

# **Vyhodnocení dílčích evaluačních otázek 2.1, 2.2 a 2.3**

*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 Vyhodnocení EO 2.1: Lze ze současného stavu implementace OPD2 předpokládat, že budou splněny cíle programu? .....	5
1.1 Čerpání alokace za jednotlivé prioritní oblasti a specifické cíle .....	5
1.2 Vyhodnocení naplňování indikátorů .....	9
1.2.1 SC 1.1 .....	9
1.2.2 SC 1.3 .....	13
1.2.3 SC 1.4 .....	15
1.2.4 SC 1.5 .....	16
1.2.5 SC 2.1 .....	20
1.2.6 SC 2.2 .....	22
1.2.7 SC 2.3 .....	22
1.2.8 SC 3.1 .....	25
2 Vyhodnocení EO 2.2: Byl OPD2 implementován optimálním způsobem?.....	28
2.1 SC 1.1 .....	28
2.2 SC 1.3 .....	33
2.3 SC 1.4 .....	35
2.4 SC 1.5 .....	40
2.5 SC 2.1 .....	42
2.6 SC 2.2 .....	44
2.7 SC 2.3 .....	46
2.8 SC 3.1 .....	49
3 Vyhodnocení EO 2.3: Existují dostatečné kapacity pro zajištění kvalitní přípravy a realizace projektů v SC 1.4 a 2.3? .....	52
3.1 SC 1.4 .....	54
3.2 SC 2.3 .....	60
4 Problematika investiční přípravy staveb .....	64
5 Doporučení .....	67



## Seznam tabulek a obrázků

Tabulka 1: Celková alokace (v Kč), prioritní oblasti a specifické cíle .....	5
Tabulka 2: Naplňování cílových hodnot indikátorů v SC 1.1 .....	11
Tabulka 3: Naplňování cílových hodnot indikátorů v SC 1.3 .....	14
Tabulka 4: Naplňování cílových hodnot indikátorů v SC 1.4 .....	14
Tabulka 5: Naplňování cílových hodnot indikátorů v SC 1.5 .....	18
Tabulka 6: Naplňování cílových hodnot indikátorů v SC 2.1 .....	21
Tabulka 7: Naplňování cílových hodnot indikátorů v SC 2.2 .....	24
Tabulka 8: Naplňování cílových hodnot indikátorů v SC 2.3 .....	24
Tabulka 9: Naplňování cílových hodnot indikátorů v SC 3.1 .....	27
Tabulka 10: Přehled úspěšnosti žádostí a délky hodnocení a schvalování žádostí v jednotlivých specifických cílech .....	28
Tabulka 11: Fiskální kapacity měst .....	52



## Seznam zkratk

EO	evaluační otázka
ITS	inteligentní dopravní systémy
PO	prioritní osa
RS	rámcová smlouva
ŘO	řídící orgán
SC	specifický cíl
SP	schvalovací protokol



# 1 Vyhodnocení EO 2.1: Lze ze současného stavu implementace OPD2 předpokládat, že budou splněny cíle programu?

## 1.1 Čerpání alokace za jednotlivé prioritní oblasti a specifické cíle

Operační program Doprava je členěn do čtyř prioritních os, které se následně vydělují do 8 implementovaných tematických specifických cílů. OPD je financován jednak z Evropského fondu pro regionální rozvoj (dále jen ERDF), kde pro něj bylo vyčleněno cca 23,7 mld. Kč, a z Fondu soudržnosti (dále jen FS), kde pro něj byla vyčleněna částka 95,8 mld. Kč. Celkově tak byly na OPD alokovány finanční prostředky ve výši 119,5 mld. Kč. Součástí alokace programu OPD jsou také finance určené na technické zajištění implementace operačního programu, a to prostřednictvím prioritní oblasti 4 Technická pomoc.

Rozdělení alokace podle prioritních os ukazuje tabulka 1. Největší objem prostředků (tj. 61 mld. Kč, cca polovina celkové alokace) byl určen na prioritní osu 1 – Infrastruktura pro železniční a další udržitelnou dopravu, třetinový podíl celkové alokace připadl na prioritní osu 2, pětinový pak na prioritní osu 3 a marginální podíl (1,5 %) na prioritní osu 4, tj. osu určenou k technickému zajištění implementace OPD. V rámci jednotlivých prioritních os pak byla nejvyšší alokace přidělena v prioritní ose 1 specifickému cíli 1.1 (cca 37 mld. Kč), v prioritní ose 2 byla pro cíl SC 2.1 (28 mld. Kč). V rámci ostatních prioritních os je vyčleněn vždy pouze jeden specifický cíl.

Tabulka 1: Celková alokace (v Kč), prioritní oblasti a specifické cíle

PO / SC	Název prioritní osy / specifického cíle	Celková alokace OPD (v Kč)	Podíl na alokaci OPD (v %)
<b>PO 1</b>	<b>Infrastruktura pro železniční a další udržitelnou dopravu</b>	<b>61 128 437 412</b>	<b>51,1</b>
SC.1.1	Zlepšení infrastruktury pro vyšší konkurenceschopnost a větší využití železniční dopravy	37 022 611 283	-
SC.1.3	Vytvoření podmínek pro větší využití multimodální dopravy	4 521 667 040	-
SC.1.4	Vytvoření podmínek pro zvýšení využívání veřejné hromadné dopravy ve městech v elektrické trakci	11 643 074 860	-
SC.1.5	Vytvoření podmínek pro širší využití železniční a vodní dopravy prostřednictvím modernizace dopravního parku	7 941 084 228	-
<b>PO 2</b>	<b>Silniční infrastruktura na síti TEN-T, veřejná infrastruktura pro čistou mobilitu a řízení silničního provozu</b>	<b>32 857 396 944</b>	<b>27,5</b>
SC.2.1	Zlepšení propojení center a regionů a zvýšení bezpečnosti a efektivnosti silniční dopravy prostřednictvím výstavby, obnovy a modernizace dálnic, rychlostních silnic a silnic sítě TEN-T včetně rozvoje systémů ITS	28 151 013 406	-
SC.2.2	Vytvoření podmínek pro širší využití vozidel na alternativní pohon na silniční síti	835 825 921	-
SC.2.3	Zlepšení řízení dopravního provozu a zvyšování bezpečnosti dopravního provozu	3 870 557 617	-
<b>PO 3</b>	<b>Silniční infrastruktura mimo síť TEN-T</b>	<b>23 696 008 241</b>	<b>19,8</b>
SC3.1	Zlepšení dostupnosti regionů, zvýšení bezpečnosti a plynulosti a snížení dopadů dopravy na veřejné zdraví prostřednictvím výstavby, obnovy a zlepšení parametrů dálnic, rychlostních silnic a silnic I. třídy mimo síť TEN-T	23 696 008 241	-
<b>PO 4</b>	<b>Technická pomoc</b>	<b>1 842 822 681</b>	<b>1,5</b>
4.1	Podpora a zajištění implementace OP Doprava	1 842 822 681	-
<b>Celkem</b>		<b>119 524 665 277</b>	<b>100 %</b>

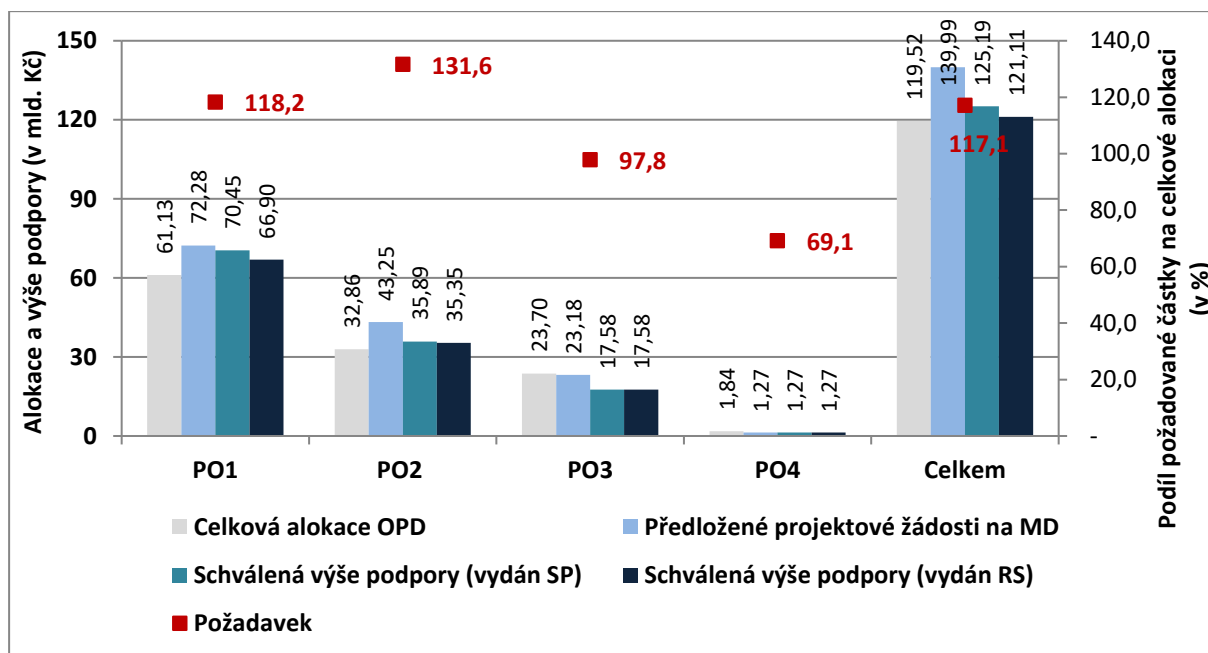
Zdroj dat: MDČR (2021). Data jsou platná k lednu 2021.



Obrázek 1 zobrazuje celkovou alokaci za OPD a za jednotlivé prioritní osy, dále předložené žádosti na Ministerstvu dopravy, schválenou výši podpory s vydaným schvalovacím protokolem (SP) a výslednou schválenou výši podpory s vydanou rámcovou smlouvou (RS). Požadovaný objem finančních prostředků (hodnoceno dle předložených projektových žádostí na MD) u OPD převýšil celkovou spravovanou alokaci operačního programu, a to o cca 20 mld. Kč (o 17 %). Dané bylo zapříčiněno převýšením alokace požadovanými finančními prostředky (žádosti předložené na MD) u PO 1 a 2, a to o 11,1 mld. Kč u PO 1 a o 10,4 mld. Kč u PO 2, což představuje v procentuálním vyjádření 18 % u PO 1 a 31,6 % u PO 2. U PO 3 a 4 byla naopak alokovaná částka vyšší než požadovaná. Rozdíl se pohyboval u obou prioritních oblastí mezi 500–550 mil. Kč. U PO 3 byla požadovaná částka o 2 % nižší než alokovaná, u PO 4 o 31 %.

Výsledně pak celková schválená výše podpory (vydán RS) pro celý Operační program Doprava převýšila původní alokaci o cca 1,3 %, tj. o 1,6 mld. Kč. Nejvýrazněji tedy narostla u prioritních os 1 a 2, naproti tomu pokles byl evidentní u zbylých dvou prioritních os.

*Obrázek 1 Celková výše podpory, předložené projektové žádosti a schválená výše podpory (v mld. Kč), OPD a prioritní oblasti*



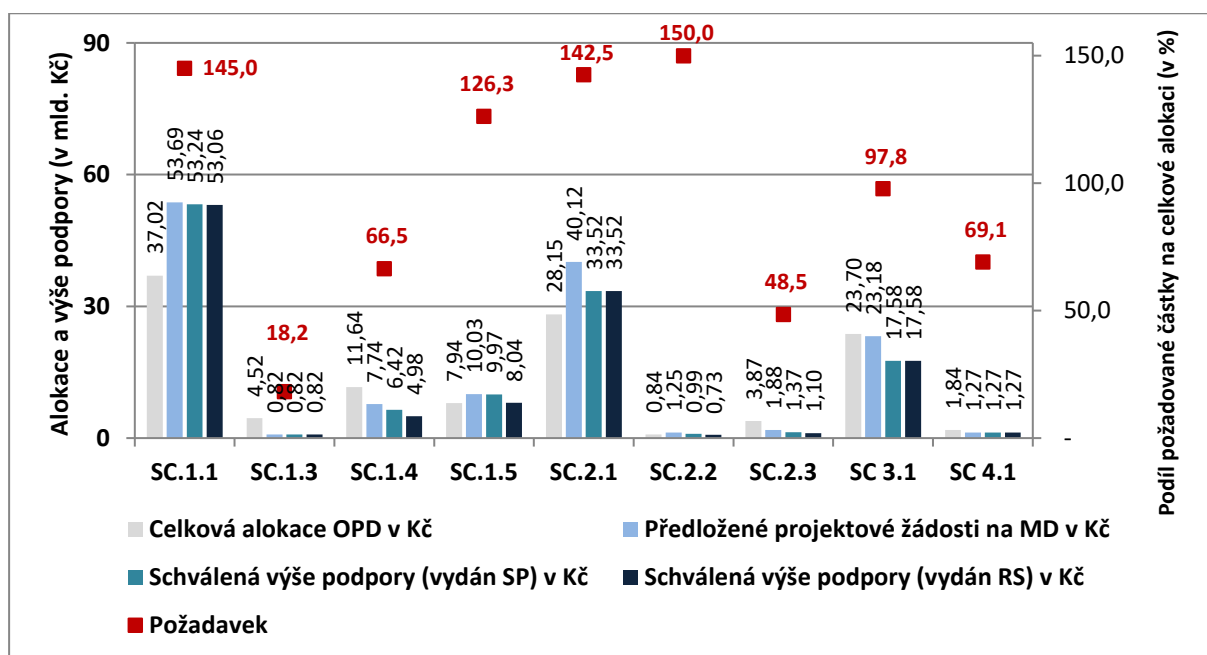
Zdroj dat: MDČR (2021). Data jsou platná k lednu 2021.

Pozn.: Rozdíl = Předložené projektové žádosti na MD – celková alokace (v mld. Kč)

Detailněji, tj. na úrovni jednotlivých specifických cílů, ukazuje situaci obrázek 2. Zde je patrný výrazný převis požadovaných prostředků (předložené žádosti) nad alokací, a to zejména u SC 1.1 (o 45 %), SC 1.5 (o 26 %), SC 2.1 (o 43 %), SC 2.2 (o 50 %). Všechny ostatní SC měly vyšší alokaci než požadavky. Nejvýrazněji tomu bylo u SC 1.3 (o 82 %).



Obrázek 2 Celková výše podpory, předložené projektové žádosti a schválená výše podpory (v mld. Kč), specifické cíle



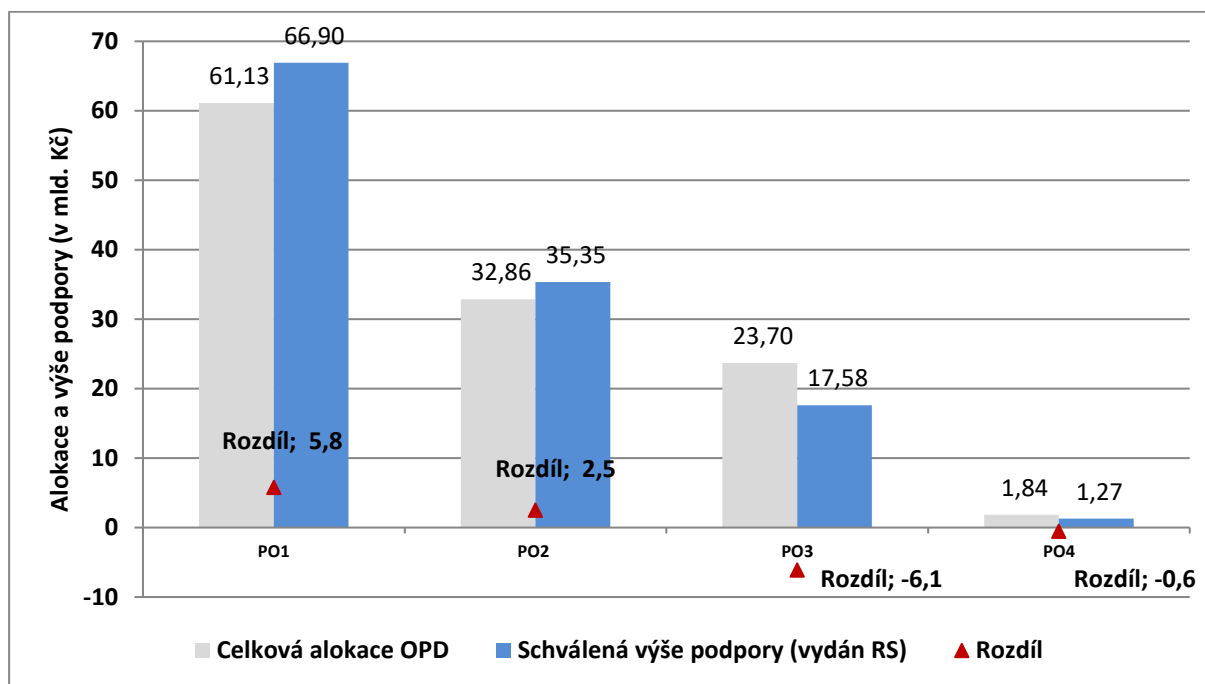
Zdroj dat: MDČR (2021). Data jsou platná k lednu 2021.

Pozn.: Rozdíl = Předložené projektové žádosti na MD – celková alokace (v mld. Kč)

Obrázek 3 zobrazuje celkovou alokaci za jednotlivé prioritní osy a výslednou schválenou výši podpory. Celková schválená výše podpory převýšila původní alokaci o cca 1,6 mld. Kč. Největší absolutní rozdíl mezi alokací a schválenou výší podpory je patrný u prioritní osy 3 – výsledná schválená výše podpory byla o 6 mld. Kč nižší než stanovená alokace. Druhý největší rozdíl byl zaznamenán u prioritní osy 1, u které naopak byla schválená výše podpory o cca 5,8 mld. Kč vyšší než alokovaná. Vyšší schválenou výši podpory oproti alokované vykazala taktéž PO 2, a to o cca 2,5 mld. Kč. U prioritní osy 4 alokace přesáhla schválenou výši podpory o cca 570 mil. Kč. V relativním vyjádření představoval rozdíl mezi alokovanou částkou a schválenou podporou u prioritní oblasti 1 a 2 (tj. oblastí, u nichž přesáhla schválená výše podpory alokovanou částku) cca 9 % a 7,6 %. Naopak u prioritní oblasti 3 a 4 (tj. oblastí, u nichž byla stanovená vyšší alokace než výsledně schválená částka) se jednalo o 26 % a 31 %.



Obrázek 3 Celková výše podpory a schválená výše podpory (v mld. Kč), prioritní oblasti



Zdroj dat: MDČR (2021). Data jsou platná k lednu 2021.

Pozn.: Rozdíl = Schválená výše podpory – celková alokace OPD (v mld. Kč)

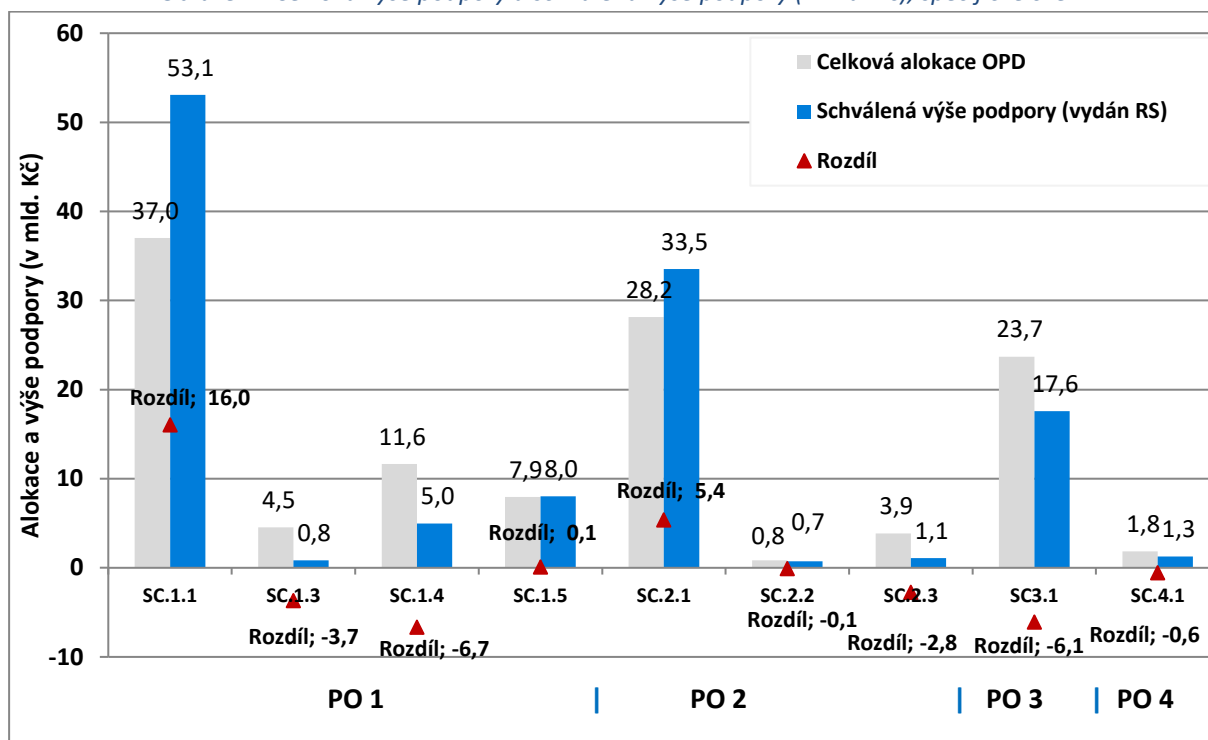
Obrázek 4 zobrazuje celkovou alokaci a výslednou schválenou výši podpory, a to za jednotlivé specifické cíle. Největší absolutní rozdíl mezi alokací a schválenou výší podpory vykázal SC 1.1, a to převýšení alokace o cca 16 mld. Kč. Obdobně vysoké převýšení nebylo evidováno u žádného jiného specifického cíle. U specifických cílů, u kterých schválená výše podpory převýšila alokaci (tj. SC 1.5, 2.1), se rozdíl pohyboval v řádech stovek milionů. Naopak u ostatních cílů (tj. SC 1.3, 1.4, 2.2, 2.3, 3.1 a 4.1) byla výsledná schválená výše podpory nižší než alokace. Z těchto cílů byl největší absolutní rozdíl patrný u SC 1.4 (6,7 mld. Kč) a SC 3.1 (6,1 mld. Kč)<sup>1</sup>. Z hlediska relativního rozdílu je situace obdobná. Nejvyšší navýšení oproti alokaci vykázal SC 1.1 (43 %), následovaný SC 2.1 (19 %). Na opačném pólu se umístil SC 1.3 (resp. 2.3), jemuž byla schválena podpora v necelé pětinové (resp. třetinové) výši alokovaných prostředků.

<sup>1</sup> U SC 3.1 ovšem v průběhu evaluace došlo k výraznému pokroku v objemu požadovaných prostředků v předložených projektech a ve vydávání rámcových smluv (k červenci 2021 je zaslavně 85 % alokace) a je zde předpoklad, že alokace bude vyčerpána.





Obrázek 4 Celková výše podpory a schválená výše podpory (v mld. Kč), specifické cíle



Zdroj dat: MDČR (2021). Data jsou platná k lednu 2021.

Pozn.: Rozdíl = Schválená výše podpory – celková alokace OPD (v mld. Kč)

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.

## 1.2 Vyhodnocení naplňování indikátorů

### 1.2.1 SC 1.1

- U indikátorů výstupu 7 01 02 Délka rekonstruovaných železničních tratí mimo TEN-T, 7 06 01 Počet modernizací v železničních stanicích na železničních tratích mimo TEN-T, 7 06 02 Počet modernizací v železničních stanicích na železničních tratích TEN-T a 7 01 00/C/12 Celková délka rekonstruovaných nebo modernizovaných železničních tratí již došlo v rámci dosavadní implementace OPD2 k překročení cílové hodnoty. K výraznému překročení cílové hodnoty při úspěšné realizaci zaslavněných projektů dojde u indikátorů 7 01 02 a 7 06 01 týkajících se železničních tratí mimo TEN-T, které byly s podporou z OPD2 rekonstruovány ve výrazně



větším rozsahu, než se kterým bylo v rámci plánování OPD2 počítáno. To může být způsobeno snahou o co nejvyšší využití podpory z fondů EU na investice do železniční infrastruktury – kdy je na jednu stranu využíván nástroj CEF pro podporu některých staveb na síti TEN-T a na druhou stranu je pro maximalizaci absorpční kapacity předkládáno do OPD2 větší množství staveb mimo síť TEN-T.

- U indikátorů výstupu 7 01 01/C/12a Celková délka rekonstruovaných nebo modernizovaných železničních tratí, z toho TEN-T a 7 02 02 Délka železničních tratí, na kterých je zavedeno DOZ či modernizováno zabezpečovací zařízení zatím nebyly dosaženy cílové hodnoty, ale v případě úspěšné realizace zasmulvněných projektů dojde k jejich překročení.
- Na základě informací o projektech, u nichž došlo k uzavření smlouvy o poskytnutí podpory z OPD2 lze konstatovat, že ani po jejich úspěšném dokončení nedojde k naplnění cílových hodnot indikátoru 7 05 01 Počet odstranění omezení na železniční trati. U indikátoru výstupu 7 05 01 Počet odstranění omezení na železniční trati byla cílová hodnota stanovena na základě prioritních záměrů odstraňování bodových závad z hlediska interoperability<sup>2</sup>. Přitom v rámci implementace OPD2 nedošlo k realizaci řady z těchto prioritních záměrů, indikátor pak byl z velké části naplňován záměry s nižší prioritou (v největší míře pak instalací elektrických ohřevů výhybek ve vybraných žst.). Cílová hodnota indikátoru nebude zcela naplněna, a to patrně i z důvodu nepřipravenosti některých prioritních záměrů k realizaci, resp. odkládání jejich realizace do doby, kdy budou realizovány větší projekty, jejichž součástí bude i odstranění závad z hlediska interoperability (např. na žel. trati Kolín – Lysá nad Labem – Děčín).

---

<sup>2</sup> Dle studie „Stanovení priorit implementace interoperability na české železniční síti ve vazbě na podporu z fondů EU v období 2014-2020“.



Tabulka 2: Naplňování cílových hodnot indikátorů v SC 1.1

Kód	Název indikátoru	Měrná jednotka	Výchozí hodnota	Cílová hodnota	Milník pro rok 2018	Dosažená hodnota do 01/2021	Věcný pokrok do 01/2021 k cíli (%)	Očekávaná hodnota indikátoru k 31. 12. 2023	Očekávaný věcný pokrok k 31. 12. 2023 k cíli (%)
<b>Indikátor výstupu</b>									
7 01 01/ C/12a	Celková délka rekonstruovaných nebo modernizovaných železničních tratí, z toho TEN-T	km	0	95		87,067	91,65 %	150,56	158,48%
7 01 02	Délka rekonstruovaných železničních tratí mimo TEN-T	km	0	45		219,904	488,68%	298,835	664,08%
7 02 01	Délka modernizovaných železničních tratí TEN-T – GSMR/ETCS	km	0	930	167,4	493,705	53,09%	939,32	101,00%
7 02 02	Délka železničních tratí, na kterých je zavedeno DOZ či modernizováno zabezpečovací zařízení	km	0	800		661,634	82,70%	938,368	117,30%
7 05 01	Počet odstranění omezení na železniční trati	odstranění	0	23		17	73,91%	20,00	86,96%
7 06 01	Počet modernizací v železničních stanicích na železničních tratích mimo TEN-T	modernizace	0	10		31	310,00%	34,00	340,00%
7 06 02	Počet modernizací v železničních stanicích na železničních tratích TEN-T	modernizace	0	5		9	180,00%	9,00	180,00%
7 01 00/ C/12	Celková délka rekonstruovaných nebo modernizovaných železničních tratí	km	0	140	40	306,971	219,27%	449,391	320,99%
<b>Indikátor výsledku</b>									
7 06 10	Podíl zmodernizované TEN-T sítě s vyhovujícími parametry kvality sítě	%	59	65		62,41%	56,83%	64,89%	98,17%
7 02 10	Podíl sítě s požadovanými parametry interoperability řízení a bezpečnosti	%	21	38		30,02%	53,06%	57,75%	216,18%
7 05 10	Hodnota úspory času v železniční dopravě v EUR	EUR	-	-		58 037 561	116,08%	80 131 618	160,26%

Zdroj dat: MDČR (2021). Data jsou platná k lednu 2021.

Pozn.: Výchozí a cílová hodnota jsou převzaty z Programového dokumentu (verze 8.1)



- U indikátoru výsledku 7 06 10 Podíl zmodernizované TEN-T sítě s vyhovujícími parametry kvality sítě zatím došlo k naplnění cílové hodnoty z cca 57 %. Do konce implementace OPD 2 je přitom z hlediska zasmluvněných projektů předpoklad téměř úplného naplnění cílové hodnoty indikátoru (z 98 %). Nižší naplnění cílové hodnoty indikátoru je zde dáno menším rozsahem modernizace tratí sítě TEN-T, než bylo předpokládáno při přípravě OPD2. Naopak tratí mimo síť TEN-T bylo modernizováno výrazně více. Tato skutečnost je částečně zapříčiněna zpožděními v přípravě a realizaci projektů modernizace tratí TEN-T, což je jednak spojeno s celkově složitějším charakterem modernizačních projektů na tratích sítě TEN-T (které zahrnují i přeložky a novostavby tratí), jednak i s měnícími se požadavky/nároky na parametry modernizačních projektů<sup>3</sup>. Dalším důvodem nenaplnění plánované cílové hodnoty indikátoru je skutečnost, že některé projekty na tratích TEN-T, které byly zamýšlené k podpoře z OPD, byly nakonec podpořeny z nástroje CEF<sup>4</sup>. Nenaplnění cílové hodnoty indikátoru tak nelze interpretovat jako nedostatek v implementaci OPD2. Problémem je ovšem dlouhodobé zpoždění v přípravě významných staveb na síti TEN-T.
- Cílová hodnota indikátoru 7 02 10 Podíl sítě s požadovanými parametry interoperability řízení a bezpečnosti byla zatím naplněna cca z 53 %. Při úspěšné realizaci všech zasmluvněných projektů dojde k jejímu naplnění z cca 216,18 %.
- Cílová hodnota indikátoru výsledku 7 05 10 Hodnota úspory času v železniční dopravě v EUR byla k aktuálnímu datu již také překročena a dle zasmluvněných projektů bude k termínu ukončení OPD2 naplněna na cca 160 %. Hodnota indikátoru je stanovena na základě údajů z ekonomických analýz podpořených projektů, jedná se tedy o modelové údaje stanovené ex ante a je otázkou, jaká bude skutečnost po ukončení realizace projektů. . Překročení cílové hodnoty může být zapříčiněno skutečností, že dojde v rámci OPD2 k podpoře realizace projektů přinášejících zkrácení jízdních dob na výrazně větší délce tratí, než bylo původně kalkulováno.
- **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 indikátorů 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**

<sup>3</sup> V uplynulém desetiletí např. došlo k zavedení požadavku na umožnění provozu nákladních vlaků délky 740 m (v souvislosti s Nařízením EK 1315/2013) a k rozhodnutí o konverzi na jednotnou napájecí soustavu soustavu 25 kV, 50 Hz. Navíc došlo k intenzivnějšímu prosazování potřeb nákladních dopravců v souvislosti se zřízením sdružení Žesnad.cz a schválením Koncepce nákladní dopravy pro období 2017-2023 s výhledem do r. 2030. Související nové požadavky na parametry modernizačních projektů tak zasáhly do připravovaných modernizačních projektů a zkomplikovaly jejich přípravu.

<sup>4</sup> Např. projekty Optimalizace traťového úseku Praha Hostivař - Praha hl. n., II. část, Optimalizace trati Beroun (včetně) - Králův Dvůr, Optimalizace trati Praha Smíchov – Černošice.



s podporou odpovídajících projektů z nástroje CEF, na druhou stranu se zmíněným odkládáním realizace projektů na síti TEN-T (zejména z důvodu jejich nepřipravenosti).

## 1.2.2 SC 1.3

- Indikátor výstupu 7 10 04 Počet modernizovaných/nových terminálů již má k aktuálnímu datu naplněnu plánovanou cílovou hodnotu. Ke konci implementace OPD2 je přitom na základě podpořených projektů očekáváno výrazné překročení cílové hodnoty – celkem 7 podpořených terminálů. Jedná se o terminály Lovosice, Obrnice, Kolín, Černá za Bory (Pardubice), Ostrava – Mošnov, Ústí nad Labem a Mělník. Navzdory tomu ovšem došlo jen k velmi malému vyčerpání celkové alokace na SC 1.3 (celkem jen cca 18%). Rozsah modernizací, resp. výstavby nových terminálů byl totiž výrazně menší, než se původně předpokládalo. Do dosažené hodnoty modernizovaných/nových terminálů jsou započítávány i projekty obnášející jen pořízení technologií překládky, a to i včetně projektů obnášejících např. nákup jediného kontejnerového překladače (terminál Lovosice). Jediný kapacitnější nový terminál budovaný díky podpoře z OPD2 je přitom terminál v Ostravě – Mošnově. Menší nový terminál pak vznikl v Kolíně a má vzniknout v Ústí nad Labem. Výraznějším rozšířením prošel terminál v Obrnicích a v Mělníku, dílčím rozšířením pak terminál Černá za Bory. Vzhledem k těmto zjištěním bude v dalších fázích evaluace zjišťováno, proč předkládali provozovatelé terminálů k podpoře projektové záměry s menšími než původně očekávanými investičními výdaji, a proč nebyly předloženy k podpoře projekty dalších větších terminálů jako Milovice, Brno, Plzeň-Líně (viz programový dokument a strategie podpory logistiky). V případě implementace v OPD3 je ke zvážení případná úprava definice indikátoru, aby nedocházelo k započítávání projektů, které obnáší pouhou obměnu překládacích mechanismů.
- V případě indikátoru výstupu 7 10 01 Počet nových /modernizovaných mechanismů či zařízení pro překládku zatím nedošlo k naplnění cílové hodnoty, při úspěšné realizaci zasmulvněných projektů ovšem dojde k jejímu výraznému překročení. Zde lze předpokládat, že při nastavování cílové hodnoty indikátoru bylo počítáno s nákladnějšími mechanismy překládky (např. pořízením kolejových portálových jeřábů), resp. vyšším výdajům na jiné části budování a modernizace terminálů (budování překládkových kolejí, manipulačních ploch, zázemí apod.).



Tabulka 3: Naplňování cílových hodnot indikátorů v SC 1.3

Kód	Název indikátoru	Měrná jednotka	Výchozí hodnota	Cílová hodnota	Milník pro rok 2018	Dosažená hodnota do 01/2021	Věcný pokrok do 01/2021 k cíli (%)	Očekávaná hodnota indikátoru k 31. 12. 2023	Očekávaný věcný pokrok k 31. 12. 2023 k cíli (%)
<b>Indikátor výstupu</b>									
7 10 04	Počet modernizovaných/nových terminálů	ks	0	3		3	100,00%	7	233,33%
7 10 01	Počet nových /modernizovaných mechanismů či zařízení pro překládku	ks	0	11		9	81,82%	24	218,18%
<b>Indikátor výsledku</b>									
7 10 10	Výkon v kombinované přepravě	tis. tkm/rok	2 477 602	2 800 000		3 250 278	116,08%	3 300 000	117,86%
7 10 20	Přepravený objem v kombinované přepravě	t/rok	0	nárůst o 800000 t		948 252	-	2 184 152	218,67%

Tabulka 4: Naplňování cílových hodnot indikátorů v SC 1.4

Kód	Název indikátoru	Měrná jednotka	Výchozí hodnota	Cílová hodnota	Milník pro rok 2018	Dosažená hodnota do 01/2021	Věcný pokrok do 01/2021 k cíli (%)	Očekávaná hodnota indikátoru k 31. 12. 2023	Očekávaný věcný pokrok k 31. 12. 2023 k cíli (%)
<b>Indikátor výstupu</b>									
7 46 00/ C/15	Celková délka nových nebo modernizovaných tratí metra a tramvajových tratí	km	0	7,9		1,81	22,91%	24,000	303,80%
7 45 00	Celková délka nových nebo modernizovaných linek metra, tramvajových tratí nebo trolejbusových tratí	km	0	24		8,898	37,08%	36,014	150,06%
<b>Indikátor výsledku</b>									
7 45 10	Počet cestujících MHD v elektrické trakci	mil. osob/rok	1 383,80	1 433,00		1 348,00	-72,76%	-	-



- Výkon v kombinované dopravě (indikátor výsledku 7 10 10) se vyvíjel nad očekávání lépe a již k r. 2019 došlo k překročení cílové hodnoty o 16 %. To bylo dáno obecně pozitivním trendem rozvoje výkonů kombinované dopravy, který mohl souviset s rozšiřující se nabídkou kapacit kombinované dopravy i s hospodářskou konjunkturou. Na rozšiřování kapacit kombinované dopravy přitom měla pozitivní vliv i implementace OPD2. Otázkou je ovšem aktuální vývoj v souvislosti s krizí způsobenou epidemií COVID-19. Při předpokladu návratu ekonomiky k předkrizové úrovni k roku 2022 a jejímu dalšímu růstu k r. 2023 a pokračování v rozvoji kapacit kombinované dopravy lze očekávat ještě mírné celkové zvýšení výkonů kombinované dopravy do r. 2023 oproti roku 2019. Indikátor vychází z oficiálních statistik publikovaných za celý sektor v Ročence dopravy.
- Indikátor výsledku 7 10 20 Přepravený objem v kombinované přepravě oproti tomu vyjadřuje přepravní výkony podpořených překladišť (jedná se o množství tun přepravených pro železnici nebo vnitrozemské vodní cestě do a z podporovaných překladišť a přeložených v rámci těchto překladišť). Na základě údajů a výpočtů podpořených žadatelů lze předpokládat, že cíl v podobě zvýšení přepraveného objemu o 800 tis. t bude výrazným způsobem překročen – pokud se naplní předpoklady žadatelů.
- **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.**

### 1.2.3 SC 1.4

- Celková délka nových nebo modernizovaných tratí metra a tramvajových tratí (indikátor výstupu 7 46 00/C/15) vybudovaných s podporou z OPD2 činí aktuálně pouhých 1,81 km. Pokud ovšem dojde ke zdárné realizaci všech podpořených projektů, bude dosažena celková délka cca 24 km, což bude výrazné překročení cílové hodnoty (7,9 km). Pomalé naplňování tohoto indikátoru je důsledkem velmi zdoluhavého procesu přípravy projektů budování a modernizace tramvajových tratí a metra. Většina projektů je tudíž teprve v realizaci. Překročení cílové hodnoty indikátoru bude způsobeno tím, že původně bylo kalkulováno s tím, že velkou část alokace na SC 1.4 pohlít výstavba pražského metra linky D, kde jsou enormní investiční náklady. Vzhledem k odsunutí realizace metra D z důvodu jeho příliš zdoluhavé investiční přípravy, jakož i z důvodu nerealizace dalších nákladných staveb plánovaných v Hl. m. Praze (oproti stavbám realizovaným, nebo předloženým k realizaci v OPD2, které jsou zpravidla méně nákladné) se otevřela příležitost pro realizaci projektů jiných měst, obnášejících především modernizace, resp. rekonstrukce tramvajových tratí, u nichž nejsou investiční náklady v přepočtu na délku tak vysoké, jako u novostaveb. Podíl novostaveb na indikátoru je přitom poměrně malý (dosažená hodnota 1 km, při zdárném ukončení všech zasmulvněných projektů bude hodnota 8,23 km). Plánované hodnoty indikátoru





v zasmluvněných projektech tak jsou výrazně vyšší – a to i navzdory poměrně nízké úrovni vyčerpání alokace na SC.

- Indikátor výstupu 7 45 00 Celková délka nových nebo modernizovaných linek metra, tramvajových tratí nebo trolejbusových tratí je aktuálně naplněn více než předchozí indikátor nezahrnující trolejbusové tratě, protože investiční příprava trolejbusových tratí je mnohem snazší než příprava kolejové infrastruktury. Při naplnění plánovaných hodnot zasmluvněných projektů by měla být cílová hodnota překročena o cca 50 %. Také v tomto případě je překročení cílové hodnoty ovlivněno vyšším zastoupením projektů s nižšími jednotkovými náklady. Trolejbusové tratě tvoří z cílové hodnoty 14,91 km, přičemž se jedná vždy o novostavby.
- Počet cestujících MHD v elektrické trakci (indikátor výsledku 7 45 10) zatím vzhledem k omezenému rozsahu projektů realizovaných s podporou z OPD2 nemohl být výrazněji ovlivněn realizovanými projekty před masivním poklesem počtu cestujících způsobeným COVID-19. Vývoj počtu cestujících do r. 2019 tedy nevyovídá o výsledcích implementace OPD2, od r. 2020 pak opět ne, protože je ovlivněn COVID-19. Přitom i v r. 2019 došlo k poklesu počtu cestujících oproti výchozí hodnotě<sup>5</sup>. Zatím bohužel nelze sledovat návrat přepravních výkonů ke stavu před COVID-19 a není tak ani jisté, zdali z jejich vývoje do r. 2023 bude možné vysledovat případný vliv projektů realizovaných s podporou z OPD2. Vzhledem k tomu, že do té doby nebude zprovozněno metro D, a rozsah novostaveb tramvajových tratí s potenciálem vyšších přepravních výkonů je omezený a vzhledem k pravděpodobnému přetrvání vlivu COVID-19 na dopravní chování populace do konce implementace OPD2 lze předpokládat, že cílová hodnota nebude naplněna.
- **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.**

#### 1.2.4 SC 1.5

- U indikátoru 7 03 01 Počet nově pořízených nebo i modernizovaných vozidel pro drážní dopravu již došlo k výraznému překročení cílové hodnoty (o 220 %). Ke konci dotačního období je při naplnění podpořených projektů očekáváno cca stonásobné překročení cílové hodnoty. Ta je ovlivněna zejména projektem spol. ČD Cargo a.s. zaměřeným na výměnu brzdových špalíků. Ta se týká celkem 12 735 vozidel. Dalších 488 vozidel projde instalací systému pro

---

<sup>5</sup> V r. 2018 se změnila metodika vyjádření počtu cestujících, v jejímž důsledku jsou vykazovány nižší počty cestujících. V porovnání s výchozí hodnotou tak k r. 2019 došlo spíše ke stagnaci počtu přepravených cestujících v elektrické trakci. Oproti r. 2014, za který jsou již k dispozici přepočítané hodnoty k r. 2019 narostl počet cestujících v trolejbusech a tramvajích, ovšem došlo k poklesu počtu cestujících metra.





měření spotřeby trakční energie. 220 vozidel má dostat jednotku ETCS a 10 vozidel stanice GSM-R. 45 vozidel projde komplexnější modernizací a dále bude pořízeno 158 ks nových vozidel (resp. 49 souprav). Překročení cílové hodnoty o dva řády je tak zapříčiněno jiným charakterem modernizací vozidel, než bylo očekáváno při stanovování cílové hodnoty indikátoru. Zejména pak výrazně menším rozsahem modernizace, resp. nižší jednotkovou cenou provedených modernizačních úprav. Tím ovšem nelze zpochybnit smysluplnost podpory, protože např. výměna brzdových špalíků je velmi důležitým opatřením pro snížení hlučnosti železničních vozů.

- Indikátor 7 31 01 Počet modernizací plavidel nebyl dosavadní realizací OPD2 naplněn. Zatím nedošlo k ukončení realizace žádných projektů. Realizace projektů zaměřených na modernizaci plavidel se totiž rozeběhla později a při úspěšné realizaci projektů předložených k podpoře je předpoklad naplnění cílové hodnoty indikátoru na 100 %. Tyto projekty jsou ovšem zatím ve schvalovacím procesu, tudíž není jisté, že budou realizovány v požadovaných parametrech. Přitom některá unikátní plavidla budou podpořena hned několika projekty zahrnujícími např. výměnu obšívky, instalaci radarového zařízení, nebo výměnu pomocných motorů. Každé unikátní plavidlo je ovšem započítáno do očekávané hodnoty indikátoru jen jednou, a to bez ohledu na počet podpořených dotačních projektů zaměřených na jeho modernizaci. Jedná se tedy celkem o 12 unikátních plavidel. Projektové žádosti jsou přeloženy na výměnu obšívky u 12 z těchto plavidel, remotorizaci u 5 plavidel, instalaci radarového zařízení u 2 plavidel, výměnu krytů nákladového prostoru u 3 plavidel, rekonstrukci elektrické instalace u 1 plavidla a instalaci dokormidlovacího zařízení u 1 plavidla.



Tabulka 5: Naplňování cílových hodnot indikátorů v SC 1.5

Kód	Název indikátoru	Měrná jednotka	Výchozí hodnota	Cílová hodnota	Milník pro rok 2018	Dosažená hodnota do 01/2021	Věcný pokrok do 01/2021 k cíli (%)	Očekávaná hodnota indikátoru k 31. 12. 2023	Očekávaný věcný pokrok k 31. 12. 2023 k cíli (%)
<b>Indikátor výstupu</b>									
7 03 01	Počet nově pořízených nebo i modernizovaných vozidel pro drážní dopravu	ks	0	125		400	320,00%	13601	10880,80%
7 31 01	Počet modernizací plavidel	ks	0	12		0	-	12,00	100,00%
<b>Indikátor výsledku</b>									
7 03 10	Výkon osobní dopavy na železnici	mil. os/km za rok	7 006,60	8 700,00		10 930,60	125,64%	-	-
7 31 10	Míra modernizace flotily vodní nákladní dopavy v ČR	%	16,4	20,4		16,4	0%	21,10	117,50%

Zdroj dat: MDČR (2021). Data jsou platná k lednu 2021.



- Cílová hodnota indikátoru výsledku 7 03 10 Výkon osobní dopravy na železnici byla za rok 2019 překročena o 25 %. Nárůst přepravních výkonů byl ve velké míře ovlivněn zavedením slev na jízdném pro důchodce a studenty a nelze ho tedy jednoznačně spojovat s implementací OPD2. Zde je potřeba si uvědomit, že slevy na jízdném vedly spíše k vyššímu počtu cest cílových skupin cestujících než ke změně dělby přepravní práce. Kýžený nárůst přepravních výkonů tak nebyl jednoznačně spojen se žádoucím přesunem cestujících z IAD do železniční osobní dopravy a jeho efekt spočíval spíše ve zvýšení naplněnosti spojů a zvýšení tržeb dopravců (při proplácení rozdílu do plného jízdného státem). V r. 2020 byly ovšem podle předběžných údajů přepravní výkony z důvodu epidemie COVID-19 o cca 25 % nižší, než činila cílová hodnota (a celkově o cca 500 tis. osobokilometrů nižší, než činila výchozí hodnota). Výrazně nižší přepravní výkony oproti očekávání lze očekávat i v r. 2021, který je stále ovlivněn epidemiologickou situací. Po odeznění epidemiologické krize lze očekávat postupný nárůst přepravních výkonů, spíše ovšem nelze očekávat návrat k výkonům z r. 2019 do r. 2023. Je také otázkou, zdali zůstanou stávající slevy na jízdném zachovány, a to i vzhledem k výrazně zhoršené fiskální situaci. Kombinace změny dopravního chování způsobené COVID-19, odbourání slev na jízdném, a i případného zvyšování základního tarifu by mohla držet přepravní výkony pod úrovní plánované cílové hodnoty. Samotné projekty OPD2 se na přepravních výkonech projeví méně než výše zmíněné faktory. A to i z důvodu, že mezi podpořenými projekty v SC 1.1 je jen relativně málo projektů s potenciálem násobného zvýšení přepravních výkonů v osobní dopravě na příslušných úsecích a v SC 1.5 byl podpořen nákup jen relativně malého množství nových souprav pro osobní dopravu.
- Vzhledem k tomu, že dosud nebyly ukončeny žádné projekty modernizací plavidel, nedošlo zatím v souvislosti s implementací OPD2 ke změně stavu indikátoru výsledku 7 31 10 Míra modernizace flotily vodní nákladní dopravy v ČR. Při úspěšném dokončení podpořených projektů lze ovšem očekávat naplnění cílové hodnoty indikátoru na 117 %. Vyšší naplnění cílové hodnoty je dáno nastavením výpočtu hodnoty indikátoru, kde dochází k přepočtu hodnoty podle jednotlivých typů modernizace. Při jiné skladbě typů modernizace, než bylo původně očekáváno, tak dojde k překročení cílové hodnoty tohoto indikátoru navzdory přesnému naplnění cílové hodnoty indikátoru 7 31 01.
- **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.**



## 1.2.5 SC 2.1

- Cílová hodnota indikátoru výstupu 7 22 00/C/13 Celková délka nově postavených silnic je aktuálně naplněna ze 70 %. Při úspěšné realizaci všech zasmluvněných projektů dojde ke konci roku 2023 k překročení cílové hodnoty o téměř 40 %. Specifický cíl 2.1 je tak z hlediska délky nově postavených silnic úspěšnější, než bylo předpokládáno při přípravě OPD2. Tomu také odpovídá převis poptávky po dotační podpoře v tomto SC, který ovšem bylo možné předpokládat. Vyšší naplňování cíle je zde spojené také s navýšením alokace na tento SC oproti původní alokaci.
- V případě indikátoru výstupu 7 22 01/C/13a Celková délka nově postavených silnic, z toho TEN-T lze konstatovat totéž, co u indikátoru 7 22 00/C/13, protože jejich hodnoty jsou stejné. To je dáno zaměřením SC 2.1 na stavby na síti TEN-T.
- U indikátoru výstupu 7 23 00/C/14 Celková délka rekonstruovaných nebo modernizovaných silnic již došlo k naplnění cílové hodnoty z více než 80 %. Při úspěšném ukončení všech zasmluvněných projektů dojde ke splnění cílové hodnoty na cca 153 %. Relativně vyšší úspěšnost v naplňování cíle, než u novostaveb zde může být dána snazší přípravou modernizačních projektů a jejich zpravidla nižší jednotkovou cenou.
- Indikátor výstupu 7 23 00/C/14a (resp. 7 23 01) Celková délka rekonstruovaných nebo modernizovaných silnic, z toho TEN-T je v tomto případě z hlediska hodnot totožný s indikátorem 7 23 00/C/14 a platí pro něj tedy totéž.
- Výsledkový indikátor 7 23 11 Úspora času v silniční dopravě má již naplněnou cílovou hodnotu a při úspěšném ukončení všech zasmluvněných projektů dojde k překročení cílové hodnoty o 237,57%. Překročení cílové hodnoty zde může být způsobeno podhodnocením stanovené cílové hodnoty. Indikátor je založen na datech z ekonomického hodnocení projektů, která nebyla tvůrcům OPD2 v době přípravy OPD2 k dispozici.
- Také indikátor výsledku 3 61 91 Množství produkce z dopravy emisí NO<sub>x</sub> z dopravy je založen na datech z ekonomického hodnocení projektů. Doposud ukončenými projekty byla cílová hodnota naplněna z cca 43 %. Vzhledem k tomu, že cílová hodnota byla stanovena na základě již disponibilních dat z ekonomického hodnocení projektů, lze předpokládat, že při úspěšné realizaci zasmluvněných projektů bude naplněna na 100 %. Nevýhodou tohoto indikátoru je ovšem jeho založení na modelových výpočtech. Skutečná (zejména pak cílová) hodnota produkce emisí se od těchto výpočtů může výrazně lišit. Ke zvážení je možnost vyjádření přínosu silničních projektů na kvalitu ovzduší prostřednictvím dat k imisním charakteristikám (kvalitě ovzduší).
- Pro indikátor výsledku 3 61 81 Množství produkce emisí PM<sub>10</sub> z dopravy platí stejné předpoklady, jako pro indikátor 3 61 91. Zatím došlo k naplnění cílové hodnoty z cca 40 % a lze zde také předpokládat naplnění cílové hodnoty při úspěšné realizaci zasmluvněných projektů.
- Cílová hodnota indikátoru výsledku 7 31 01 Snížení zátěže obyvatelstva imisemi polycyklických aromatických uhlovodíků byla již naplněna. Tento indikátor vyjadřuje počet sídel, z nichž došlo k vyvedení tranzitní dopravy prostřednictvím novostaveb na silniční síti. Při úspěšném dokončení zasmluvněných projektů zde dojde k překročení cílové hodnoty.



Tabulka 6: Naplňování cílových hodnot indikátorů v SC 2.1

Kód	Název indikátoru	Měrná jednotka	Výchozí hodnota	Cílová hodnota	Milník pro rok 2018	Dosažená hodnota do 01/2021	Věcný pokrok do 01/2021 k cíli (%)	Očekávaná hodnota indikátoru k 31. 12. 2023	Očekávaný věcný pokrok k 31. 12. 2023 k cíli (%)
<b>Indikátor výstupu</b>									
7 22 00/ C/13	Celková délka nově postavených silnic	km	0	75,00	16	52,51	70,02%	104,72	139,63%
7 22 01/ C/13a	Celková délka nově postavených silnic, z toho TEN-T	km	0	75,00		52,51	70,02%	104,72	139,63%
7 23 00/ C/14	Celková délka rekonstruovaných nebo modernizovaných silnic	km	0	68,00	22	54,77	80,54%	104,57	153,79%
7 23 00/ C/14a <b>7 23 01</b>	Celková délka rekonstruovaných nebo modernizovaných silnic, z toho TEN-T	km	0	68,00		54,77	80,54%	104,57	153,79%
<b>Indikátor výsledku</b>									
7 23 11	Úspora času v silniční dopravě	osobohod./rok	0	7 994 857		8 249 894	103,19%	18 993 150	237,57%
3 61 91	Množství produkce z dopravy emisí NOx z dopravy	t	559,30	276,50		438,10	42,86%	276,50	100,00%
3 61 81	Množství produkce emisí PM10 z dopravy	t	52,10	29,80		43,13	40,20%	29,80	100,00%
7 31 01 (interní)	Snížení zátěže obyvatelstva imisemi polycyklických aromatických uhlovodíků	opatření	-	-		15	100,00%	20	133,33%

Zdroj dat: MDČR (2021). Data jsou platná k lednu 2021.



- Otázkou do dalších fází hodnocení je skladba podpořených staveb z hlediska prioritizace staveb na silniční síti TEN-T.
- **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.**

#### 1.2.6 SC 2.2

- Indikátor výstupu 7 53 00 Počet nově pořízených či zmodernizovaných zařízení technické infrastruktury pro ekologická vozidla byl v rámci dosavadní implementace OPD2 naplněn jen velmi nepatrně. Důvodem je pomalejší spuštění implementace tohoto SC – realizace prvních podpořených projektů byla zahájena až v r. 2018 a zatím byl podle dat ŘO úspěšně ukončen pouze jeden projekt. Při započítání plánované cílové hodnoty indikátoru u zasmluvněných projektů činí očekávané naplnění indikátoru ke konci implementace OPD2 cca 85 %. K nižšímu naplnění cílové hodnoty dojde navzdory vyčerpání alokace. Lze tak konstatovat, že jednotková cena realizace zařízení pro ekologická vozidla překročila očekávání. Také příprava a realizace budování dobíjecích a plnicích stanic mohla být náročnější, než bylo původně očekáváno. Přitom tento indikátor nepostihuje rozdíly mezi dobíjecími stanicemi pro elektromobily a plnicími stanicemi (např. vodíkovými plnicími stanicemi), kde se mj. výrazně liší jednotková cena zařízení.
- Také u indikátoru výsledku 7 53 10 Kapacita zařízení určených k nabíjení vozidel je dosažená hodnota vzhledem k cílové hodnotě enormně nízká, což je dáno výše zmíněnou pozdější realizací projektů a s ní související neukončeností valné většiny podpořených projektů. Plánovaná hodnota kapacity zařízení u podpořených projektů je ovšem výrazně vyšší, než činí cílová hodnota OPD2. V zásadě tedy dojde k tomu, že sice bude vybudováno méně zařízení, než bylo původně očekáváno, ale jejich jednotková i celková kapacita bude výrazně vyšší.
- **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.**

#### 1.2.7 SC 2.3

- Indikátor výstupu 7 24 01 Počet zařízení a služeb ITS vykazuje velmi nízkou (cca 10%) dosaženou hodnotu vzhledem k cílové hodnotě. Při úspěšné realizaci všech podpořených projektů bude cílová hodnota naplněna jen z 31 %. To je zapříčiněno hlavně nižším zájmem žadatelů o podporu v tomto SC. Alokace tohoto SC přitom nebude vyčerpána ani z poloviny, čemuž odpovídá očekávaná hodnota indikátoru k termínu ukončení implementace OPD2.
- Naopak indikátor výsledku 7 24 10 Pokrytí sítě ITS na silniční síti lze hodnotit jako naplněný. Z hlediska výpočtů zde dokonce dochází k výraznému překročení cílové hodnoty. Zde je ovšem potřeba upozornit, že zařízení ITS na silniční síti instalovaná prostřednictvím dotačních projektů ŘSD nemají všechny potenciální funkcionality ITS. Jejich hlavní funkcí je monitoring



provozu s následným zpracováním dat a jejich předáním potenciálním uživatelům. Neobsahuje ovšem např. prvky dynamického řízení provozu prostřednictvím proměnlivého značení.

- U indikátoru výsledku 7 24 20 Počet nehod se smrtelným zraněním byl ve sledovaných městech (Praha, Brno, Ostrava, Olomouc, Hradec Králové, Pardubice) zaznamenán pokrok, byť ne ve všech městech je možné tento pokrok dávat dohromady s realizovanými projekty v oblasti ITS. Nehodovost se zde vyvíjela sice obecně spíše pozitivně, ovšem s velkými meziročními výkyvy. Lze předpokládat, že cílová hodnota indikátoru nejspíše nebude naplněna, nicméně bude vykazovat pokrok oproti výchozí hodnotě.
- **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).**



Tabulka 7: Naplňování cílových hodnot indikátorů v SC 2.2

Kód	Název indikátoru	Měrná jednotka	Výchozí hodnota	Cílová hodnota	Milník pro rok 2018	Dosažená hodnota do 01/2021	Věcný pokrok do 01/2021 k cíli (%)	Očekávaná hodnota indikátoru k 31. 12. 2023	Očekávaný věcný pokrok k 31. 12. 2023 k cíli (%)
<b>Indikátor výstupu</b>									
7 53 00	Počet nově pořízených či zmodernizovaných zařízení technické infrastruktury pro ekologická vozidla	zařízení	0,00	1 000,00		18	1,80%	847,00	84,70%
<b>Indikátor výsledku</b>									
7 53 10	Kapacita zařízení určených k nabíjení vozidel	kW	1 164,00	16 300,00		396	2,43%	61 588,70	377,84%

Zdroj dat: MDČR (2021). Data jsou platná k lednu 2021.

Tabulka 8: Naplňování cílových hodnot indikátorů v SC 2.3

Kód	Název indikátoru	Měrná jednotka	Výchozí hodnota	Cílová hodnota	Milník pro rok 2018	Dosažená hodnota do 01/2021	Věcný pokrok do 01/2021 k cíli (%)	Očekávaná hodnota indikátoru k 31. 12. 2023	Očekávaný věcný pokrok k 31. 12. 2023 k cíli (%)
<b>Indikátor výstupu</b>									
7 24 01	Počet zařízení a služeb ITS	zařízení	0	140,00		14,00	10,00%	44,00	31,43%
<b>Indikátor výsledku</b>									
7 24 10	Pokrytí sítě ITS na silniční síti	počet	31,00	44,00		100	227,27%	100	227,27%
7 24 20	Počet nehod se smrtelným zraněním	počet	59,00	34,00		45	56,00%	38,00	84,00%

Zdroj dat: MDČR (2021). Data jsou platná k lednu 2021.





## 1.2.8 SC 3.1

- Cílová hodnota indikátoru výstupu 7 22 00/C/13 Celková délka nově postavených silnic je aktuálně naplněna na 250 %. Při úspěšné realizaci všech zasmluvněných projektů dojde ke konci roku 2023 k překročení cílové hodnoty o téměř 319 %. Specifický cíl 3.1 je tak z hlediska délky nově postavených silnic výrazně úspěšnější, než bylo předpokládáno při přípravě OPD2 a to i při ne zcela úplném vyčerpání alokace SC. Lze tak předpokládat, že při stanovení cílové hodnoty došlo k nadhodnocení jednotkových nákladů u silničních staveb a ve finále bylo díky nižším vysoutěženým cenám staveb možné podpořit větší množství projektů, než bylo původně očekáváno. Další příčinou mohl být předpoklad podpory konkrétních výrazně nákladnějších projektů, k jejichž realizaci nakonec nedošlo.
- V případě indikátoru výstupu 7 22 02 Délka nových dálnic a rychlostních silnic a silnic I. třídy mimo TEN-T lze konstatovat totéž, co u indikátoru 7 22 00/C/13, protože jejich hodnoty jsou stejné. To je dáno zaměřením SC 3.1 na stavby mimo síť TEN-T.
- U indikátoru výstupu 7 23 01/7 23 02 Délka rekonstruovaných silnic I. třídy – mimo TEN-T již došlo k naplnění cílové hodnoty z více než 180 %. Tato hodnota už nebude k termínu ukončení OPD2 dále výrazněji navýšena. I zde nejspíše došlo k nadhodnocení jednotkových nákladů při přípravě OPD2.
- Výsledkový indikátor 7 23 11 Úspora času v silniční dopravě, založený na datech z ekonomického hodnocení projektů vykazuje v případě SC 3.1 naplnění cílové hodnoty na 7 081 %. Cílová hodnota stanovená v OPD2 je tedy podhodnocena o dva řády. K tomu nejspíše došlo chybným výpočtem při stanovení cílové hodnoty v průběhu přípravy OPD2. Při srovnání cílových hodnot pro SC 2.1 a 3.1 totiž nedává logiku o dva řády nižší cílová hodnota u SC 3.1. Sice šlo očekávat nižší hodnoty u SC 3.1 vzhledem k obecně nižšímu dopravnímu významu staveb podpořených z tohoto SC (což potvrdily i dosažené hodnoty), nicméně rozdíl zde nemohl být v úrovni řádů. Menší měrou se na výrazném překročení cílové hodnoty podepsala také podpora celkově násobně větší délky novostaveb silnic, než bylo původně očekáváno. Skutečně dosažená a očekávaná hodnota koresponduje s hodnotami v SC 2.1 a v tomto kontextu tak lze naplňování tohoto cíle vnímat jako úspěšné.
- Také indikátor výsledku 3 61 91 Množství produkce z dopravy emisí NO<sub>x</sub> z dopravy je založen na datech z ekonomického hodnocení projektů. Doposud ukončenými projekty byla cílová hodnota naplněna z cca 33 %. Vzhledem k tomu, že cílová hodnota byla stanovena na základě již disponibilních dat z ekonomického hodnocení projektů, lze předpokládat, že při úspěšné realizaci zasmluvněných projektů bude naplněna na 100 %. Nevýhodou tohoto indikátoru je ovšem jeho založení na modelových výpočtech. Skutečná (zejména pak cílová) hodnota produkce emisí se od těchto výpočtů může výrazně lišit. Ke zvážení je možnost vyjádření přínosu silničních projektů na kvalitu ovzduší prostřednictvím dat k imisním charakteristikám (kvalitě ovzduší).
- Pro indikátor výsledku 3 61 81 Množství produkce emisí PM<sub>10</sub> z dopravy platí stejné předpoklady, jako pro indikátor 3 61 91. Zatím došlo podle údajů ŘO k naplnění cílové hodnoty z cca 32 % a lze zde taktéž předpokládat naplnění cílové hodnoty při úspěšné realizaci zasmluvněných projektů.
- Cílová hodnota indikátoru výsledku 7 31 01 Snížení zátěže obyvatelstva imisemi polycyklických aromatických uhlovodíků byla již výrazně překročena. Tento indikátor vyjadřuje počet sídel, z nichž došlo k vyvedení tranzitní dopravy prostřednictvím novostaveb na silniční síti. Při



úspěšném dokončení zasmluvněných projektů zde přitom dojde k velmi výraznému překročení cílové hodnoty. I zde se tak stejně jako u výstupových indikátorů ukazuje, že výsledný rozsah podpořených projektů je větší, než bylo původně očekáváno.

- **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.**



Tabulka 9: Naplňování cílových hodnot indikátorů v SC 3.1

Kód	Název indikátoru	Měrná jednotka	Výchozí hodnota	Cílová hodnota	Milník pro rok 2018	Dosažená hodnota do 01/2021	Věcný pokrok do 01/2021 k cíli (%)	Očekávaná hodnota indikátoru k 31. 12. 2023	Očekávaný věcný pokrok k 31. 12. 2023 k cíli (%)
<b>Indikátor výstupu</b>									
C/13/ 7 22 00	Celková délka nově postavených silnic	km	0	28,00	9	70,68	252,43%	117,40	419,29%
7 22 02	Délka nových dálnic a rychlostních silnic a silnic I. třídy mimo TEN-T	km	0	28,00		70,68	252,43%	117,396	419,27%
7 23 01/ 7 23 02	Délka rekonstruovaných silnic I. třídy – mimo TENT-T	km	0	12,00	4	21,61	180,12%	22,411	186,76%
<b>Indikátor výsledku</b>									
7 23 11	Úspora času v silniční dopravě	osobohod./rok	0,00	49 657,00		3 516 678	7081,94%	7 432 740	14968,16%
3 61 91	Množství produkce z dopravy emisí NOx z dopravy	t	534,50	246,20		437,55	33,63%	246,20	100,00%
3 61 81	Množství produkce emisí PM <sub>10</sub> z dopravy	t	50,70	32,80		44,86	32,65%	32,80	100,00%
7 31 01	Snížení zátěže obyvatelstva imisemi polycyklických aromatických uhlovodíků	opatření	-	-		14	280,00%	24,00	480,00%

Zdroj dat: MDČR (2021). Data jsou platná k lednu 2021.



## 2 Vyhodnocení EO 2.2: Byl OPD2 implementován optimálním způsobem?

Tabulka 10: Přehled úspěšnosti žádostí a délky hodnocení a schvalování žádostí v jednotlivých specifických cílech

Specifický cíl / oblast podpory	Počet registrovaných žádostí	Počet schválených žádostí	Počet neschválených žádostí	Podíl neschválených žádostí (%)	Průměrná délka od předložení do vydání SP (v měsících)
1.1	99	94	4	4,0%	6
1.3	25	17	8	32,0%	6
1.4	56	31	14	25,0%	10,9
1.5	173	30	105	60,7%	13,4
v tom					
plavidla	131	-	96	73,3%	19,3
pořízení želez. kolej. vozidel	7	5	2	28,6%	10,4
interoperabilita	35	25	7	20,0%	6,2
2.1	33	26	2	6,1%	4,7
2.2	49	26	12	24,5%	5,1
2.3	47	24	14	29,8%	9,5
v tom					
ITS ve městech	45	22	14	31,1%	9,7
ITS na dálnicích a sil. I. třídy	2	2	0	0,0%	7
3.1	44	37	1	2,3%	6,2

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.

### 2.1 SC 1.1

V SC 1.1 byla velmi vysoká úspěšnost podaných žádostí. Z 99 podaných žádostí nebyly schváleny jen 4 (tedy 4 % žádostí). Průměrná délka od podání žádosti do vydání schvalovacího protokolu byla 6 měsíců. Ve většině případů sice byl tento proces rychlejší (v některých případech pak od předložení žádosti do



vydání schvalovacího protokolu neuběhnul ani jeden měsíc), průměrná hodnota byla ovšem ovlivněna větším množstvím žádostí, které byly hodnoceny a schvalovány přibližně 1 rok. Vzhledem k tomu, že je SC 1.1 implementován výhradně projekty předkládanými Správou železnic, je v rámci procesu implementace využíváno dlouhodobě existující know-how i intenzivní spolupráce mezi příjemcem a ŘO. Chybovost v žádostech je zde tudíž nízká a proces hodnocení a schvalování projektových žádostí je zde ve srovnání se SC zaměřenými na širší spektrum žadatelů relativně efektivní.

Nerealizované projekty (ze Seznamu velkých projektů OPD)

- Optimalizace traťového úseku Praha hl.n. - Praha Smíchov
- Optimalizace trati Černošice (včetně) - Beroun (mimo)
- Modernizace tratě Brno – Přerov, I. etapa Blažovice – Nezamyslice
- Modernizace trati Nemanice I – Ševětín
- Průjezd železničním uzlem Ostrava
- Modernizace úseku Praha-Radotín – Praha-Vršovice seř.n.
- Modernizace trati Ústí nad Orlicí – Choceň
- Modernizace tratě Brno – Přerov, II. etapa Nezamyslice – Přerov
- Průjezd železničním uzlem Česká Třebová
- Zkapacitnění trati Praha-Libeň – Praha-Malešice – Praha-Hostivař / Praha-Vršovice seř.n.
- Optimalizace trati Kolín – Všetaty – Děčín
- Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hranice

Oproti seznamu velkých projektů byly na síti TEN-T realizovány např. tyto projekty (velká část těchto projektů ovšem svým rozsahem nespadá mezi velké projekty):

- Zvýšení traťové rychlosti v úseku Golčův Jeníkov – Čáslav
- Zvýšení traťové rychlosti v úseku Říkonín – Vlkov u Tišnova
- Zvýšení traťové rychlosti v úseku Havlíčkův Brod – Okrouhlice
- Zvýšení traťové rychlosti v úseku Kuřim – Tišnov
- Revitalizace mezistaničních úseků Petřikov – Borovany (mimo) - Č. Budějovice (mimo)
- Optimalizace trati Český Těšín – Dětmorovice
- Zvýšení traťové rychlosti v úseku Oldřichov u Duchcova – Bílina
- Modernizace ŽST Karlovy Vary
- Rekonstrukce žst. Řetenice
- Rekonstrukce žst. Letohrad
- Rekonstrukce žst. Bohosudov
- Rekonstrukce traťového úseku Křižanov – Sklené nad Oslavou (mimo)
- Rekonstrukce žst. Sklené nad Oslavou

Projekty podpořené z CEFu

- Uzel Plzeň 3. stavba - přesmyk domažlické trati
- Uzel Plzeň, 2. stavba – přestavba osobního nádraží, včetně mostů Mikulášská
- ETCS Petrovice u Karviné – Ostrava – Přerov – Břeclav



- Optimalizace traťového úseku Praha Hostivař – Praha hl. n., II. část – Praha Hostivař – Praha hl. n.
- Optimalizace trati Beroun (včetně) – Králův Dvůr
- Modernizace žst. Cheb
- Optimalizace trati Praha Smíchov (mimo) – Černošice (mimo)
- Modernizace žst. Čelákovice
- Dokončení I. žel. koridoru v trať. úseku Lanžhot (ČR) - Kúty (SR)
- Rekonstrukce žst. Přerov, 2.stavba
- Optimalizace traťového úseku Mstětice (mimo) - Praha-Vysočany (včetně)
- Optimalizace traťového úseku Lysá nad Labem (mimo) - Čelákovice (mimo)

#### Projekty mimo TEN-T

- Elektrizace a zkapacitnění trati Uničov (včetně) – Olomouc (1541574511,20 Kč)
- Modernizace a elektrizace trati Hrušovany u Brna – Židlochovice (626067491,11 Kč)
- Rekonstrukce ŽST Mikulášovice dolní nádraží (99486791,40 Kč)
- Revitalizace a elektrizace trati Oldřichov u Duchcova – Litvínov (666479959,05 Kč)
- Modernizace a elektrizace trati Šakvice – Hustopeče u Brna (1301866051,64 Kč)
- Rekonstrukce žst. Jaroměř (522691413,44 Kč)
- Elektrizace trati Kadaň Pruněřov – Kadaň (308700050,84 Kč)
- Revitalizace trati Týniště nad Orlicí – Broumov (987684497,51 Kč)
- Břeclav – Znojmo, 2. stavba revitalizace (805352681,89 Kč)
- Rekonstrukce mostu v km 1,429 trati Pňovany – Bezdržice (75502467,30 Kč)
- Zvýšení kapacity trati Nymburk – Mladá Boleslav, 2. stavba (274569966,24 Kč)
- Revitalizace trati K. Vary dolní nádraží – Johanngeorgenstadt (431468318,10 Kč)
- Rekonstrukce traťových a přejezdových zabezpečovacích zařízení v úseku Lužná u Rakovníka – Rakovník (71279351,85 Kč)
- Revitalizace tratě Louny – Lovosice (974365453,63 Kč)
- Trať 149 Karlovy Vary dolní nádraží – Mariánské Lázně (544643411,63 Kč)
- Revitalizace trati Břeclav – Znojmo (500202170,95 Kč)
- Výstavba žst. Markvartice (176113449,05 Kč)
- Rekonstrukce SZZ žst. Raspenava (427413682,70 Kč)
- Rekonstrukce SZZ Veselí nad Moravou (892078421,98 Kč)
- Modernizace ŽST Česká Lípa (921193493,46 Kč)
- Zvýšení kapacity trati Nymburk – Mladá Boleslav, 1. stavba (729440278,84 Kč)
- Revitalizace trati Okříšky – Zastávka u Brna (893436400,93 Kč)
- Rekonstrukce žst. Hanušovice (316764733,86 Kč)
- DOZ Mikulovice – Jeseník (197973379,30 Kč)
- Revitalizace trati Opava východ – Olomouc hl.n. (768533983,60 Kč)
- Rekonstrukce trati Klatovy – Železná Ruda – II. fáze (69515136,05 Kč)
- Revitalizace trati Hradec Králové – Jaroměř – Trutnov, II. fáze (401152998,36 Kč)
- Trať 292 Šumperk – Krnov v úseku Hanušovice – Jeseník, II. fáze (452978125,70 Kč)
- Revitalizace trati Bludov – Jeseník, II. fáze (499617250,85 Kč)
- Revitalizace trati Rokycany – Nezvěstice – II. fáze (538305898,45 Kč)



- Revitalizace trati Praha – Vrané nad Vltavou – Čerčany – II. fáze (416808370,65 Kč)

V rámci implementace SC 1.1 OPD2 nedošlo k realizaci většího množství projektů ze Seznamu velkých projektů OPD2. Jedná se výlučně o stavby v síti TEN-T, které musí být dříve či později alespoň v určitém rozsahu realizovány pro naplnění závazků ČR vůči Nařízení EK 1315/2013, a to zejména z hlediska zajištění interoperability, požadovaných traťových rychlostí a dalších parametrů.

Nerealizace těchto staveb byla zpravidla zapříčiněna jejich nepřipraveností k realizaci. Ta byla způsobena jednak obecně neefektivním legislativním prostředím pro přípravu dopravních staveb v ČR (což se v průběhu období 2014-2020 nepodařilo vyřešit) a částečně i nevyjasněností parametrů jednotlivých investičních záměrů. To se týkalo např. záměrů:

- Optimalizace trati Černošice (včetně) - Beroun (mimo)
- Optimalizace trati Kolín – Všetaty – Děčín
- Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hranic

U těchto záměrů se totiž dlouhodobě nedařilo stanovit optimální cílové parametry a schválit investiční záměr, a to buď z důvodu nevyjasněnosti celkové strategie na daném tahu (což se týkalo zejména relace Praha – Beroun – Plzeň – SRN), nebo z důvodu přípravy původních investičních záměrů v parametrech, které nebyly akceptovatelné pro nákladní dopravce (trať Kolín – Všetaty – Děčín).

Mnoho projektů, u nichž se původně počítalo s realizací s podporou z OPD2, bylo nakonec realizováno s podporou z CEFu. Nástroj CEF přitom sloužil pro podporu realizace investic na tratích v síti TEN-T, a to přitom za obdobných podmínek jako OPD. Jeho nastavení přitom v době přípravy OPD2 nebylo zcela jasné a proto se předem počítalo s realizací některých projektů, které byly nakonec realizovány s podporou z CEFu v rámci OPD. Oba zdroje dotační podpory se tak vzájemně doplňují a rolí OPD je tak při tomto souběhu podpora podpora investic, které není možné realizovat v rámci CEFu. Souběh obou dotačních programů je však respondenty řízeného rozhovoru vnímán jako neefektivní, přičemž by respondenti upřednostňovali spíše jen podporu v rámci OPD (tedy návrat k původnímu uspořádání, kdy veškerá alokace na podporu železniční infrastruktury byla soustředěna v rámci OPD), jehož implementaci vnímají jako efektivnější a méně problematickou. Ve stávajících podmínkách, kdy CEF nelze zrušit by pak respondenti uvítali využití know-how z administrace OPD pro efektivnější nastavení metodiky CEFu.

V rámci implementace podpory v SC 1.1 bylo podpořeno také větší množství projektů na regionálních drahách či tratích s nižším přepravním potenciálem. Respondenti ze SŽ přitom vnímají OPD jako zdroj pro realizaci investic na celé síti (zejména v porovnání s nástrojem CEF, který slouží pro financování investic v síti TEN-T), což se dostává do střetu s pohledem Evropské komise, která upřednostňuje využití podpory z ESIF na investice do TEN-T a do sítě hlavních tratí. V budoucím období tak bude potřeba klást důraz na směřování podpory zejména do investic na síti hlavních tratí a tratí s vyšším přepravním potenciálem (např. příměstských tratí) a případně i na tratě, jejichž funkcí bude návoz cestujících či nákladu na hlavní tratě (především z významnějších zdrojových oblastí dopravy).

Podle respondentů řízených rozhovorů v rámci implementace SC 1.1 panují určité rezervy v metodické podpoře a komunikaci ze strany ŘO. Při dlouhodobé vzájemné spolupráci totiž obě strany spoléhají na to, že se potíže vždy nějak vyřeší, a proto např. na straně ŘO nejsou vždy pečlivě připraveny metodické pokyny, a případné nejasnosti se řeší až ad-hoc po odevzdání žádostí či monitorovacích zpráv, což může vést k vícepracím a nižší efektivitě implementace. Respondenti si také stěžují na nejistotu po podání





projektové žádosti, kdy předkladatel nemá dostatečné informace o termínu ukončení hodnocení žádosti i o aktuálním stavu v hodnocení žádosti. Totéž platí i u schvalování závěrečných zpráv, kde při prostojích nastávají potíže se započítáním období udržitelnosti, které se tak oddaluje, což komplikuje dodržování pravidel v rámci období udržitelnosti. Respondenti na straně příjemce by uvítali pravidelnější a intenzivnější komunikaci s ŘO a přesnější metodické pokyny. Výzvou z hlediska kvality a připravenosti metodik a metodické podpory příjemce ze strany ŘO bude ukončení podpory ze strany JASPERS v rámci zrušení kategorie velkých projektů. To sice odstraní dnešní náročnou praxi vyjednávání s JASPERS, na druhou stranu to ovšem nejspíše povede k posílení auditů ze strany EK. SŽ tak bude potřebovat intenzivnější metodickou podporu ze strany ŘO pro prevenci potíží s audity. Respondenti také považují za neefektivní praxi, kdy projektový záměr, který má schválený investiční záměr Centrální komisí MD, mívá potíže v rámci věcného hodnocení projektové žádosti o podporu z OPD (příčemž někteří členové Centrální komise MD jsou zastoupeni i v Hodnotící komisi OPD). Domnívají se, že pokud je investiční záměr schválený Centrální komisí MD, neměl by už narážet na potíže v procesu věcného hodnocení projektové žádosti v OPD. V obecné rovině ovšem respondenti vnímají proces implementace podpory v SC 1.1 jako poměrně efektivní a bez výraznějších problémů (zejména ve srovnání s implementací podpory z CEFu).

Z hlediska implementace podpory v OPD3 může být problém, že je aktuálně vyvíjen tlak na to, aby docházelo v rámci rozvoje železniční infrastruktury k čerpání podpory OPD3 co nejdříve. Přitom ale bude docházet k souběhu podpory ze tří dotačních titulů – CEFu, OPD3 a Národního plánu obnovy (RRF). Může tak dojít k situaci, kdy nebude připraven dostatek kvalitních projektů pro čerpání podpory ze všech tří zdrojů a k podpoře budou předkládány projekty s nižšími přínosy jen pro to, aby byla vyčerpaná alokace. Souběh podpor může dále přispět k dalšímu růstu cen v železničním stavitelství, v jehož důsledku bude za daných alokací podpořen menší rozsah projektů. Velký rozsah stavebních prací může také vést k velkému rozsahu výlukové činnosti, a tím k omezení konkurenceschopnosti železniční osobní i nákladní dopravy. Při investiční přípravě a realizaci projektů se pak mohou projevit problémy s personální kapacitou na stavebních správách SŽ.

**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 tratí 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.**





## 2.2 SC 1.3

V rámci SC 1.3 nedošlo k realizaci původně očekávaných větších projektů zahrnujících novostavbu, či výraznější rozšíření intermodálních terminálů<sup>6</sup>. Jedinou výjimkou je nově budovaný terminál kombinované dopravy Ostrava – Mošnov, který je prakticky jediným intermodálním terminálem v ČR vzniklým v posledních desetiletích „na zelené louce“. Všechny ostatní intermodální terminály fungují na lokalitách, které již dříve sloužily kombinované dopravě, překládce, nebo logistice a případně pak na brownfieldech. V rámci projektů podpořených z OPD2 tak kromě podpory vybudování terminálu v Ostravě – Mošnově došlo či má dojít k vybudování nového, menšího terminálu v Kolíně (na nedostatečně využitě ploše přístavu), modernizaci terminálu Černá za Bory v Pardubicích, rozvoji terminálu v Obrnicích a v Ústí nad Labem a pořízení nových technologií překládky pro terminály v Mělníku a Lovosicích. V rámci SC 1.3 byly dále podpořeny 4 projekty spočívající v pořízení jednotek intermodální dopravy.

Žadatelé tak v zásadě předkládali dotační projekty v menším než původně předpokládaném rozsahu. Přitom ve sledovaném období docházelo k rozvoji intermodálních terminálů, a to i bez podpory z OPD (větší rozvoj bez dotační podpory bylo možné zaznamenat např. u terminálů Česká Třebová, Ostrava-Paskov, Ostrava-Šenov, Přerov, Zaječí, Nýřany a Ústí nad Labem).

Jedním z důvodů pro nižší objem předložených žádostí byla nejistota potenciálních žadatelů na začátku programového období, kdy došlo k citelnému opoždění ve spuštění prvních výzev. To vedlo některé potenciální žadatele k realizaci záměrů ve vlastní režii, či k opuštění od záměru, např. z důvodu nekompatibility korporátních business plánů s harmonogramem výzev OPD. Přitom mohla hrát roli i skutečnost, že řada provozovatelů terminálů v ČR má majitele v zahraničí, kteří jsou opatrní při investování v pro ně méně přehledném českém prostředí. Dalším důvodem pro nerealizaci větších projektů byla skutečnost, že některým významným provozovatelům terminálů se nedaří, či nedařilo získat potřebné plochy do svého majetku, přičemž jednou z podmínek bylo to, že žadatel musí mít plochy, na kterých realizuje rozvoj terminálu, ve svém vlastnictví. To bylo také důvodem pro nerealizaci intermodálních terminálů „na zelené louce“, protože pro provozovatele terminálů je snazší rozvíjet terminály na dlouhodobě pronajatých plochách (typicky na podvyužitých plochách přístavů či brownfieldů), případně na plochách někdejších logistických areálů, nebo jiných brownfieldů, které získají do svého vlastnictví. Oproti tomu je velmi obtížné získat potřebné plochy „na zelené louce“ do vlastnictví provozovatele terminálu, protože soukromé intermodální terminály nejsou veřejně prospěšnými stavbami a jejich provozovatelé tak nemají možnost, jak si vynutit výkup pozemků od majitelů vhodných pozemků, kteří své pozemky nechtějí odprodat.

Dalším možným důvodem pro soustředění rozvoje intermodálních terminálů na stávajících plochách sloužících dopravě a logistice, ev. na brownfieldech namísto budování terminálů „na zelené louce“ je také nižší návratnost investice do budování terminálů „na zelené louce“, a to vzhledem k tomu, že provoz intermodálních terminálů generuje v přepočtu na plochu poměrně nízké tržby. Lepší zhodnocení investice tak nabízejí podvyužitě, či opuštěné areály, které jsou jejich vlastníci ochotní

---

<sup>6</sup> V Programovém dokumentu, resp. ve Strategii podpory logistiky se počítalo mj. s vybudováním veřejných logistických center v lokalitách Milovice / Lysá nad Labem, Přerov v Brně a v Plzni-Líních.



prodat či pronajmout za přiměřenou cenu. U případné výstavby terminálů „na zelené louce“ je velkou komplikací majetkoprávní příprava (pokud se nejedná o veřejně prospěšnou stavbu, neexistuje garance, že investor získá do svého vlastnictví potřebné pozemky), investici pak navyšují i poplatky za vynětí zastavované půdy ze zemědělského půdního fondu. Využití brownfieldů je ovšem z územně-plánovacího hlediska i z hlediska ochrany ploch volné krajiny ideální (pokud není provoz terminálů ve střetu s obytnou funkcí). **Proto by bylo vhodným opatřením pro rozvoj intermodálních terminálů umožnění odprodeje zbytných pozemků v majetku Českých drah či Správy železnic, které jsou vhodné pro zřízení intermodálního terminálu, do rukou provozovatelů intermodálních terminálů.**

Zásadním omezujícím faktorem rozvoje intermodální dopravy je omezená kapacita železniční dopravní cesty na některých koridorech, která neumožňuje přidávání tras v potenciálně růstových přepravních relacích, resp. konkurenceschopný a spolehlivý jízdní řád linek (především kontinentální) intermodální dopravy. Problémem je jak vyčerpaná kapacita některých koridorů (např. Praha – Česká Třebová – Olomouc; Přerov – Ostrava; Děčín – Drážďany), tak jednostranná preference spojů osobní dopravy při přidělování kapacity a při mimořádnostech v provozu. Ty jsou navíc velmi časté na některých tratích důležitých pro nákladní dopravu (např. na tratích Kolín – Lysá nad Labem – Děčín, nebo Praha – Beroun které se svým technickým stavem blíží hranici životnosti). **Pro vyšší konkurenceschopnost a budoucí rozvoj intermodální dopravy a související rozvoj intermodálních terminálů tak bude zapotřebí odstranění kapacitních hrdel na železniční síti, vyrovnanější přidělování kapacity mezi dopravce v osobní a nákladní železniční dopravě a zlepšení technického stavu některých zanedbaných a přitom důležitých tratí.** Pro zajištění cenové konkurenceschopnosti železniční nákladní dopravy vůči silniční dopravě by také bylo vhodné realizovat opatření pro odstranění nerovnoměrnosti v nákladech na dopravní výkon (a to jak z hlediska zpoplatnění dopravní cesty, tak z hlediska řešení vícenákladů železničních dopravců na interoperabilitu, tišší vozy a brzdové systémy, automatická spřáhla, a další technická opatření vycházející z požadavků EU i jednotlivých států).

V SC 1.3 nebylo schváleno 8 z 25 předložených projektových žádostí (tj. 32 %). Průměrná délka od předložení projektové žádosti k vydání schvalovacího protokolu zde činila 6 měsíců. Z hlediska kvality projektových žádostí byly problémy zejména na počátku procesu implementace SC 1.3, kdy nebylo schváleno větší množství projektových žádostí. Chybovost byla vysoká zejména u prvožadatelů, ti zpravidla své žádosti opravili a předložili v dalších výzvách. Žadatelé se přitom zprvu ve větší míře spoléhali zejména na vlastní personál při zpracování žádostí, kterému tak chyběly zkušenosti. V rámci hloubkových rozhovorů přitom někteří žadatelé uváděli, že nebyly dostatečně metodicky podporováni ze strany ŘO. Podle respondentů hloubkových rozhovorů z řad příjemců v rámci výzev nebyly k dispozici dostatečně detailní metodiky, a ŘO neposkytoval konzultace v potřebném rozsahu. Zde si je ovšem potřeba uvědomit, že ŘO nemůže z kapacitních důvodů poskytovat konzultace v neomezené míře. Proces hodnocení byl podle respondentů méně efektivní z důvodu, že hodnotitelé požadovali po žadatelích podklady, které nebyly specifikovány v rámci pravidel pro žadatele a v rámci metodické podpory před podáním žádosti. Přitom podle respondentů docházelo i k tomu, že měli jednotliví hodnotitelé rozdílné požadavky. Žadatelé kritizovali také práci s tabulkou pro hodnocení CBA, která podle nich obsahovala chybné vzorce a za příklad lepšího řešení přitom dávali jiné ŘO, které využívají CBA v prostředí ISKP. Problém měli provozovatelé terminálů také s požadavky na vyčíslení přepravních výkonů v tunokilometrech (mnozí provozovatelé nejsou dopravci a musí tyto údaje získávat od dopravců), i s požadavkem na předložení 5-letého výhledu grafikonu dopravy (standardně přitom sestavují grafikon jen na jeden rok dopředu). Uvítali by tak stanovení všech požadavků na informace, které má obsahovat projektová žádost již v rámci podkladů k jednotlivým výzvám a na omezení



požadavků na dokládání informací, které jsou pro ně obtížně dosažitelné, nebo které jsou citlivého charakteru.

V průběhu pozdějších výzev pak žadatelé pro prevenci chyb buď najímali externí zpracovatele žádostí, nebo využívali již zkušený vlastní personál. S přibývajícemi výzvami tak obecně klesal počet neschválených žádostí. Lze předpokládat, že v budoucím období bude (za předpokladu obdobných pravidel pro žadatele) chybovost díky získaným zkušenostem žadatelů nižší. Bylo by ovšem vhodné průběžně komunikovat s žadatelem případné potíže v procesu přípravy a hodnocení žádostí za účelem průběžného zpřesňování metodických pokynů (případně i hodnotících kritérií a postupů hodnotitelů) a zintenzivnit metodickou podporu prvožadatelů (kromě standardních seminářů např. prostřednictvím workshopů zaměřených na nejproblematictější části žádostí – např. CBA).

**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, pořízování dílčích zařízení pro překládku a pořízování 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.p. při odprodeji pozemků potřebných pro rozvoj intermodálních terminálů. Na začátku dotačního období byla v žádostech vyšší chybovost, ta se s přibývajícemi zkušenostmi žadatelů snižovala. Žadatelé se přitom potýkali s tím, že jim nebyly vždy jasné metodické požadavky ŘO, což se projevovalo v potížích v rámci procesu hodnocení žádostí. 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.**

## 2.3 SC 1.4

V rámci procesu hodnocení a schvalování projektových žádostí nebylo v SC 1.4 schváleno 14 z 56 registrovaných žádostí (tedy 25 %). Průměrná délka procesu od předložení žádosti po vydání schvalovacího protokolu byla v SC 1.4 cca 11 měsíců. Lze tak konstatovat, že v přípravě projektových žádostí i v procesu jejich hodnocení a schvalování byly potíže. Výjimkou přitom nebyly projekty, u nichž trval schvalovací proces až 1,5 roku.

Také v tomto specifickém cíli nebylo realizováno větší množství projektů, s nimiž se v rámci přípravy OPD2 počítalo. Přehled investičně nákladnějších z těchto projektů je uveden níže.

Projekty ze Seznamu velkých projektů OPD2:

- Výstavba metra linky D
- Tramvajová trať Podbaba-Suchdol
- Tramvajová trať Kobylisy-Bohnice



- Tramvajová trať Chodovská-Háje

Další významné nerealizované záměry (Zdroj: MDČR – přehled projektů z mapování absorpční kapacity v SC 1.4 z přípravy OPD2):

- Ostrava
  - Ekologizace dopravy v Porubě – 1 400 mil. Kč
  - Tramvajová trať Karolina – 250 mil. Kč
- Liberec
  - Výstavba tramvajové trati v úseku "U Lomu – Krejčího – Dobiášova (sídliště Rochlice II.)" – 970 mil. Kč
  - Výstavba tramvajové trati v úseku "Šamánkova – Tržní náměstí" – 205 mil. Kč
- Plzeň
  - Modernizace vybraných úseků tramvajové trati na páteřní lince č.4 – 390 mil. Kč
  - Rekonstrukce a modernizace vybraných úseků tramvajových tratí – linky č. 1 a 2 – 360 mil. Kč
- Brno
  - Tramvajová trať v jižním centru – Bulvár – 420 mil. Kč
  - Tramvajová trať v jižním centru Bulvár-Plotní (úsek Plotní-smyčka Vodařská) – 270 mil. Kč
  - Prodloužení trati Merhautova-Lesná – 590 mil. Kč
  - Prodloužení tramvajové trati Bystrc-Kamechy – 460 mil. Kč
  - Tramvajová trať Stránská skála – Líšeň, Holzova – 365 mil. Kč
  - Tramvajová trať Bosonohy – 300 mil. Kč

Z pohledu implementace podpory v SC 1.4 byla příčinou nízkého vyčerpání alokace především absence větších, resp. nákladnějších projektů realizovaných v Hl. m. Praze. To se týkalo zejména podpory výstavby metra D, u kterého se původně počítalo s výší podpory z OPD2 až 6 mld. Kč. Výstavba metra D byla přitom opožděna z důvodu potíží v investiční přípravě stavby, kde se mj. dlouhodobě nedařilo zajistit majetkoprávní přípravu stavby. Hlavní překážky zde byly již překonány, ale přesto se již nepodaří využít pro výstavbu metra podporu z OPD2. Vedle výstavby metra ovšem Hl. m. Praha, resp. Dopravní podnik Hl. m. Prahy nerealizoval ani původně plánované novostavby tramvajových tratí (viz výše). S podporou z OPD2 nakonec mají být v Praze realizovány následující projekty rozvoje infrastruktury městské drážní dopravy:

- TT Divoká Šárka – Sídliště Na Dědině (podpora EU 711 mil. Kč)
- Tramvajová trať Sídliště Modřany – Libuš (1. etapa) (podpora EU 305 mil. Kč)
- Tramvajová smyčka Zahradní Město (podpora EU 96 mil. Kč)
- Tramvajová trať Sídliště Barrandov-Holyně-Slivenec (0. - 1. etapa) (podpora EU 197 mil. Kč)

Jedná se sice o novostavby, ty jsou ovšem kromě tratě na sídliště Na Dědině menší délky i nákladnosti, než projekty, u nichž byla původně předpokládána realizace. Za nerealizací původně plánovaných tramvajových tratí stojí především potíže v jejich investiční přípravě, v určité míře pak také absence dlouhodobé strategie, resp. změny v politickém zadání projektů realizovaných v hl. m. Praze (kdy původně preferované projekty byly upozaděny ve prospěch jiných). Tento problém mohlo částečně odbourat schválení Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí, i v budoucnu ovšem může docházet ke



změnám v prioritizaci projektových záměrů navržených tímto Plánem k realizaci, a to např. i v návaznosti na potíže v investiční přípravě projektů.

U ostatních měst došlo také k nerealizaci řady projektových záměrů, které byly jednotlivými městy prezentovány ŘO v rámci mapování absorpční kapacity při přípravě OPD2. Nedošlo tak např. k realizaci řady projektů v Brně, které byly původně plánovány. I tak byl ovšem Dopravní podnik města Brna jedním z neaktivnějších předkladatelů projektových žádostí v SC 1.4 a zrealizoval, či realizuje 4 projekty, které byly k lednu 2021 podpořeny z OPD2, mezi nimi i nákladný projekt Prodloužení tramvajové trati z Osové ke Kampusu MU v Bohunicích (podpora EU 1 157 mil. Kč). Lze tak spíše předpokládat, že v rámci mapování absorpční kapacity město Brno prezentovalo více projektů, než bylo schopné fyzicky zrealizovat. Totéž lze očekávat od mapování absorpční kapacity pro OPD3 (zejména u Prahy a u Brna, kde bylo v rámci mapování absorpční kapacity městy zasláno velké množství projektových záměrů). Kromě Brna nerealizovala některé významné záměry, které byly zaslány na ŘO v rámci mapování kapacity pro OPD2, také města Ostrava, Plzeň, nebo Liberec. V Ostravě došlo zejména k odsunutí realizace projektu Ekologizace dopravy v Porubě z důvodu potíží při investiční přípravě projektu (odpor veřejnosti v rámci hodnocení EIA). Ostravské projekty podpořené z OPD2 tak spočívaly v rekonstrukcích a modernizaci infrastruktury tramvajových a trolejbusových tratí. V Plzni byl naopak realizován pouze projekt novostavby Prodloužení tramvajové tratě na Borská pole a nedošlo k předložení projektů rekonstrukce a modernizace stávajících tratí. V případě Liberce byla příčinou nejspíše špatná fiskální situace města, které se tak prostřednictvím Dopravního podniku měst Liberce a Jablonce nad Nisou soustředí zejména na rekonstrukci tramvajové trati mezi oběma městy, pro jejíž realizaci byla k lednu 2021 v procesu hodnocení projektová žádost. Řada dalších měst pak nerealizovala původně avizované menší projekty spočívající v budování novostaveb a realizaci modernizace trolejbusových tratí či rekonstrukci dílčích úseků tramvajových tratí. Kromě Chomutova s Jirkovem přitom v SC 1.4 žádala o podporu města či dopravní podniky ze všech měst, resp. souměstí, kde je v provozu městská drážní doprava.

Celkem bylo v OPD2 do ledna 2021 schváleno 8 projektů novostaveb tramvajových tratí (4 v Praze, 2 v Brně, 1 v Plzni a 1 v Olomouci) a řada projektů modernizace a rekonstrukce tramvajových tratí a doplňkové infrastruktury. Dále bylo schváleno 9 projektů novostaveb trolejbusových tratí (3 v Pardubicích, 2 v Jihlavě, a po jednom v Brně, Hradci Králové, Českých Budějovicích a Teplicích) a řada projektů modernizace a rekonstrukce trolejbusových tratí. Dále byly realizovány projekty na doprovodné infrastrukturu tramvajových a trolejbusových tratí (modernizace měníren, rekonstrukce či rozšíření vozoven). Projekty v oblasti infrastruktury trolejbusové dopravy však měly zpravidla výrazně nižší výdaje, než projekty v oblasti tramvajové dopravy.

Z realizovaných řízených rozhovorů týkajících se hodnocení OPD vyplynuly následující skutečnosti.

Respondenti-žadatelé o dotaci **nemají žádné problémy s nastavením OPD**. Naopak velice pozitivně hodnotí možnost získávat velice štědrá výše dotace na svoje rozvojové projekty a jsou proto ochotni akceptovat stanovené podmínky řídicího orgánu. Tyto podmínky jsou navíc již několikáté programové období velice podobné a oni jsou tak na ně navyklí a připraveni. Respondenti z řad žadatelů i řídicího orgánu současně velice pozitivně hodnotili nastavenou formu vzájemných konzultací, které podle nich vedly ke zvyšování kvality připravovaných žádostí o dotaci i vlastní realizace projektů.

**V průběhu hodnotícího procesu žádostí** byly identifikovány dvě hlavní bariéry. První byla náročnost cost-benefit analýzy (CBA). Tato analýza byla hodnocena jako velmi složitá, protože dostatečně



nezohledňuje všechna specifika možných projektů OPD. A současně je v plné formě povinná pro projekty všech velikostí, tj. i pro projekty s rozpočtem do 100 mil. Kč. Někteří respondenti mají zkušenost i z jiných investičních operačních programů (IROP, OP Praha-pól růstu), kde projekty do 100 mil. Kč nezpracovávají socioekonomickou analýzu v rámci CBA. Druhou byla délka hodnotícího procesu. Ta je v OPD2 nastavena jako dvoukolová, což v některých případech prodloužilo celý proces i na více než 1 rok.

Proto u projektů s rozpočtem do 100 mil. Kč respondenti doporučují zjednodušenou formu CBA. A pro možné zrychlení doby hodnotícího procesu doporučují respondenti ověřit možnost přechodu na jednokolový systém hodnocení projektů.

Smyslem dvoukolových žádostí je prevence většího množství zamítnutých žádostí, protože mají žadatelé příležitost odstranit chyby v rámci prvního kola hodnocení. Dvoukolový systém ovšem může vést k celkovému prodloužení procesu hodnocení a zejména u žádostí s nižší chybovostí pak k nižší efektivitě procesu hodnocení. Evaluátor tak doporučuje zvážení zavedení jednokolového systému hodnocení pro projekty s výdaji do 100 mil. Kč, stejně jako zavedení zjednodušené formy ekonomického hodnocení pro tyto projekty. Tím by se vedle administrativní náročnosti také snížila pravděpodobnost chybovosti u příslušných žádostí. Další možností je zavést tato pravidla pro určité oblasti podpory (např. výstavba a modernizace trolejbusových tratí, modernizace tramvajových tratí, modernizace měníren, apod.).

Podle zjištění evaluátora byly v procesu hodnocení žádostí dílčí potíže v důsledku nejednoznačných metodických pokynů pro žadatele. To se týkalo např. podložení dat v CBA, kdy nebylo jasně stanovené, jakým způsobem mají být podložena data o dopravní poptávce či přepravních výkonech. To vedlo k nejednoznačným požadavkům hodnotitelů, kdy v některých případech hodnotitelům postačovaly vlastní průzkumy žadatele, v jiných pak požadovali podložení dat dopravním modelem. Dalším příkladem metodických nejasností bylo stanovení způsobilých výdajů, kdy v procesu hodnocení vznikaly výhrady ke způsobilosti výdajů v položkách, které v metodických pokynech nebyly jasně stanoveny. Důsledkem pak byla nutnost přepracování rozpočtu žadatelem a zdržení v procesu hodnocení kvůli mnohdy marginálním položkám (např. oplocení staveniště). Tyto potíže jsou dle zkušeností evaluátora u implementace operačních programů zcela běžné (při přípravě pravidel nelze předvídat všechny eventuality, které mohou u žadatele nastat), a je tedy žádoucí jejich průběžné odstraňování. I v případě OPD byly dle zjištění evaluátora nejasnosti ve výkladu pravidel postupně řešeny, a to např. v rámci individuálních konzultací. Řešené nejasnosti je ovšem potřeba upřesnit v rámci přípravy pravidel pro OPD3 a v rámci budoucí implementace OPD3 dále průběžně zpřesňovat výklad pravidel, pokud to bude situace vyžadovat (např. u specifikace způsobilých výdajů).

**Specifický cíl 1.4 vykazuje nízké čerpání alokace.** Předpokládá se vyčerpání její necelé poloviny. Z hlediska jejího nedočerpání je nejvýznamnějším aspektem chybějící projekt pražského metra D. Nicméně se rozhodně nejednalo o jediného žadatele, který měl problémy s realizací projektů v SC 1.4. Naopak problémy měla většina žadatelů a za prodlužováním a zdržením v realizaci projektů stály hlavně externí vlivy (výběrová řízení, získávání povolení dle stavebního zákona apod.).

**Respondenti shodně projeví nespokojenost se systémem ISKP.** Na jedné straně ISKP vyžaduje množství údajů, především dat, která musí být uvedena přesně na den, i když se jedná například o předpokládané datum zahájení výběrového řízení, které se zadává i několik let dopředu. Na druhé





straně se respondenti potýkají s dlouhými termíny ze strany dodavatelské firmy Tesco SW pro zpracování požadavků na jeho úpravy.

**V budoucím programovém období navrhují respondenti upravit/zlepšit zejména:**

- 1) Větší rozhodnost a dlouhodobá předvídatelnost ŘO OPD v tom, jaké projekty je možné podpořit. A to především v oblasti, zda bude podporovat pouze projekty u kterých dojde k nárůstu počtu přepravených osob nebo i projekty které stávající počty přepravených udrží.
- 2) Lze otevřít diskusi, zda je vhodné a efektivní 2kolové hodnocení projektů.
- 3) Zjednodušení pravidel pro CBA analýzu pro nejmenší projekty (do 100 mil. Kč).
- 4) Doplnit metodiku CBA, aby zohledňovala všechna specifika možných projektů OPD, např. v případě projektů tramvajových tratí do rozvojových zón, kde zatím není zástavba generující cestující (novostavba tramvajových tratí do míst, která budou teprve následně zastavěna bytovými domy) mají investiční záměry v CBA spíše negativní výsledek. Někteří respondenti by uvítali úpravu metodiky CBA tak, aby měly tyto projekty větší šance kladného výsledku CBA. Z pohledu evaluátora by přitom bylo vhodné podporovat projekty, kde je příprava výstavby v rozvojových zónách 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“.
- 5) Společné povolení drážních staveb (územní a stavební řízení/rozhodnutí společně). Pravidla OPD aktuálně tento nástroj neznají (oproti jiných operačním programům), takže by bylo vhodné, aby se tato možnost do OPD doplnila.
- 6) Pro vzájemné omezení byrokracie by bylo vhodné, tam kde to je možné, neuvádět v ISKP konkrétní data, ale například jen měsíc nebo čtvrtletí. Např. v ISKP se u každého výběrového řízení uvádí termín zahájení, a to i rok dopředu, což vede vždy k potřebě datum aktualizovat, ale pokud by bylo uvedené jen čtvrtletí, tak to jde přesně stanovit i relativně dost dopředu a odpadá potřeba úpravy údaje v ISKP.

**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. Žadatelé však měli potíže se složitostí cost-benefit analýzy 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.**



## 2.4 SC 1.5

V SC 1.5 byl zdaleka nejvyšší počet i podíl zamítnutých projektových žádostí. Celkově se jednalo o 105 ze 173 předložených žádostí (tedy více než 60 %). Průměrná délka hodnocení a schvalování žádostí zde byla také nejvyšší (13,4 měsíce). Problémová zde byla zejména oblast podpory zaměřená na modernizaci plavidel, kde bylo 96 neschválených žádostí ze 131 předložených (tedy 73 %) a kde průměrná délka procesu hodnocení a schvalování žádostí až do vydání schvalovacího protokolu činila přes 19 měsíců. Situace v ostatních oblastech podpory byla výrazně lepší. V oblasti podpory zaměřené na pořízení železničních kolejových vozidel pro osobní dopravu nebyly schváleny 2 ze 7 předložených žádostí a hodnotící a schvalovací proces zde trval v průměru přes 10 měsíců. V oblasti podpory zaměřené na interoperabilitu nebylo schváleno 7 z 35 předložených žádostí a hodnotící a schvalovací proces zde trval v průměru přes 6 měsíců.

### Modernizace plavidel

V oblasti podpory modernizace plavidel se do realizace tohoto hodnocení nepodařilo naplno rozjet implementaci podpory. Velké potíže v oblasti podpory modernizace plavidel byly zapříčiněny metodickými potížemi žadatelů při přípravě žádostí na začátku programového období, kdy u všech projektů byla špatná finanční analýza a nemohlo se dát doporučení pro financování. Proto byly všechny žádosti zamítnuty. Při vypsání dalších výzev pak došlo k podání velkého množství žádostí, u nichž se v důsledku kapacitní nepřípravenosti protáhnul proces hodnocení formálních náležitostí a přijatelnosti a následně i proces věcného hodnocení. K tomu navíc došlo k odvolání některých žadatelů, jejichž žádosti byly ve věcném hodnocení zamítnuty, což dále zbrzdilo proces věcného hodnocení. Když měl být proces věcného hodnocení završen, přišla epidemie COVID-19, která proces dále zbrzdila. Důsledkem toho byla situace, kdy k lednu 2021 nebyl v oblasti podpory modernizace plavidel žádný projekt, který by obdržel rozhodnutí o poskytnutí dotace (a to i z důvodu, že jeden z významných žadatelů vyčkával se žádostí o vydání rozhodnutí o poskytnutí dotace na vývoj situace na trhu v oblasti modernizace plavidel). Z těchto důvodů zde k počátku roku 2021 nedocházelo k realizaci žádného dotačního projektu. Řídící orgán předpokládá, že bude realizována skupina projektů z výzev č. 49, 50 a 51, kde žadatelé po vydání schvalovacího protokolu zažádali o vydání rozhodnutí o poskytnutí dotace. Tím dojde k naplnění cílových hodnot indikátorů – ovšem za předpokladu, že se při realizaci projektů nevyskytnou nečekané potíže.

Oblast podpory modernizace plavidel však nemá být v OPD3 dále podporována. Z tohoto důvodu není pro tuto oblast zformulováno doporučení.

### Obnova vozidlového parku osobní železniční dopravy

V rámci OPD2 byly v oblasti obnovy vozidlového parku osobní železniční dopravy podpořeny následující projekty:

- Obnova vozového parku pro Plzeňský kraj I (pořízení 9 souprav)
- Pořízení nových železničních elektrických jednotek do majetku Jihomoravského kraje (pořízení 36 souprav)
- Moderní elektrické jednotky pro spojení Plzeňského a Karlovarského kraje (4 soupravy)
- Obnova vozidlového parku pro Moravskoslezský kraj I (5 souprav)





- Obnova vozidlového parku pro Moravskoslezský kraj II (2 soupravy)

Nepodpořeny byly jen dva záměry:

- Moderní železniční vozidla pro hlavní město Prahu a Středočeský kraj
- Moderní vozidla JHMD

Podpora se tak v zásadě soustředila jen na území čtyř krajů (byť žadatelů z jiných krajů bylo minimum). Podpora, resp. zájem o podporu je velmi selektivní a ukazuje na to, že většina objednatelů železniční osobní dopravy, resp. většina dopravců se dovede s potřebou modernizace vozového parku v železniční osobní dopravě vypořádat bez využití dotační podpory.

Smyslem podpory pořizování nových vlakových souprav pro osobní dopravu bylo původně nastartovat obměnu všeobecně zastaralého vozového parku. Vzhledem k tomu, že se v poslední dekádě ve smlouvách na objednávku dopravních výkonů ve veřejné osobní dopravě ve větší míře uplatňují požadavky na technické parametry vlakových souprav a dopravci tak jsou smluvně tlačeni k nasazování modernějších vlakových souprav, není další dotační podpora obnovy vozového parku v železniční osobní dopravě systematická. Existující vnitřní dluh na obnově vozového parku byl v poslední dekádě snížen, a existují předpoklady, že bude obnova vozového parku zajištěna prostřednictvím průběžně vynakládaných prostředků na objednávku dopravní obslužnosti. Žádoucí je, aby byla obnova vozového parku hrazena z ceny dopravního výkonu a dotační prostředky z fondů EU již nebyly využívány na dofinancování těchto ze své podstaty provozních výdajů.

### Interoperabilita

Nejefektivněji implementovanou oblastí podpory v SC 1.5 byla oblast podpory úprav vozidel vedoucí k zajištění interoperability a implementaci TSI včetně vozidlových součástí systému ERTMS. Zde byl nejnižší podíl neschválených žádostí ze všech SC a oblastí podpory, kde příjemci nebylo ŘSD, ani SŽ a zároveň zde byl proces hodnocení a schvalování žádostí relativně rychlý.

Dotační projekty v této oblasti podpory obnášely úpravy výrazně většího počtu drážních vozidel, než bylo původně očekáváno. Drtivá většina vozidel ovšem prošla „jen“ relativně lacinou obměnou brzdových špalíků. Velká část vozidel prošla dále instalací systémů pro měření trakční energie (488 vozidel) a relativně mnoho vozidel (cca 220) má být také vybaveno jednotkami ETCS. Podle dopravců je žádoucí zejména budoucí podpora instalací palubních jednotek ETCS, které jsou vzhledem k převisu poptávky na trhu nesmírně nákladné (na dnešním trhu až 15 mil. Kč/jednotku) a které považují dopravci za přenesení drážní infrastruktury do jejich vozidel (palubní jednotka ETCS v zásadě plní funkci návěstidla). Zde by dopravci uvítali zvýšení limitu pro maximální výši podpory (z dnešní výše 6 750 tis. Kč) na jednu palubní jednotku ETCS, protože při současné cenové úrovni nestačí výše podpory při 85 % dotaci ani na polovinu pořizovací ceny za instalaci palubní jednotky ETCS.

Smyslem podpory interoperability je tak v zásadě kompenzování vícenákladů pro železniční nákladní dopravce, které vyplývají z nařízení EK, či požadavků národních vlád. Vzhledem k přetrvávajícímu vlivu těchto požadavků na cenovou konkurenceschopnost železniční nákladní dopravy vůči silniční dopravě i vzhledem k doposud nerealizované harmonizaci podmínek mezi železniční a železniční nákladní dopravou je žádoucí implementace této oblasti podpory i v OPD3.



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 byly nedostatky v první vlně žádostí na straně žadatelů, ve druhé vlně pak prostoje na straně ŘO způsobené návalem žádostí a nedostatečnými kapacitami ŘO pro jejich vyhodnocení, odvoláními neúspěšných uchazečů 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 potíže. 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.

## 2.5 SC 2.1

V rámci SC 2.1 byly zamítnuty 2 z 33 podaných žádostí (6 %). Tyto žádosti byly přitom staženy samotným žadatelem na základě vlastního rozhodnutí. Průměrná délka hodnotícího a schvalovacího procesu do vydání schvalovacího protokolu činila 4,7 měsíce. I zde tak lze konstatovat, že pokud byla žadatelem organizace zřizovaná MDČR, byl proces podávání a schvalování žádostí relativně bezchybný a efektivní.

Z hlediska implementace podpory z OPD2 jako takové je tak možné hodnotit SC 2.1 jako úspěšný. To potvrzuje i skutečnost, že bude alokace na tento SC přečerpána. Podle informací z ŘSD je v oblasti výstavby silnic v síti TEN-T velká absorpční kapacita, přičemž se očekává, že se podaří vyčerpat i alokaci v OPD3, kde se předpokládá výrazné zvýšení alokace na silniční stavby v síti TEN-T na úkor silničních staveb mimo síť TEN-T.

Nerealizované projekty ze seznamu velkých projektů (tučně jsou zvýrazněny projekty z DSS2):

- **D1 Říkovice – Přerov**
- **R11 Trutnov – st. hranice**
- **R3 Třebonín – státní hranice**
- **R49 Hulín – Fryšták**
- **R1 511 Běchovice – D1 vč. zkapacitnění R1 510 Běchovice – Satalice**
- **R35 Ostrov – Vysoké Mýto**
- **R35 Vysoké Mýto – Džbánov-Litomyšl**
- **R35 Litomyšl – Janov**
- **R35 Janov – Opatovec**
- I/35 Lešná – Palačov

Nerealizované projekty z DSS2 (návrhová varianta financování; nad rámec projektů ze Seznamu velkých projektů):



- **I/43 Hradec nad Svitavou – Lačnov (předpoklad zahájení 2021)**
- **D48 MÚK Nošovice**

Realizované projekty (tučně jsou vyznačeny projekty se schválenou podporou z OPD2):

- **D1 Modernizace – úsek 02, EXIT 21 Mirošovice – EXIT 29 Hvězdonice**
- D1 Modernizace – úsek 12, EXIT 90 Humpolec – EXIT 104 Větrný Jeníkov
- **D1 Modernizace – úsek 16, EXIT 119 Velký Beranov – EXIT 134 Měřín**
- **D1 Přerov – Lipník nad Bečvou**
- **D3 Bošilec – Ševětín**
- **D3 Ševětín – Borek**
- D3 Úsilné – Třebonín
- **D11 Hradec Králové – Jaroměř** (v OPD2 jen Smiřice – Jaroměř; projektová žádost o podporu z OPD2 pro úsek Hradec Králové – Smiřice nebyla schválena)
- **R6 Nové Strašecí – Řevničov – Krupá** (v úseku do Řevničova)
- **R6 Lubenec, obchvat, I. etapa**
- **R35 Opatovice – Časy**
- **R35 Časy – Ostrov**
- **R48 Frýdek Místek, obchvat vč. připojení na R56**
- **R48 Rybí – Rychaltice**
- **I/11 Nebory – Oldřichovice – Bystřice**
- **I/68 Třanovice – Nebory**
- I/16 Slaný – Velvary
- I/42 Brno VMO Žabovřeská I.

Nad rámec seznamu velkých projektů:

- D1 Modernizace – většina projektů
- Dálnice D55, stavba 5505 Otrokovice, obchvat JV

V SC 2.1 byly ve velké míře podpořeny zejména projekty modernizace dálnice D1. Jednalo se přitom spíše o celkovou rekonstrukci dálnice, která ovšem byla vzhledem k velmi špatnému stavu povrchu velmi potřebná. Z novostaveb se ze staveb obsažených v Seznamu velkých projektů OPD2 realizovaly projekty na dálnici D3 v Jihočeském kraji a dále dílčí úseky dálnic D6, D11, D35, D48 (přestavba ze silnice I. třídy) a silnic I. třídy č. I/11, I/16, I/68 a I/42. Nad rámec Seznamu velkých projektů OPD2 se kromě většiny projektů modernizace dálnice D1 dále realizoval ještě JV obchvat Otrokovic na dálnici D55.

Velké množství staveb ze Seznamu velkých projektů OPD2 se ovšem nepodařilo zrealizovat. Kromě prioritní stavby Pražského okruhu (D0) v úseku 511 Běchovice – Modletice se zatím nepodařilo zrealizovat dostavbu dálnice D1 v úseku Říkovice – Přerov jejíž stavba musí být zahájena letos, aby nedošlo k zneplatnění stanoviska EIA. Dále se nepodařilo zrealizovat dostavbu dálnice D3 z Třebonína na státní hranici (úsek Třebonín – Kaplice nádraží se má ovšem začít stavět ještě letos), dálnice D35 v úseku mezi Ostrovem a Opatovcem, stavbu dálnice D49 v úseku Hulín – Fryšták a stavbu silnice I/35 v úseku Lešná – Palačov.

Ukazuje se tak, že stavby, proti kterým je odpor veřejnosti, se dlouhodobě nedaří připravovat k výstavbě. Např. prioritní stavba D0 511 Běchovice – Modletice se v rámci investiční přípravy z procesního hlediska za období realizace OPD2 prakticky neposunula, protože tak jako v době přípravy



OPD2 stále nemá pravomocné územní rozhodnutí. Podobná situace je i u staveb D1 Říkovice – Přerov a D49 v úseku Hulín – Fryšták, která byla dokonce zahájena již r. 2008 a od té doby je přerušena. Neefektivní proces přípravy dopravních staveb v ČR tak omezuje přínosy implementace OPD, protože se v jejím rámci nedaří realizovat některé prioritní stavby, jejichž realizace by více přispívala k naplnění cílů OPD.

V rámci implementace OPD2 narážel žadatel jen na dílčí potíže či neefektivní procesy. Potíže žadatel deklaroval u využívání monitorovacího systému, který není uzpůsobený pro využívání žadateli předkládajícími a administrujícími velké množství projektů. Při pravidelném monitoringu totiž ISKP neumožňuje exportovat souhrnný přehled informací z realizovaných projektů, souhrnný přehled tak musí pracovníci ŘSD vytvářet zdlouhavě vlastními silami. Zástupce ŘSD by dále uvítal zjednodušení způsobu vykazování výdajů v projektech, kde je dle respondenta neefektivní např. požadavek na dodržení rozpadu financování na každé položce (namísto dodržení rozpadu financování na celkových způsobilých výdajích projektu) a kde bývají v ISKP potíže se zaokrouhlováním. Další aspekt implementace, který považuje respondent z ŘSD za neefektivní je pravidlo finanční mezery, jejíž výpočet komplikuje přípravu a realizaci projektů, u nichž má ŘSD povinnost stanovovat výši podpory na základě metody finanční mezery. Je přitom diskutabilní, zdali dává smysl snižování výše podpory u investice do státní infrastruktury na základě příjmů z mýta. Smyslem výběru mýta totiž není jen zajištění příjmů pro výstavbu a obnovu dopravní infrastruktury, ale i částečná harmonizace podmínek mezi silniční a železniční nákladní dopravou. Uplatňování pravidla finanční mezery u silničních staveb přitom může hypoteticky motivovat stát k tomu, aby nerozšiřoval výběr mýta na další silnice, nebo nezvyšoval sazbu mýtného a vzhledem k vlivu mýtného na cenovou konkurenceschopnost silniční nákladní dopravy vůči železniční nákladní dopravě tak může v tomto případě být uplatňování pravidla finanční mezery v rozporu s environmentální politikou EU. Další kontroverzí v souvislosti s uplatňováním pravidla finanční mezery je skutečnost, že zatímco se výše podpory poníží na základě předpokládaných příjmů z výběru mýta, tyto příjmy nejsou příjmy ŘSD, ale SFDI. Příjmy z mýta tak nemusí sloužit k umožnění investice do předmětného silničního, nebo dálničního úseku, ale mohou být využity na financování jiných typů dopravních projektů. Uplatňování finanční mezery je ovšem založeno na platné legislativě, kterou z pozice ŘO prakticky nelze ovlivnit.

**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 pravidla finanční mezery pro projekty na dálnicích a silnicích, kde se počítá s výběrem mýta.**

## 2.6 SC 2.2

V SC 2.2 nebylo schváleno 12 ze 49 podaných žádostí (24,5 %). Průměrná délka procesu hodnocení a schvalování do vydání schvalovacího protokolu zde byla 5 měsíců. Zatímco chybovost u žádostí zde byla stejně jako v jiných SC s širším spektrem žadatelů vyšší, proces hodnocení a schvalování žádostí zde byl v porovnání s ostatními SC poměrně efektivní.



Smyslem podpory v SC 2.2 je nastartování rozvoje využívání alternativních paliv v rámci silniční motorové dopravy prostřednictvím podpory budování dobíjecích a plnicích stanic. Jejich budování a rozvoj v režii samotných investorů, resp. provozovatelů totiž nebude rentabilní, dokud budou počty vozidel na alternativní paliva i jejich dopravní výkony příliš nízké. Na druhou stranu platí i to, že dokud nebude v ČR hustá síť dobíjecích a plnicích stanic, nebudou vytvořeny podmínky pro plnohodnotný provoz těchto vozidel. Budování a rozvoj dobíjecích a plnicích stanic tak je potřeba podporovat i nadále.

Z realizovaných řízených rozhovorů týkajících se hodnocení OPD vyplynuly následující skutečnosti.

**Podpora rozvoje infrastruktury alternativních paliv** představuje zcela zásadní věc, kterou je třeba podporovat ze strany OPD. Nicméně při její podpoře je třeba vzít v potaz skutečnost, že stanice rychle technologicky zastarávají, což je dáno současným technologickým vývojem (viz rychlost vývoje elektromobilů). Optimální doba pro modernizaci stanice je tak 4 roky. Samozřejmě modernizace si klade značné finanční nároky na provozovatele a snižuje jejich rentabilitu. Aby se provozovatelům dobíjecích stanic jejich provoz vyplatil, musí využívat dotace. Z tohoto důvodu je potřeba podporovat nejen výstavbu nových stanic, ale častější modernizaci stávajících.

V nekolejové veřejné dopravě **existuje státní politika při podpoře alternativních paliv**. Jedná se o Národní akční plán čisté mobility (NAP CM), který byl aktualizován v r. 2020. V tomto dokumentu je mj. kladen důraz na podporu infrastruktury pro alternativní paliva – s velkým důrazem na elektromobilitu. Aktualizace obsahuje cíle počtu dobíjecích a plnicích stanic do r. 2030. Stěžejní je, že i pro období 2021–2027 bude zajištěna finanční podpora zejména z prostředků EU, jinak se nepodaří tyto cíle splnit.

**Problémy související s nastavením OPD2** byly evidovány, ale jednalo se spíše o dílčí nejasnosti/bariéry. V prvé řadě je třeba uvést, že čerpání celkově probíhalo dobře, ovšem ne ve všech oblastech. Nižší čerpání v oblasti dobíjecích stanic se podařilo vykompenzovat vyšší podporou jiné infrastruktury (vodíkové plnicí stanice, LNG stanice). Zásadní problém byl u CNG plnicích stanic. Vzhledem k již existující Infrastruktuře se cílilo hlavně na CNG v nákladní dopravě a většina potenciálních žadatelů nebyla schopna dané podmínky splnit. Proto byl zájem výrazně nižší, než očekávaný. V následujících výzvách nakonec proběhla výstavba stanic podpořená z OPD. Stejně tak byl nižší zájem provozovatelů běžných dobíjecích stanic, k čemuž ještě přispěl pokles ceny samotné dobíjecí stanice v čase. Naopak značný zájem byl o plnicí stanice na vodík, u nichž výsledně došlo k navýšení původní alokace ze 100 mil. Kč na 300 mil. Kč. Dále lze zmínit nastavení kvalifikačních požadavků. Ačkoliv byly podle respondenta nastaveny rozumně, od některých subjektů byla negativní odezva, že se nemohou do programu zapojit (např. se to týkalo některých provozovatelů klasických čerpacích stanic PHM). S většinou žadatelů se podařilo záležitost kvalifikace nějakým způsobem vyřešit. Posuzování kvalifikace bylo do jisté míry administrativně náročné, nicméně to splnilo svůj hlavní účel, tj. oddělení kvalitních projektů od těch méně kvalitních. Částečně byl taktéž evidován dopad epidemiologické situace (COVID-19), v jejíž souvislosti část nositelů projektů žádala o odklad realizace. V neposlední řadě je třeba zmínit skutečnost, že prvotní očekávání ohledně zájmu žadatelů o jednotlivé typy stanic (CNG, LNG, dobíjecí) se lišila od finálního zájmu. Očekávání o situaci na trhu a jeho vývoji tak byla jiná, nicméně celkové čerpání lze hodnotit jako úspěšné, ač jinak diferencované.

**Forma podpory** byla hodnocena jako vhodně nastavená, tj. míra spolufinancování a výše podpory byla odpovídající. Zájem o čerpání byl značný. Současně je třeba zdůraznit, že je snahou nastavené podmínky podpory zachovat i v následujícím období, jelikož se ukázalo, že podpora měla kýžený stimulační efekt.



**Vyhodnocování a schvalování projektových žádostí** bylo poměrně dost efektivní. V některých případech se muselo s vyhodnocením žádostí čekat na dodání doplňující informace ze strany některých žadatelů. Dokud nebyly zkontrolovány formální náležitosti všech žádostí, nemohlo se přejít k věcnému hodnocení projektů. Celkově však lze konstatovat, že v zásadě nebyly významné prostoje. Pokud byly některé projektové žádosti neschváleny, bylo to zejména z důvodu nesplnění některých formálních náležitostí projektů (zejména kvalifikačních kritérií), anebo nesplnění celkového nastavení (např. umístění dobíjecích stanic v určitých regionech).

**Kvalita projektových žádostí** se lišila. U větších projektů (tj. více finančně nákladných) byla znát vyšší kvalita, která byla docílena využitím externích konzultačních společností na jejich zpracování. U méně kvalitních projektů bylo po žadatelích požadováno doplnění, pokud byla dodána, bylo možné je také podpořit.

**Z hlediska podpory infrastruktury alternativních paliv v budoucím programovém období** je respondentem doporučeno zachovat stávající nastavení – co se týče intenzity podpory. Dále je navrhováno podporovat komplexní projekty, tj. projekty na dobíjecí stanice, jejichž součástí je i budování bateriových uložišť. V případě kvalifikace žadatelů by mohla být přínosná úprava, která by umožnila obcím, aby se mohly zapojit do OPD přímo. Nyní bylo rigidní pravidlo, že žadatel je vlastníkem infrastruktury a musí ji provozovat i po dobu udržitelnosti (5 let). Nicméně zvažuje se, že by tento provoz mohl zajišťovat někdo jiný, kdo by měl s žadatelem uzavřenou smlouvu a kdo by dané kvalifikační požadavky splňoval.

**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).**

## 2.7 SC 2.3

V SC 2.3 nebylo schváleno 14 ze 47 podaných žádostí (29,8 %). Průměrná délka procesu hodnocení a schvalování do vydání schvalovacího protokolu zde byla 9,5 měsíců. Chybovost u žádostí zde tedy byla obdobná jako v jiných SC s širším spektrem žadatelů, proces hodnocení a schvalování žádostí zde byl v porovnání s ostatními SC spíše méně efektivní.

Při implementaci tohoto SC se tak ukazovalo, že velká část příjemců nebyla dobře metodicky připravena na žádání o podporu z OPD2. To mohlo souviset s menšími zkušenostmi velké části příjemců s čerpáním podpory v oblasti ITS.

Výrazně nižší objem vyčerpání alokace (cca třetinový) zde mohl být důsledkem několika faktorů. Limitujícím faktorem zájmu měst o podporu technologií v oblasti ITS může být jejich personální nepřipravenost na čerpání podpory v této oblasti. Mohou totiž existovat města, která dlouhodobě neměla představu o svých potřebách v oblasti ITS, protože pro tuto tematiku neměla vlastní





kvalifikovaný personál, ani si pro přípravu strategie ITS, nebo projektů v oblasti ITS nenajala externí dodavatele. Bez zásadních potíží s plynulostí dopravy ve městech, které nelze odstranit proveditelnými stavbami také nemusí být mnohá města motivována k hledání řešení problémů dopravy prostřednictvím technologií ITS. Dalším faktorem nižšího čerpání podpory oproti původním předpokladům je průběžný vývoj a zlevňování technologií ITS, což vedlo ke snižujícím se nárokům žadatelů na výši podpory z OPD2. Dalším důvodem bylo to, že v rámci mapování absorpční kapacity se započítávaly celkové předpokládané výdaje projektových záměrů včetně nezpůsobilých výdajů, které byly postupně v návaznosti na zpřesňující se metodiky vypuštěny.

Pozoruhodné je, že o podporu projektů ITS vůbec nežádala některá velká města – a to např. Plzeň (a to i navzdory postupně realizované modernizaci SSZ ve městě) a Ústí nad Labem. Město Ostrava podalo jedinou projektovou žádost a Hl. m. Praha sice podalo 5 žádostí, ale 4 z nich byly samotným žadatelem staženy z důvodu nedostatečné politické podpory projektů.

Pro příjemce přitom nebylo uživatelsky přívětivé omezení okruhu příjemců pouze na města jako taková. O podporu totiž nemohly žádat organizace zřizované městy, které by jinak vzhledem ke své oblasti působnosti byly přirozenými adepty o podporu (např. TSK Praha).

Z realizovaných řízených rozhovorů vyplynuly mj. následující skutečnosti.

Všichni dotazovaní hodnotili **význam podpory ITS v rámci OPD jako značný**. Města díky této pobídce mohla zavádět systémy, které jim pomohou při budování inteligentní městské mobility, tzn., že realizací projektů ITS v rámci specifického cíle SC 2.3 „ITS pro města“ v rámci Operačního programu doprava 2014-2020 byla v podstatě naplňována koncepce Smart Cities. Současně díky OPD byla umožněna realizace projektů o vyšší finanční náročnosti, u nichž by jinak byl problém je financovat ze zdrojů měst.

Z pohledu respondentů **nebyly evidovány žádné problémy s nastavením OPD**. Jedinou bariérou, která byla zmiňována, byla značná byrokracie a administrativní zátěž, kterou se žadatelé snaží odbourat využíváním externích konzultačních společností. Celkově však hodnotí podmínky jako vhodně nastavené, komunikaci a spolupráci s ŘO jako funkční. Žadatelům se osvědčilo své projekty předem prodiskutovat s příslušným zástupcem ŘO.

**V rámci procesu podávání žádostí a administrace** podpory byla identifikována bariéra v podobě cost-benefit analýzy (CBA), tj. analýzy nákladů a přínosů. Požadovaná analýza byla hodnocena jako velmi složitá a žadatelé museli na její zpracování využívat externí konzultační společnosti. Problém způsobovala i skutečnost, že tabulka pro vyplnění CBA byla zpracována pro všechny specifické cíle souhrnně, ač se velmi lišily. U projektů, které jsou finančně méně náročné, doporučují respondenti zjednodušenou formu CBA.

**Zvolená forma podpory** (výše podpory, míra spolufinancování, ...) byla označována jako velmi štedrá a motivační. Jedinou bariérou je vymezení příjemců, kdy existující definice (vlastníci/správci dotčené infrastruktury) neumožňuje zahrnutí některých subjektů, u nichž by realizace projektů v oblasti ITS dávala smysl. Jedná se např. o koordinátory dopravy (např. ROPID, nebo KORDIS), kteří nemusí být vlastníky ani správci infrastruktury dotčené realizací projektů ITS, ale kteří jsou přitom vlastněni či kontrolováni místními samosprávami a kde by projekty ITS mohly přispět např. k optimalizaci veřejné dopravy. Bylo by tedy vhodné rozšířit vymezení příjemců tak, aby kromě vlastníků a správců dotčené



infrastruktury mohly být příjemci společnosti zřizované, vlastněné či kontrolované obcemi, městy a kraji, jejichž činnost souvisí s dopravou.

Důležitým aspektem u realizace projektů v oblasti ITS je vzájemná koordinace výzev, resp. různých zdrojů podpory. Je žádoucí, aby vozidla veřejných subjektů pořizovaná z jiných dotačních zdrojů uměla komunikovat se systémy ITS budovanými v rámci OPD. To se týká např. vozidel veřejné dopravy pořizovaných s podporou z IROPu. Je tedy potřebná koordinace mezi MDČR, MMR, ev. jinými poskytovateli dotací na pořízení vozidel veřejných subjektů a příjemci.

I u projektů ITS realizovaných ŘSD se příjemce potýkal s nadměrnou administrativní zátěží. I samotné ŘSD si přitom pro administraci projektů najímalo externí konzultanty. Příjemce přitom vnímá problém zejména na straně nařízení vlády ČR a v rámci schvalování spolufinancování projektů vládou ČR. Absorpční kapacita v této oblasti je přitom limitovaná nedostatečnými personálními kapacitami na MDČR pro zajištění všech potřebných činností souvisejících s rozvojem ITS (koncepční činnost, dohled nad realizovanými projekty, standardizace, mezinárodní spolupráce, apod.). Projekty ITS realizované ŘSD neobnášely všechny potenciální funkcionality (zejména pak dynamické řízení provozu), plánuje se ovšem rozšíření funkcionalit ITS provozovaných ŘSD o liniové řízení provozu na nejvytíženějších úsecích silnic a dálnic a systémy C2C a C2i. Jako první by mělo být využíváno proměnlivé dopravní značení, resp. informační tabule, postupně se však bude posilovat role systémů C2C a C2i, které zatím nelze kvůli velkému průměrnému stáří vozového parku upřednostňovat. Ve vzdálenějším výhledu se ovšem předpokládá dominance systémů C2C a C2i. Pro vyhodnocování dat z ITS provozovaných ŘSD se buduje nástroj ITS knihovna, který se má dále rozvíjet.

**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 zdoluhavý a neefektivní. 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 neočištěním předpokládaných výdajů o nezpůsobilé výdaje 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 velmi 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.**





## 2.8 SC 3.1

V SC 3.1 byla ze 44 podaných žádostí neschválena jen jedna (Silnice I/3 Benešov, křižovatka U Topolu). Důvodem byl izolovaný charakter projektu, který měl být podle ŘO provázaný s navazujícími projekty (což se vzhledem k odlišné fázi přípravy navazujících projektů nepodařilo). Průměrná délka hodnotícího a schvalovacího procesu od podání žádosti po vydání schvalovacího protokolu zde činila 6,2 měsíce. I v tomto SC se tak ukazuje, že při implementaci podpory organizacemi zřizovanými MDČR jsou v procesu hodnocení žádostí minimální potíže a proces hodnocení a schvalování žádostí je relativně efektivní.

Nerealizované projekty ze seznamu velkých projektů:

- I/35 Lešná – Palačov

Nerealizované projekty z DSS2 (návrhová varianta financování):

- I/9 Dubice – Dolní Libchava obchvat (obchvat České Lípy)
- I/9 Nový Bor – Dolní Libchava
- I/14 Nové Město nad Metují – přeložka
- I/20 Pištín – České Vrbné
- I/20 České Budějovice, severní spojka
- I/27 Přeštice, obchvat
- I/33 Jaroměř, obchvat (předpoklad zahájení 2021)
- I/35 Lešná – Palačov
- I/36 Časy – Holice
- I/36 Sezemice – obchvat
- I/38 Znojmo obchvat, I. stavba
- I/55 Břeclav, obchvat
- I/57 Smetín – Bystřička, 2. stavba

Realizované projekty (tučně jsou vyznačeny projekty se schválenou podporou z OPD2; kurzívou jsou vyznačeny projekty z DSS2, které byly ve skupině projektů pro zvýšení absorpční kapacity – nad rámec návrhové varianty financování):

- *Silnice I/9, I/16 Mělník, obchvat, 1. stavba*
- Silnice I/22 Strakonice
- **Silnice I/34 Božejov – Ondřejov – Pelhřimov**
- **Silnice I/26 Staňkov, přeložka**
- **Silnice I/14 Kunratice – Jablonec nad Nisou**
- *Silnice I/53 Lechovice, obchvat*
- **Silnice I/38 Znojmo – obchvat, II. stavba**
- *Silnice I/49 Vizovice – Lhotsko*
- **Silnice I/11 Opava, severní obchvat – východní část**
- **Silnice I/35 Valašské Meziříčí – Lešná, 3. etapa (2. fáze)**
- **Silnice I/37 Pardubice – Trojice, II. etapa**
- *Silnice I/44 Červenohorské sedlo – jih*



- **Dálnice D4 Skalka – křižovatka II/118 (2. fáze)**
- **Silnice I/11 Ostrava, prodloužená Rudná – hranice okresu Opava**
- **Silnice I/3 Mirošovice – Benešov, uspořádání 2+1**
- Silnice I/34 Rouštany – Pohled
- *I/21 Trstěnice – Drmoul*
- *I/57 Krnov SV obchvat*
- **Dálnice D56 Frýdek-Místek, připojení na D48**
- Silnice I/58 Příbor – Skotnice
- Silnice I/13 Třebušice MÚK
- **Silnice I/16 Slaný – Velvary**
- *Silnice I/21 Nová Hospoda – Kočov, přeložka, 2. stavba*
- Silnice I/37 Sklené nad Oslavou, obchvat
- *I/27 Třemošenský rybník – Orlík*
- *Silnice I/19 Chýnov*
- *Silnice I/19 Kámen, obchvat*
- Silnice I/15 Kravaře, obchvat
- *I/55 MÚK s ČD Přerov – Předmostí*
- **Silnice I/38 Havlíčkův Brod, jihovýchodní obchvat**
- *Silnice I/20 a II/231 v Plzni, Plaská – Na Roudné – Chrástecká, 2. etapa*
- **Silnice I/27 Šlovice – Přestice, přeložka**
- Silnice I/37 Osová Bítýška – obchvat
- *Dálnice D7 Panenský Týnec, zkapacitnění obchvatu*
- **Silnice I/37 Chrudim, obchvat**
- *Silnice I/67 Karviná – obchvat*
- *Silnice I/38 Církvice, obchvat*
- *I/37 Pardubice MÚK Palackého, dostavba*
- *Dálnice D7 Louny, zkapacitnění obchvatu*
- **Silnice I/42 Brno, VMO Žabovřeská I**
- *Silnice I/42 Brno, VMO Tomkovo náměstí – Rokytova*
- Silnice I/35 MÚK Rádelský Mlýn
- *I/11 Opava, severní obchvat – západní část*

V rámci implementace SC 3.1 se podařilo zrealizovat mírnou nadpoloviční většinu projektů (16 z 29), které byly v rámci DSS2 navrženy k financování z OPD2. Dále bylo realizováno 18 projektů ze skupiny projektů pro zvýšení absorpční kapacity (nad rámec návrhové varianty financování), a 9 projektů, které nebyly navrženy DSS2 k financování (resp. nebyly označeny za prioritní). I u silničních staveb mimo síť TEN-T se tak ukazuje, že se řadu prioritních staveb dlouhodobě nedaří připravit k realizaci. Na druhou stranu se zde ve sledovaném období podařilo zrealizovat řadu jiných staveb, které vyřešily bodové závady, případně odvedly tranzitní dopravu z intravilánů sídel a pomohly tak ke zlepšení obytného prostředí sídel a případnému zvýšení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu.

**V SC 3.1 se tak 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.**



### 3 Vyhodnocení EO 2.3: Existují dostatečné kapacity pro zajištění kvalitní přípravy a realizace projektů v SC 1.4 a 2.3?

#### Fiskální kapacity měst

Dostatečná fiskální kapacita měst je jedním z předpokladů pro jejich schopnost realizace projektů v oblasti městské drážní infrastruktury a případně i v oblasti projektů ITS. V končícím programovém období se některá města potýkala s vysokou zadlužeností, která omezovala absorpční kapacitu měst pro realizaci projektů s podporou z OPD2 (např. v Liberci a Ústí nad Labem).

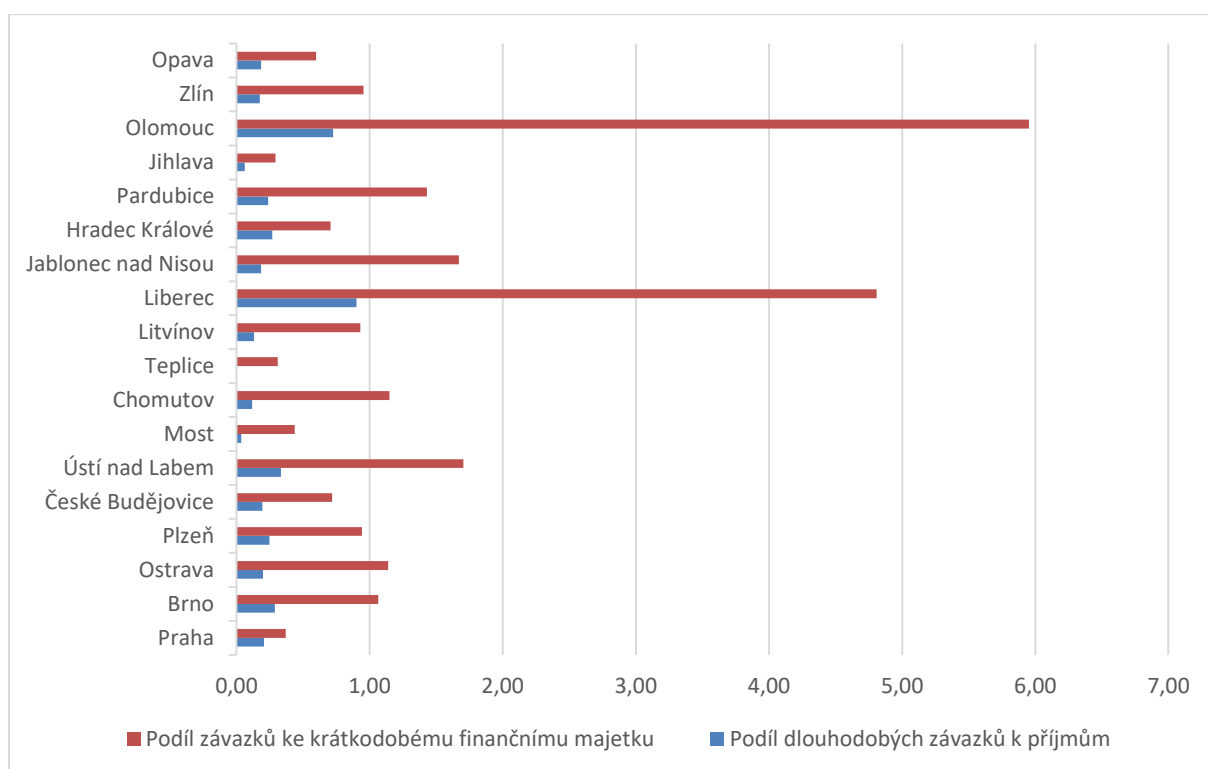
Tabulka 11: Fiskální kapacity měst

Město	Příjmy	Investiční výdaje	Dlouhodobé závazky	Krátkodobé závazky	Krátkodobý fin. majetek	Závazky / krátkodobý fin. majetek
	za rok 2020		k březnu 2021			
Praha	96941	14450	20095	12641	88653	0,37
Brno	15679	5740	4529	3035	7103	1,06
Ostrava	12103	2920	2419	3251	4974	1,14
Plzeň	7258	2000	1786	1775	3778	0,94
České Budějovice	2596	382	506	612	1558	0,72
Ústí nad Labem	2444	179	816	578	818	1,70
Most	1628	343	58	391	1026	0,44
Chomutov	1192	179	141	537	590	1,15
Teplice	1176	180	1	282	915	0,31
Litvínov	611	103	81	156	255	0,93
Liberec	2482	309	2234	786	628	4,81
Jablonec nad Nisou	1109	229	206	260	279	1,67
Hradec Králové	2316	256	624	622	1764	0,71
Pardubice	2524	668	600	797	976	1,43
Jihlava	1620	210	101	282	1313	0,29
Olomouc	2734	369	1984	219	370	5,95
Zlín	1896	219	330	343	706	0,95
Opava	1495	316	276	176	757	0,60

Zdroj dat: Ministerstvo financí ČR (2021) ([Monitor - informační portál Ministerstva financí \(statnipokladna.cz\)](https://statnipokladna.cz/))

Graf 1: Dluhová zátěž měst





Zdroj dat: Ministerstvo financí ČR (2021) ([Monitor - informační portál Ministerstva financí \(statnipokladna.cz\)](https://statnipokladna.cz))

Fiskální situace valné většiny měst provozujících městskou drážní dopravu je poměrně příznivá. Nejdůležitější potenciální příjemci – Hl. m. Praha, Brno, Ostrava, nebo Plzeň měli k březnu 2021 v poměru k příjmům relativně přijatelné dlouhodobé závazky (cca do 30 % ročních příjmů) a buď nižší celkovou výši dlouhodobých a krátkodobých závazků, než činil jejich zůstatek na účtech, nebo jen mírně vyšší. V aktuální fiskální kondici tak mají kapacity pro předfinancování investičních projektů v oblasti drážní infrastruktury či ITS a jejich schopnost realizace projektů tak závisí hlavně na politické vůli a projektové připravenosti. Také menší města vykazují zpravidla relativně příznivou fiskální situaci a kapacity pro předfinancování či spolufinancování projektů. Výjimkou jsou města Liberec a Olomouc, která mají značnou výši dlouhodobých závazků v poměru k příjmům (90 %, resp. 73 %) i celkových závazků vůči zůstatku na účtech (4,81, resp. 5,95). Tato města tak mají omezené možnosti financování nákladnějších projektů – zejména pak projektů novostaveb tramvajových tratí. Bez dotační podpory je u nich realizace projektů s celkovými náklady v řádu vyšších stovek milionů Kč obtížná. U Liberce přitom bylo vysoké zadlužení jedním z důvodů odkládání realizace novostavby tramvajové tratě na sídliště Rochlice. S dotační podporou z OPD3 jsou ovšem plánované záměry (tramvajová trať na Liberecké sídliště Rochlice, Tramvajová trať III. etapa v Olomouci) realizovatelné a vzhledem k jejich očekávaným investičním nákladům se jako nereálné nejeví ani spolufinancování těchto projektů. Ve výsledku tak bude realizace těchto projektů odvislá od politické prioritizace (politická vedení musí upřednostnit tyto projekty před investicemi do veřejné občanské vybavenosti a ostatní veřejné infrastruktury). Dílčí potíže pak může mít i město Ústí nad Labem, kde jsou ovšem potenciální investiční záměry v oblasti infrastruktury trolejbusových tratí méně investičně náročné. Potíže však mohou mít menší města jako Litvínov a Jablonec nad Nisou, pro něž jsou vzhledem k výši příjmů investice do infrastruktury tramvajových tratí velmi nákladné a kde je otázkou, zdali budou mít dostatečné fiskální kapacity pro realizaci případných rozsáhlejších projektů modernizací či novostaveb tramvajových tratí. Např. v Jablonci nad Nisou jsou i vysoké náklady uvažovaného prodloužení tramvajové trati s vybudováním



nového terminálu v centru města jedním z důvodů odložení realizace tohoto záměru na pozdější období.

**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 dostatečné fiskální kapacity pro realizaci projektů v OPD3. U měst s méně příznivým poměrem fiskálních kapacit a investičních nákladů plánovaných projektů (Liberec, Jablonec nad Nisou, Litvínov) bude realizace těchto projektů odvislá zejména od politické prioritizace.**

### 3.1 SC 1.4

V rámci přípravy implementace podpory v OPD3 v oblasti městské drážní infrastruktury dochází k mapování absorpční kapacity, resp. projektových záměrů měst. V rámci dosavadního mapování předložily aglomerace, které budou využívat integrovaný nástroj ITI konkrétní záměry s následujícími předpokládanými výdaji (ve výčtu nejsou zahrnuty rozsáhlé integrované záměry kombinující různé oblasti podpory, ani zjevně nezpůsobilé záměry):

- Hl. m. Praha – 23 záměrů s náklady cca 12 000 mil. Kč (bez metra D)
- Brno – 5 záměrů s náklady cca 3 870 mil. Kč
- Ostrava – Tramvajová trať Poruba s náklady 1 800 mil. Kč
- Olomouc - Tramvajová trať III. etapa s náklady 235 mil. Kč<sup>7</sup>
- Ústecko-chomutovská aglomerace – projekty na rozšíření a modernizaci tramvajových a trolejbusových tratí v ÚChA a vybudování doprovodné drážní infrastruktury – 1 490 mil. Kč, dále Modernizace tramvajové trati v Litvínově – 600 mil. Kč
- Liberec – Tramvajová trať Rochlice – 1 000 mil. Kč
- Jihlava - Rozšíření trolejové dopravy v Jihlavě – 100 mil. Kč
- Hradecko–pardubická aglomerace - Modernizace a dostavba trolejbusové tratě linky č. 3 v úseku Semtín - Lázně Bohdaneč – 60 mil. Kč
- Zlínská aglomerace - Modernizace trolejbusových tratí, nové trolejbusové trati, bateriové stanice, měnírny – 240 mil. Kč

Hlavní město Praha zatím nepočítá s podporou výstavby metra D z OPD3, což může mít velmi výrazný vliv na absorpční kapacitu.

Projekty předložené jednotlivými aglomeracemi jsou v různém stupni projektové přípravy (od studijního stadia až po projekty ve stadiu stavebního řízení a s realizovanou majetkoprávní přípravou). Vzhledem k dosavadnímu tempu přípravy a realizace projektů lze ovšem předpokládat, že se mnohé záměry nepodaří v počínajícím programovém období zdárně připravit a realizovat. Zejména v Praze je projektových záměrů mnohonásobně více, než zde bylo realizováno v končícím období a je pravděpodobné, že na přípravu a realizaci všech těchto projektů nebude mít investor dostatečné kapacity či že se nestihne realizace těchto záměrů v rámci OPD3 z důvodu potenciálních potíží v investiční přípravě. Také v případě Brna je pravděpodobné, že se z obdobných důvodů nepodaří zrealizovat všechny prezentované záměry. V případě Ústecko-chomutovské aglomerace je otázkou,

<sup>7</sup> Viz Tabulka strategických projektů ITI aglomerací/metropolitních oblastí v období 2021+.



zdali budou všechna města nakonec schopná, či ochotná realizovat projekty v prezentovaném rozsahu. Zvláště záměr modernizace tramvajové trati v Litvínově může být pro investora na hraně rozpočtových možností. Totéž platí o záměru novostavby tramvajové trati na sídliště Rochlice v Liberci, který se dlouhodobě potýká s vysokým zadlužením.

Prezentované záměry ovšem zatím také nebyly „očištěny“ od nezpůsobilých záměrů, aktivit a výdajů. Část výdajů způsobilá k podpoře tak může být znatelně nižší.

Absorpční kapacitu měst v oblasti realizace projektů městské drážní infrastruktury ovlivňují mj. následující faktory:

- fiskální situace
- politická podpora realizace projektů
- investiční připravenost projektů k realizaci
- odborné personální kapacity měst a jimi zřizovaných organizací k realizaci infrastrukturních projektů v oblasti drážní infrastruktury

Fiskální kapacity měst byly analyzovány výše. U čtyř největších měst – Hl. m. Prahy, Brna, Ostravy a Plzně by vzhledem k jejich úrovni příjmů, a každoročních investičních výdajů i vzhledem k jejich dluhové zátěži neměly být ekonomické překážky pro realizaci jednotlivých projektů v oblasti drážní infrastruktury, které tato města předložila ŘO při mapování absorpční kapacity pro OPD3 (MDČR - Tabulka strategických projektů ITI aglomerací/metropolitních oblastí v období 2021+). Ty by mohly nastat spíše jen při výrazně zhoršené makroekonomické situaci (a tím pádem i příjmové situaci městských rozpočtů), nebo při přípravě výrazně nákladnějších investičních záměrů. U menších měst však mohou být nejnákladnější záměry rozvoje drážní infrastruktury vzhledem k jejich fiskálním kapacitám obtížněji realizovatelné. Toto riziko existuje vzhledem k míře zadlužení např. u Liberce (tramvajová trať na sídliště Rochlice) a vzhledem k nižší fiskální kapacitě města i v Litvínově (záměr modernizace tramvajové trati v Litvínově). U těchto měst tak může být rozhodujícím faktorem výše spoluúčasti města na financování výdajů projektu. To lze řešit snáze u projektů rekonstrukce, resp. modernizace, kde je možné omezit rozsah rekonstruované, resp. modernizované infrastruktury (a tím snížit výdaje projektu a výši spoluúčasti města). Prakticky nerealizovatelné pak mohou být rozsáhlé integrované projektové záměry prezentované některými městy (např. v Plzeňské aglomeraci a Českobudějovické aglomeraci), a to jak z důvodu nároků na fiskální kapacitu měst, tak i z důvodu nastavení dotačních podmínek tak, že je v jejich rámci možné podpořit pouze záměry způsobilé k podpoře v rámci operačního programu, do něhož se záměr předkládá. Rizikem pro realizovatelnost projektů v oblasti drážní infrastruktury do budoucna je výrazný růst ceny stavebních prací, který může vést ke snížení počtu projektů realizovatelných s danou alokací či ke snížení schopnosti (resp. politické ochoty) spolufinancování stavby ze strany (především) výše zmíněných měst.

Příprava a realizace projektů drážní infrastruktury ve městech je závislá na politické vůli vedení měst. Projekty v oblasti drážní infrastruktury mají velmi zdoluhavou investiční přípravu, která může trvat i několik volebních období. Je tedy zapotřebí, aby tyto projekty měly podporu, pokud možno napříč politickým spektrem, aby při případných výraznějších změnách ve složení zastupitelstev nedošlo k zavrnutí dlouhodobě připravovaných projektů. Politická nekontinuita a absence dlouhodobé strategie akceptované napříč politickým spektrem vedla např. k nerealizaci původně plánovaných projektových záměrů novostaveb tramvajových tratí v Praze. Politicky vyvolané změny v připravovaných investičních záměrech sice mohly být omezeny povinnostmi žadatelů k podložení



předkládaných projektů schválenými plány udržitelné městské mobility, v jejich rámci ovšem bývá navrhováno širší spektrum projektových záměrů, u nichž může na základě politické poptávky docházet k nesystematickým změnám v prioritizaci. Při zhoršené fiskální situaci či souběhu investičních záměrů v oblasti drážní infrastruktury s jinými, politicky atraktivními investičními záměry může také dojít k odkládání realizace záměrů v oblasti drážní infrastruktury (k čemuž docházelo např. u projektu novostavby tramvajové trati na liberecké sídliště Rochlice). K potížím pak dochází u drážních systémů sdílených několika městy, kde se musí města domlouvat na spolufinancování provozu, údržby a obnovy příslušných drážních systémů (např. u tramvajové trati Liberec – Jablonec nad Nisou, nebo u trolejbusového spojení Chomutov – Jirkov). Případná absence podpory projektů na těchto sdílených systémech ze strany vedení jednoho z měst zde může vést k opuštění či oddalování jak společných projektů, tak projektů, jejichž účelem bylo zhodnocení těchto systémů (např. prodloužení tramvajové trati do centra Jablonce nad Nisou).

Zásadní překážkou pro včasnou realizaci projektů je stávající neefektivní legislativní i administrativní prostředí pro investiční přípravu staveb. U rozsáhlejších projektů městské drážní infrastruktury (zejména budování metra a novostaveb tramvajových tratí) může investiční příprava za stávajících podmínek trvat i více než 10 let. Právě proto je důležitá kontinuální podpora projektu napříč politickým spektrem. Obtížná investiční příprava dále vyvolává vysoké nároky na personální kapacity a schopnosti na straně investora (dopravního podniku) i na straně města (z hlediska administrace procesů v rámci územního a stavebního řízení). Pokud investor, resp. město nemá čerstvé zkušenosti s přípravou obdobných staveb, může v procesu přípravy docházet k chybám s vlivem na průtahy přípravy. Novostavby tramvajových tratí v končícím programovém období realizovala či realizují města Praha, Brno, Plzeň a Olomouc. V Praze se přitom původně počítalo s výstavbou metra D s podporou z OPD2, zahájení stavby bylo ovšem dlouhodobě odsouváno zejména z důvodu potíží při majetkoprávní přípravě stavby. V Ostravě se původně avizovanou novostavbu tramvajové trati v Porubě nepodařilo v rámci OPD2 realizovat i kvůli odporu veřejnosti. Také projekty modernizace tramvajových tratí se mj. kvůli potížím v investiční přípravě realizují později oproti původním očekáváním (např. projekt Modernizace a rekonstrukce tramvajové trati Most – Litvínov je realizován o 2 roky později, než bylo na začátku programového období předpokládáno). K potížím či zdržením v investiční přípravě přitom dochází nejen kvůli případnému odporu veřejnosti či problémům v jednotlivých stupních investiční přípravy (hodnocení EIA, územní řízení, stavební řízení), ale i v rámci majetkoprávní přípravy a v neposlední řadě i v rámci výběrových řízení na zhotovitele dokumentací i samotné stavby, která jsou za stávající legislativy velmi komplikovaná a jejichž výsledky bývají mnohdy napadány neúspěšnými uchazeči u Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže. Na personál investorů, místních samospráv a místních subjektů státní správy tak v souvislosti s investiční přípravou těchto projektů čeká mnoho výzev a při nedostatečných kompetencích a zkušenostech tohoto personálu dochází ke vzniku chyb a zdržením v přípravě staveb. Výhodou při eliminaci těchto potíží tak budou předchozí zkušenosti žadatelů s realizací obdobných projektů (viz výše). Jak bylo řečeno výše, jsou na tom z hlediska personálních kapacit pro přípravu a realizaci projektů lépe města, která již realizují projekty výstavby / modernizace drážní infrastruktury (např. Praha, Brno, Ostrava, Plzeň, Olomouc). I u těchto měst ovšem jsou potíže se zajištěním dostatečného množství specialistů ve vybraných profesích (např. Dopravní podnik hl. m. Prahy má velké potíže při obsazování míst technických specialistů, jako např. specialistů na trolejové vedení). Projektantské činnosti si ovšem všechna města nechávají zajišťovat externími subjekty (projektantskými firmami), které mají dostatečné know-how. Oslovení zástupci měst, resp. dopravních podniků však nevidí v případném nedostatku personálních kapacit zásadní překážku pro realizaci projektů v OPD3 (případný nedostatek kompetentních odborníků v rámci vlastních organizací vyvažují





prostřednictvím externích dodavatelů). V OPD2 se realizovaly či realizují projekty v oblasti drážní infrastruktury ve všech městech s tramvajovým provozem a ve velké části měst s trolejbusovým provozem<sup>8</sup>. Potenciální potíže v rámci investiční přípravy projektů je možné očekávat spíše u investičně náročnějších projektů novostavby tramvajových tratí, kde je potřeba sladit velké množství zájmů. Obecně ovšem platí, že pro řešení potíží v investiční přípravě projektů, jakož i nedostatků v personálních kapacitách na straně investora je zásadní politická vůle. Pokud vedení města o realizaci daného projektu velmi stojí, vytváří podmínky pro řešení potíží v rámci investiční přípravy (mj. vyjednáváním s odpůrci stavby) i pro vyřešení kapacitních nedostatků na straně investora (ať už zajištěním konkurenceschopných mzdových podmínek na straně investora, či zajištěním pokrytí potřebných činností externími dodavateli).

Zefektivnění investiční přípravy staveb může přinést připravovaná rekodifikace stavebního práva. Ta ale zatím zcela neprošla legislativním procesem (novela stavebního zákona aktuálně čeká na podpis Prezidenta ČR) Zatím se počítá se zahájením účinnosti k polovině r. 2023. Provedení zásadních změn legislativy ovšem povede k nejistotě investorů i dotčených veřejných subjektů a potrvá několik let, než si na nové postupy všichni aktéři zvyknou. V tomto mezidobí přitom může docházet k chybám v procesu přípravy staveb s dopady v podobě zdržení přípravy staveb.

Níže jsou uvedeny závěry z hloubkových rozhovorů týkající se absorpční kapacity.

Všichni dotazovaní se shodli na potřebě **podporovat novostavby a vybrané modernizace městské drážní infrastruktury z OPD**. V případě modernizací se většina respondentů shoduje na tom, že v rámci OPD je vhodné podporovat pouze projekty u kterých dochází k zásadnímu rozvoji a zvyšování parametrů infrastruktury. Mezi ně je možné zahrnout úpravy vedoucí ke zrychlení jízdy, doplnění chybějících zastávek, změnu umístění zastávek vedoucí ke zlepšení přestupu mezi jednotlivými druhy hromadné dopravy apod. Běžná modernizace / oprava by měla být dle respondentů z řad MDČR a Pražského dopravního podniku financována pouze z rozpočtů měst, resp. dopravních podniků. Naopak respondenti z menších měst se přimlouvají i za podporu modernizací a rekonstrukcí stávající infrastruktury, a to z toho důvodu, že některá města již nepočítají s realizací novostaveb a potřebují spíše podpořit modernizaci stávající infrastruktury, která je pro města bez vnější podpory velmi nákladná. Respondenti přitom hovoří o možnosti prioritizovat v rámci prvního kola výzev OPD3 projekty novostaveb či modernizací s významným kvalitativním zlepšením podpořené infrastruktury a následně pro vyčerpání alokace umožnit v dalších kolech i podporu projekty modernizací a rekonstrukcí drážní infrastruktury.

**Soulad s plánem udržitelné mobility** není pro respondenty problém. Naopak vnímají spíše jeho pozitivní přínos v tom, že při jejím zpracování proběhla široká diskuse, která vedla ke společné shodě nad strategií rozvoje městské veřejné dopravy. Tak by i do budoucna měla být zajištěna shoda nad přípravou a realizací projektů do OPD3.

Respondenti z řad žadatelů se oproti situaci na začátku OPD2 víc snažili do přehledu projektových záměrů OPD3 uvádět takové projekty, které jsou již ve fázi projektové přípravy. Část záměrů má již i pravomocné územní rozhodnutí. Společně s úvodními konzultacemi na ŘO OPD3 byly ze seznamů měly

---

<sup>8</sup> Výjimkou jsou města Chomutov a Jirkov, z nichž do OPD2 nebyl předložen žádný projekt. Zatím také nebyly realizovány projekty OPD2 ve městech Opava, Zlín, Otrokovice a Mariánské Lázně.



být odstraněny nevhodné projekty. **Absorpční kapacita OPD3 by tak měla být zajištěna lépe než v OPD2.**

DP Praha nepočítá a nemá ambice žádat o dotaci na výstavbu metra D.

Z pohledu **personální, administrativní a finanční připravenosti žadatelů** respondenti konstatují, že personální a administrativní zajištění přípravy projektů je dobré a neměli by zde být zásadnější problémy. V případě finanční připravenosti si respondenti uvědomují riziko spojené s COVID-19, resp. související možný pokles daňových příjmů, a tedy i možný tlak na úspory rozpočtů dopravních podniků. Na druhou stranu nikdo zatím nezaznamenal, že by se toto riziko mělo naplnit. A současně představuje řešená oblast důležité téma v aktuální podpoře ekologických forem dopravy, což by mělo snižovat pravděpodobnost naplnění uvedeného rizika.

**Konkurence alternativní trakce** (LPG, CNG, vodík) nepředstavuje z pohledu OPD problém, protože má již jasně stanovené priority. Z věcného hlediska se systémy závislé a nezávislé trakce mohou dobře doplňovat. A v tomto případě záleží spíše na strategiích a přístupu jednotlivých měst. Otázkou možná spíše je, jak do systému veřejné dopravy zasáhnou alternativní formy osobní dopravy, což respondenti nedokáží predikovat.

**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 a u vysoce zadlužených měst, jako je Liberec či Olomouc. Tyto potíže ovšem nemusí výrazně omezit celkovou absorpční kapacitu měst. Z hlediska provedení mapování projektových záměrů v jednotlivých aglomeracích ITI lze předpokládat, že se nepodaří realizace všech aktuálně prezentovaných záměrů. Zejména počet záměrů v Praze se vymyká dosavadnímu tempu realizace novostaveb v síti tramvajových tratí. Bylo by tak vhodné vytvořit podmínky pro případný přesun nevyčerpané alokace mezi specifickými cíli. Vzhledem ke zdoluhavé přípravě a relativně velké investiční náročnosti pro města je u přípravy a realizace drážních projektů ve městech klíčová podpora těchto projektů napříč politickým spektrem. Aktivní podpora připravovaných projektů ze strany politického vedení měst je důležitá také pro překonávání překážek v investiční přípravě stavby. 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. Při dostatečné politické podpoře ovšem nejsou personální kapacity zásadní překážkou pro realizaci projektů. 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. 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.**



## 3.2 SC 2.3

Podpora ITS směřuje do dvou základních oblastí:

- ITS ve městech (realizují města)
- ITS na dálnicích a silnicích I. třídy (realizuje ŘSD)

U obou oblastí jsou mírně odlišné podmínky ovlivňující absorpční kapacitu.

### ITS ve městech

Absorpční kapacitu měst v oblasti realizace projektů ITS ovlivňují mj. následující faktory:

- politická podpora realizace projektů ITS
- odborné personální kapacity měst a jimi zřizovaných organizací
- angažování externích dodavatelů zajišťujících studijní a projektovou přípravu opatření v oblasti ITS
- předchozí realizace projektů ITS

Příprava a realizace projektů v oblasti ITS ve městech do značné míry závisí na politické vůli vedení měst. Ve městech, kde nejsou zásadní problémy s kapacitou silničních komunikací, nebo křižovatek, nemusí být dostatečná politická poptávka po realizaci projektů ITS, které se politickému vedení mohou zdát příliš nákladné. V řadě měst, kde jsou zásadnější kapacitní problémy, pak mohou dávat politici přednost jiným, viditelnějším řešením, jako je např. prosazování budování obchvatů a novostaveb v režii ŘSD, nebo kraje, budování nových spojení v režii města, zkapacitňování křižovatek, apod. Tato opatření jsou totiž viditelnější a snáze se politikům prezentují. Problémem v politické podpoře ITS také mohou být střídání politických vedení měst, kdy se míra podpory projektů ITS mezi střídajícími se vedeními liší. Z výdajů na přípravu a realizaci projektů ITS se navíc může stát politicky citlivé téma, protože řada politiků, jakož i velká část veřejnosti nemusí rozumět potenciálu ITS pro řešení dopravní situace ve městě, a je pro ně přijatelnější investovat desítky mil. Kč do obvyklých opatření v oblasti dopravní infrastruktury. Překvapením v tomto kontextu byla např. nízká participace hl. m. Prahy na projektech ITS v rámci OPD2. Za hl. m. Prahu byly sice v r. 2016 předloženy 4 projektové žádosti v oblasti ITS, ty ovšem byly následně staženy samotným žadatelem. Bylo to přitom v období, kdy byly v Praze nevyjasněné politické priority (což se projevovalo i u projektů tramvajových tratí).

Vliv na zaměření investic ve městech mají do určité míry také pracovníci magistrátů a organizací zřizovaných městy. Pokud jsou mezi nimi pracovníci, kteří si jsou vědomi potenciálu ITS, nebo kteří jsou v ITS kvalifikovaní, může se jim dařit přesvědčit vedení měst k realizaci projektů v oblasti ITS.

Důležitým faktorem pro realizaci projektů ITS zejména v menších městech je nalezení externího zpracovatele záměru projektu, který má odborné kapacity, jež městům a jejich organizacím mnohdy chybí. Bez externích subjektů totiž mnohá města nejsou schopna po odborné stránce projekty ITS ani realizovat, ani připravit. Opět pak záleží na politickém vedení měst, zdali budou ochotni uzavřít smluvní vztah s externím subjektem za účelem studijní, resp. projektové přípravy opatření ITS.

Absorpční kapacitu měst ovlivňuje také stadium realizace systému ITS. Některá velká města realizují systém ITS dlouhodobě na etapy, a jsou tak dobře připravená na čerpání podpory v budoucím období (např. Brno). Další etapy realizace systému přitom zhodnocují ty předchozí, a tak je u těchto měst nižší



pravděpodobnost změny politiky v oblasti ITS. Některá menší města, která realizovala větší projekty v oblasti ITS pak mohla svůj potenciál rozvoje ITS již do značné míry vyčerpat (např. Hradec Králové) a v budoucím období budou schopna nejvýše modernizace vybudovaného systému. Jiná města zatím projekty ITS nerealizovala, nebo je realizovala jen v omezené míře. Z věcného hlediska tak mají značnou absorpční kapacitu, nicméně z procesního a projektového a odborného hlediska se u nich mohou objevovat překážky pro úspěšnou realizaci projektů ITS.

Přístup měst k realizaci projektů v oblasti ITS se přitom velmi liší. Překvapením je např. to, že město Plzeň nepředložilo v OPD2 žádný projekt v oblasti ITS. Žádný konkrétní projektový záměr se stanovenými výdaji v oblasti ITS v Plzni nebyl vytvořen ani v rámci PUMM schváleného v r. 2020. Zatím to tedy vypadá, že město Plzeň nebude žádat o podporu v této oblasti.

Hl. m. Praha v rámci přípravy PUMM naplánovalo realizaci většího množství projektů ITS týkajícího se jak rozvoje funkcionalit křižovatek se SSZ, tak řízení provozu na Městském okruhu a Pražském okruhu (kde má být projekt v gesci ŘSD), i oblasti dalšího vývoje systému řízení dopravy a komunikace tohoto systému s vozidly (MHD, IZS, apod.). Dle PUMM má Hl. m. Praha naplánovány projekty v oblasti ITS v silniční dopravě s předpokládanými náklady více než 900 mil. Kč. Je ovšem otázkou, zdali bude v Praze pro tyto záměry dostatečná politická podpora.

Město Brno bylo v rámci OPD2 jedním z nejaktivnějších žadatelů a zároveň nejúspěšnějším žadatelem s celkem 5 schválenými projekty (do ledna 2021). Brno se přitom zaměřuje především na postupné budování ITS prostřednictvím výstavby a modernizace SSZ na křižovatkách s funkcionalitami ITS (sběr dat a jejich přenos do dispečerského stanoviště, zprostředkování dat veřejnosti, kamerový dohled nad přestupky, preference vozidel MHD a IZS). Postupně je tak budován systém v celém městě. Ve výstavbě tohoto systému bude město pokračovat i v rámci OPD3.

Dalším z nejaktivnějších žadatelů je město Olomouc, které podalo do OPD2 8 žádostí na projekty ITS, z nichž byly do ledna 2021 4 žádosti schváleny. V jejich rámci město vybudovalo dopravní řídicí ústřednu a postupně buduje systém křižovatek se SSZ s prvky ITS. V realizaci tohoto systému je dle Akčního plánu PUMM na období 2020-2023 město cca v polovině a předpokládá realizaci dalších projektů s očekávanými výdaji cca 86 mil. Kč.

Investičně relativně rozsáhlejší projektové žádosti v oblasti ITS podala do OPD2 města Ostrava, Hradec Králové a České Budějovice a Mladá Boleslav (u všech těchto měst byly podány projekty s předpokládanou podporou z ESIF ve výši cca 100 mil. Kč a více). Pokud se podaří zdárná realizace těchto projektů, dojde k vyčerpání absorpční kapacity některých z těchto měst (např. Mladé Boleslavi a Hradce Králové), které v OPD3 již projekty v oblasti ITS v obdobném rozsahu nepředloží.

V rámci implementace OPD3 lze očekávat, že nedojde k vyššímu čerpání podpory na projekty ITS ve městech, než v OPD2. Dle zmapovaných projektových záměrů je sice teoretická absorpční kapacita příjemců na úrovni objemu čerpání podpory z OPD2, lze ovšem předpokládat, že se všechny plánované záměry nepodaří zrealizovat a že část výdajů, které jsou v těchto záměrech naplánovány, bude nezpůsobilá. Aktuálně navrhovaná alokace v OPD3 (30 mil. EUR k červnu 2021) je výrazně nižší, než bylo čerpání podpory na ITS v OPD2. Lze tak předpokládat, že část žadatelů nebude uspokojena. Na druhou stranu může být díky tomu větší důraz na kvalitní přípravu projektů. Ke zvážení je tak mírné navýšení alokace (např. na 40 mil. EUR), nebo ponechání možnosti navýšení alokace v případě výrazného převisu poptávky o podporu ITS.



## ITS na dálnicích a silnicích I. třídy

ŘSD plánuje realizaci projektů v oblasti ITS i v období 2021-2027. Tyto projekty by mohly směřovat k rozšiřování funkcionalit existujícího ITS provozovaného ŘSD (který byl vybudován s podporou z OPD2). Podpora z OPD3 by tak mohla zhodnotit projekty realizované v OPD2. Projekty ITS realizované ŘSD v OPD2 totiž neobnášely všechny potenciální funkcionality (zejména pak dynamické řízení provozu). ŘSD tak v první řadě plánuje rozšíření funkcionalit ITS provozovaných ŘSD o liniové řízení provozu na nejvytíženějších úsecích silnic a dálnic. Dále by pak měly být rozvíjeny systémy C2C a C2i. Pro vyhodnocování dat z ITS provozovaných ŘSD se buduje nástroj ITS knihovna, který se má dále rozvíjet.

Mezi plánovanými projektovými záměry ŘSD v oblasti ITS je např. záměr Liniové řízení dopravy na dálnicích s předpokládanými náklady cca 800 mil. Kč (v cenové úrovni r. 2015). Dále se dle Implementačního plánu k Akčnímu plánu rozvoje inteligentních dopravních systémů (ITS) v ČR do roku 2020 (s výhledem do roku 2050) plánuje řada dalších záměrů s výdaji v řádu stovek mil. Kč. Pokud bude na straně státu vůle k realizaci těchto projektů, zajistí samotné ŘSD velkou část absorpční kapacity pro čerpání podpora z OPD v oblasti ITS.

ŘSD připravuje a realizuje projekty s pomocí externích subjektů, které využívá jak pro fyzickou realizaci projektů, tak pro přípravu dotačních žádostí. Případný nedostatek interních kapacit tak může nahradit poptáním externích subjektů. Za předpokladu výběru vhodných subjektů a neexistence zásadnějších potíží ve výběrových řízeních tak může ŘSD touto formou zabezpečit kapacity pro přípravu a realizaci projektů i v období 2021-2027. Z pohledu respondenta z ŘSD v zajištění potřebných činností formou externích subjektů (najatých prostřednictvím rámcových smluv) není problém, z pohledu respondenta z MDČR by ovšem bylo žádoucí, aby si ŘSD zajišťovalo více úkonů interními silami. Pro dlouhodobý a koncepční rozvoj systémů ITS na síti silnic a dálnic ve správě ŘSD by ovšem bylo dle pohledu evaluátora vhodné posílit personální kapacity ŘSD kvalifikovanými pracovníky pro oblast ITS. Ti by mohli efektivněji zajistit koncepční činnost v oblasti ITS a dohled nad přípravou a realizací projektů a mohli by také se také podílet na zajištění osazování automatických sčítačů provozu v rámci všech projektů na silniční síti a k následnému vyhodnocování monitoringu provozu. Kvalifikovaní pracovníci v oblasti ITS jsou za stávající právní formy ŘSD jako příspěvkové organizace s odměnami podle platových tříd a stupňů (které nenabízejí konkurenceschopné odměny vůči privátnímu sektoru) nedostateční. Tento problém by mohla částečně vyřešit změna právní formy ŘSD na státní organizaci. Pro zajištění bezproblémového průběhu implementace podpory by však bylo z pohledu ŘSD vhodné snížit administrativní zátěž, zkrátit a zefektivnit schvalovací procesy.

### Zjištění z řízených rozhovorů

**Institucionální podmínky pro rozvoj ITS** na úrovni státu, Ministerstva dopravy ČR i Ředitelství silnic a dálnic nejsou dostatečné. Zejména personální kapacity jsou poddimenzované, což se na všech uvedených orgánech výrazně projevuje. Problém sám o sobě pak představují zdlouhavé schvalovací procesy, v jejichž důsledku dochází k zastarávání technologické stránky projektů. V době schválení už je projekt v podstatě zastaralý. Respondenti tak doporučují snížit administrativní zátěž (byrokracii), zefektivnit procesy a zkrátit schvalovací procesy.

Respondenti se shodli, že je vhodné u všech projektů na silniční síti (pokud to bude technicky možné) **osazovat sčítače provozu.**





**Dynamické řízení provozu na dálnicích a silnicích I. třídy** (tj. rozšíření funkcionality realizované sítě ITS) je plánováno. Zachovány by měly být proměnné informační tabule - důvodem je skutečnost, že průměrné stáří vozového parku je v Česku poměrně značné a je třeba počítat s tím, že ne všechna vozidla budou vybavena novými technologiemi nebo je bude možné do nich dodatečně instalovat. Avšak výrazně by se měly rozšiřovat kooperativní inteligentní dopravní systémy (C-ITS).

ŘSD se dlouhodobě snaží o **vyhodnocování dat ze „svých“ systémů ITS**. Realizuje jej pomocí nástroje ITS knihovny, jejíž realizaci MD zadalo CDV a která se neustále upravuje a probíhá hodnocení klíčových indikátorů. Díky tomu mohou být hodnoceny dopady. Současně je součástí projektů nastavení KPI, které se vyhodnocují na pravidelné měsíční bázi. Díky tomu je sledována kvalita služby, která je poskytována.

**V budoucím programovém období navrhuje respondenti zlepšit** zejména kooperaci mezi MMR a MD, zejména v budoucím finančním období při přípravě a vyhlášení výzev OPD a IROP u projektů ITS a C-ITS a jejich provázanosti po věcné stránce i načasování k podávání projektových žádostí C-ITS „pro infrastrukturu“ a „pro vozidla MHD“. Dále doporučují snížit administrativní zátěž, zefektivnit procesy a zkrátit schvalovací procesy.

## Shrnutí

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. Její 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 MDČR, resp. na Oddělení ITS (712) MDČR, 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 MDČR.



## 4 Problematika investiční přípravy staveb

Potíže a zdržení v investiční přípravě významných staveb jsou příčinou nižšího naplňování cílů programu (viz evaluační otázky 2.1 a 2.2). V rámci Evaluací OPD2 se této problematice přitom věnovalo již Ex-ante hodnocení OPD2 v letech 2013-2014. Níže je přehled úzkých míst v implementaci OPD týkajících se investiční přípravy staveb, návrhu jejich řešení a komentář k současné situaci.

V Závěrečné zprávě Ex-ante hodnocení Operačního programu Doprava pro programové období 2014 – 2020 z června 2014) byla konstatována následující úzká místa v implementaci OPD a navržena jejich řešení (týkající se investiční přípravy staveb).

- Nekoncepční postup při přípravě projektů
  - *Návrh řešení (přímá intervence): Vysvětlovací kampaň k výběru projektů k implementaci v OPD 2 (příp. DSS2), harmonogramům SFDI a obecně k problematice přípravy projektů liniové infrastruktury (garant kampaně: MD ČR, v případě harmonogramů SFDI – SFDI, obsah kampaně – zevrubné zdůvodnění výběru projektů k realizaci (včetně propagace DSS2), odůvodnění časových harmonogramů realizace projektů, představení problematiky přípravy velkých projektů, jejich překážek a případných dopadů politicky vyvolaných změn v prioritizaci, parametrech a financování projektů s cílem osvěty mezi cílovými skupinami (široká veřejnost, politická reprezentace).*
  - *Skutečnost:* Celková strategie přípravy projektů byla vytvořena Dopravně sektorovými strategiemi, 2. fáze. V období 2014-2020 došlo k personální i politické stabilizaci resortu, díky čemuž byl postup MDČR při přípravě staveb dlouhodobě konzistentní a koncepční.
- Nedostatek kvalitně připravených důležitých projektů
  - *Návrh řešení (přímá intervence):* Uplatnění institutu mediace u konfliktních staveb, v relevantních případech tlak na příslušné úřady k vydání aktualizovaných ZÚR.
  - *Skutečnost:* Příprava některých klíčových projektů (jako např. stavby D0 Běchovice – Modletice, nebo D1 Říkovice – Přerov) ve sledovaném období ze stavebně-právního hlediska prakticky nepokročila (oba projekty jsou stále ve fázi bez pravomocného územního rozhodnutí), institut mediace přitom nebyl u těchto, ani u jiných staveb využit.
- Nedostatky v dozoru staveb
  - *Návrh řešení (přímá intervence):* Zvýšení osobního ohodnocení zaměstnanců ŘSD, např. prostřednictvím přeměny právní formy ŘSD, redukce administrativního zatížení odborného personálu.
  - *Skutečnost:* ŘSD zatím nebyla transformována a nedostatečné osobní ohodnocení s vlivem na nedostatek kvalifikovaného personálu přetrvává. V rámci dlouhodobě připravované transformace byl teprve předložen věcný záměr zákona o státní organizaci Správa dálnic a silnic (SDS) Legislativní radě vlády.
- Komplikovaná výběrová řízení
  - *Návrh řešení (přímá intervence):* Metodická pomoc příjemcům a dalším aktérům při realizaci VŘ.





- *Skutečnost:* O realizaci metodické pomoci v oblasti VŘ nemá evaluátor informaci. V průběhu implementace OPD2 se přitom vliv VŘ na zpoždění v přípravě staveb nezměnil, a pokud ano, tak spíše k horšímu.

Z výše uvedeného vyplývá, že doporučení z Ex-ante hodnocení týkající se investiční přípravy staveb v zásadě nebyla akceptována.

Vybraná doporučení pro usnadnění investiční přípravy staveb byla diskutována na Fokusní skupině k problematice investiční přípravy staveb financovaných z OPD, konané dne 9.6.2021. Z fokusní skupiny, které se zúčastnili zástupci MDČR, SŽ, ŘSD, SFDI a Dopravního podniku hl. m. Prahy vyplynuly následující závěry:

- Velký potenciál pro zefektivnění a zrychlení investiční přípravy staveb má proces rekonstrukce stavebního práva, v jehož rámci je aktuálně novela stavebního zákona projednávána Senátem Parlamentu ČR. Přesná výsledná podoba novely ovšem není jistá, protože novela nemá ve všech klíčových parametrech podporu napříč politickým spektrem. Pokud bude novela v současné podobě schválena, začne platit v polovině r. 2023. Bude se tedy týkat projektů, které budou předkládány k podpoře na konci implementace OPD3. Přitom lze očekávat, že výklad zákona bude zpřesňován judikáty (což může mít vliv na efektivitu procesů v prvních letech platnosti zákona).
- Investoři se neobávají nepřipravenosti na nové legislativní prostředí, protože předpokládají dostatečně dlouhé období na přípravu na nové prostředí.
- Účastníci fokusní skupiny jsou spíše skeptičtí k většímu důrazu na komunikaci investičních záměrů s veřejností, protože z jejich zkušeností vyplývá, že taková komunikace investorům přiděluje práci, ale odpůrce neodradí od obstrukcí v územním a stavebním řízení. Z tohoto důvodu ani nevidí smysl ve využívání institutu mediace u konfliktních staveb. Smysl vidí jen u důsledné komunikace parametrů stavby v dotčeném území (aby se předcházelo dezinformacím). Na druhou stranu zmínili potřebu citlivé komunikace s vlastníky o odkupu pozemků potřebných pro stavbu, protože v komunikaci vznikají problémy v důsledku necitlivého postupu, což vede některé nespokojené vlastníky k odmítání odprodeje. Komunikace je přitom v gesci externích dodavatelů.
- Účastníci fokusní skupiny spíše zavrhuje možnost finančních kompenzací důsledků staveb na dotčené obce. Řešení důsledků staveb na vlastnická práva by ponechali na stávající legislativě reprezentované Zákonem č. 416/2009 Sb. (liniový zákon) a Zákonem č. 184/2006 Sb. (vyvlastňovací zákon). Zástupce ŘSD ovšem zmínil, že možnost kompenzací by ŘSD usnadnila vyjednávání u některých staveb.
- Účastníci fokusní skupiny se shodli na nedostatku kvalifikovaného personálu potřebného pro zajištění přípravy staveb a dozor v průběhu realizace staveb. Potíže jsou z hlediska finančního ohodnocení na ŘSD, které je stále příspěvkovou organizací. Potíže mají ovšem i ostatní investoři z důvodu nedostatku obecného nedostatku kvalifikovaných pracovníků v některých profesích (specialisté v oblasti trolejového vedení, silnoproudu, zabezpečovacího zařízení, technický dozor, apod.). Dalším problémem je, že se připravují stavby, se kterými v ČR nejsou zkušenosti (VRT, automatické metro). Na studijní a projektové přípravě i realizaci těchto staveb se tak podílejí zahraniční společnosti.
- Účastníci vnímají problém rostoucích cen staveb, kde platí přímá úměra mezi poptávkou a stavebních pracích a nabídkovými cenami. Stabilizaci trhu by mohla přinést dlouhodobá jistota



určitého objemu stavebních prací, na který by stavební firmy připravily své kapacity. Dalším řešením je snížení objemu poptávaných prací, které by ovšem bylo v rozporu s aktuální snahou stavět co nejvíce (dokud jsou vnější zdroje).

**Z návrhů řešení potíží v oblasti investiční přípravy staveb k realizaci do OPD, které byly navrženy v Ex-ante vyhodnocení OPD nebyla většina implementována. U konfliktních staveb není využíván institut mediace, ke kterému jsou investoři skeptičtí. Otázkou je ovšem zdali, by intenzivnější komunikace spojená s realizací kompenzačních opatření nemohla usnadnit přípravu alespoň u vybraných klíčových staveb. Zatím se také neuskutečnila transformace ŘSD na jinou právní formu pro umožnění zvýšení ohodnocení pracovníků. Všichni investoři se přitom potýkají s nedostatkem kvalifikovaného personálu, zejména pak u některých technických profesí potřebných pro přípravu a dozor staveb. Možným problémem je také zajišťování komunikace výkupu pozemků externími dodavateli, na jejichž kvalitu práce nemají investoři přímý vliv. Nedostatečně řešené jsou kompenzace vlastníků nemovitostí v bezprostřední blízkosti staveb. Rizikem jsou rostoucí ceny staveb.**



## 5 Doporučení

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>
Indikátor výstupu 7 10 04 Počet modernizovaných/nových terminálů započítává modernizované terminály v případě opakované podpory vícekrát.	<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>  <i>Gestor: MD, O 430</i>	<i>Úprava metodického prostředí</i>	<i>krátkodobý</i>
<i>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.</i>	<i>Bude potřeba, aby na ŘO došlo k přepočítání a korekcím hodnoty indikátoru.</i>  <i>Gestor: MD, O 430</i>	<i>Změna hodnot indikátorů</i>	<i>krátkodobý</i>
<i>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</i>	<i>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</i>	<i>Výzvy (vyhlášení, cílení)</i>	<i>dlouhodobý</i>



<p>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>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>Rozvoj železniční nákladní dopravy je limitován mj. spolehlivostí a možností začlenění železnice do logistického řetězce přepravců. 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 nevycházejí 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</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>Úprava metodického prostředí</p>	<p>krátkodobý</p>



<p>mezi ŘO a žadateli potřeba co nejpřesněji specifikovat.</p>	<p>Gestor: MD, O 430</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 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>Rozvíjet komunikaci ŘO s velkými příjemci na pravidelné bázi, aby se případná metodická nedorozumění objasnila včas bez vyvolaných víceprací.</p> <p>Gestor: MD, O 430</p>	<p>jiné</p>	<p>dlouhodobý</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</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</p>	<p>Výzvy (vyhlášení, cílení)</p>	<p>dlouhodobý</p>



<p>příjemci vnímali tuto podporu jako nedostatečnou.</p>	<p>zpracování žádostí a implementaci projektů.</p> <p>Gestor: MD, O 430</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>	jiné	dlouhodobý
<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 docházelo ke zdržením a ke zvýšené administrativní náročnosti.</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>	Úprava metodického prostředí	krátkodobý
	<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>Gestor: MD, O 910 ve spolupráci s O 430 a SFDI</p>	Úprava metodického prostředí	krátkodobý
<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.</p>	<p>Zpřesnit informování žadatelů o stavu hodnocení žádosti. Uvádět předpokládaný termín ukončení dané fáze hodnocení i celého procesu hodnocení v monitorovacím systému.</p> <p>Gestor: MD, O 430</p>	jiné	dlouhodobý



<p>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>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 výrazně vzrůst procento zamítnutých žádostí z důvodu menšího prostoru pro vypořádání nedostatků žádostí.</i></p> <p><i>Gestor: MD, O 430</i></p>	<p><i>Výzvy (vyhlášení, cílení)</i></p>	<p><i>krátkodobý</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 regeneruje dostatečné</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>Výzvy (vyhlášení, cílení)</i></p>	<p><i>dlouhodobý</i></p>





příjmy pro pokrytí nákladů její modernizace.	<i>Gestor: MD, O 430</i>		
Implementaci podpory ITS v SC 2.3 komplikovala definice způsobilých příjemců, která neumožňovala zapojení některých potenciálních žadatelů (např. koordinátorů dopravy).	<i>Rozšířit okruh oprávněných příjemců u podpory ITS o společnosti zřizované, vlastněné či kontrolované obcemi, městy a kraji, jejichž činnost souvisí s dopravou.</i>  <i>Gestor: MD, O 430</i>	<i>Výzvy (vyhlášení, cílení)</i>	<i>dlouhodobý</i>
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.	<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>  <i>Gestor: MD, O 710, ŘSD</i>	<i>jiné</i>	<i>urgentní</i>
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.	<i>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</i>  <i>Gestor: MD, O 430</i>	<i>Výzvy (vyhlášení, cílení)</i>	<i>dlouhodobý</i>
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.	<i>Co nejdříve přesně specifikovat, za jakých podmínek a zdali budou inteligentní parkovací systémy podporované.</i>  <i>Gestor: MD, O 430</i>	<i>Výzvy (vyhlášení, cílení)</i>	<i>urgentní</i>





<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>

