



EVROPSKÁ UNIE  
Evropské strukturální a investiční fondy  
Operační program Doprava



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

ZÁVĚREČNÁ ZPRÁVA

## Příloha č. 1: Manažerské shrnutí

Květen 2023

**Zpracovatel:**

Naviga Advisory and Evaluation s.r.o.

Křižíkova 70b,

612 00, Brno

IČ: 25342282

**Zadavatel:**

Ministerstvo dopravy

nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12,

110 15, Praha 1

IČ: 66003008



# Obsah

1	Manažerské shrnutí.....	3
1.1	Zjištění pro evaluační otázku 1: Jaké efekty ve vybraných aglomeracích přinesla realizace projektů OPD2? .....	3
1.2	Zjištění pro evaluační otázku 2: Jaká doporučení plynou z výsledků EO1 pro realizaci OPD3, zejména v oblasti monitoringu a evaluací? .....	7



# 1 Manažerské shrnutí

Cílem této evaluace bylo posouzení, jak podpora z Evropských strukturálních a investičních fondů (ESIF) přispěla k dosažení cílů Operačního programu Doprava 2014 – 2020 (dále jen OPD2). Cílem evaluace je ukázat konkrétní změny na příkladu pěti aglomerací, které byly zařazeny do tohoto hodnocení.

Jedná se o:

- Brněnskou metropolitní oblast
- Olomouckou aglomeraci
- Hradecko-pardubickou aglomeraci
- Plzeňskou aglomeraci
- Jihlavskou aglomeraci

## 1.1 Zjištění pro evaluační otázku 1: Jaké efekty ve vybraných aglomeracích přinesla realizace projektů OPD2?

Evaluační otázka 1 je syntézou odpovědí na dílčí evaluační otázky EO 1.1 až EO 1.6, které jsou podrobně zodpovězeny v Závěrečné zprávě evaluace ([Opd.cz - Studie a analýzy](#)).

Souhrnně lze říci, že projekty z OPD2 přinesly řadu pozitivních aspektů do fungování dopravy v aglomeracích. Mezi ty nejpodstatnější patří úspory času při využívání různých druhů dopravy, zlepšení dopravní situace v aglomeraci a zvýšení atraktivity veřejné dopravy.

### Úspory času



Všechny projekty, které bylo možné posoudit, přinesly dohromady roční časovou úsporu ve výši **14 916 643 hodin cestovního času**. V průměru na jeden projekt jde o úsporu o velikosti 262 tis. hodin času.



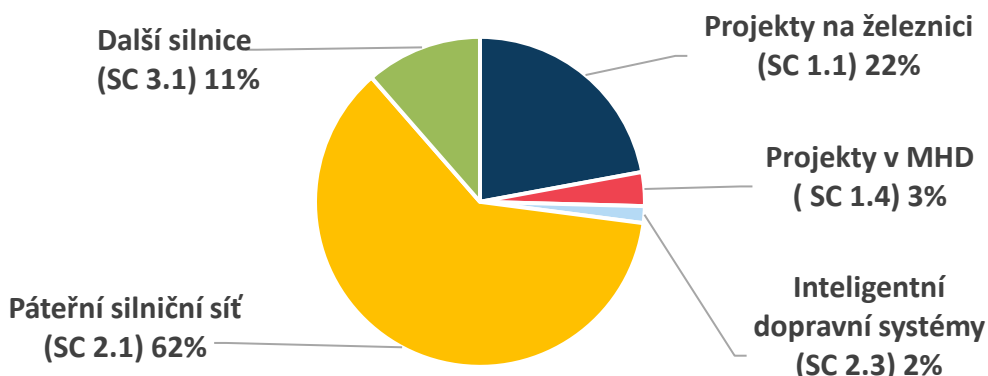
V přepočtu na obyvatelstvo České republiky to znamená, že každý jeden člověk uspoří v dopravě díky projektům OPD za rok **v průměru 1 hodinu a 25 minut**.

V souhrnu je tato skutečná časová úspora **asi o 17 % nižší**, než se předpokládalo v projektových žádostech. Na druhou stranu, **u většiny projektů** (66 % hodnocených) byla zaznamenána časová úspora **stejná nebo dokonce vyšší než předpokládaná**.

Nejvíce se na úsporách času podílí dálniční projekty, které průměrně za projekt uspoří ročně přes 1,5 mil. hodin cestovního času; to je dáno výrazně **větším množstvím objemu cestujících využívajících individuální automobilovou dopravu** než u ostatních druhů projektů.



Graf 1: Podíl jednotlivých specifických cílů (SC) Operačního programu Doprava 2014 - 2020 na skutečných časových úsporách. Zdroj: vlastní šetření



Největší rozdíl mezi předpokládanou a skutečnou úsporou byl zaznamenán u projektů železniční dopravy (SC 1.1). Projektové dokumentace u nich v řadě případů odhadovaly výrazné úspory času způsobené obvykle nadhodnocenými počty převedené dopravy.

#### Příklady významných úspor času v aglomeracích:



Zrychlení průjezdu tramvajových a autobusových linek v Brně o 1,5 minuty převedením trasy do ulice Plotní.



Úspora až 17 minut při průjezdu Hradecko-pardubickou aglomerací od západu ve směru na Moravu díky dostavbě dálnice D35.



Reálné časové úspory na železnici v Plzeňské aglomeraci díky vybudovanému Ejpovickému tunelu vycházejí asi na 930 000 hodin cestovního času ročně.

## Životní prostředí

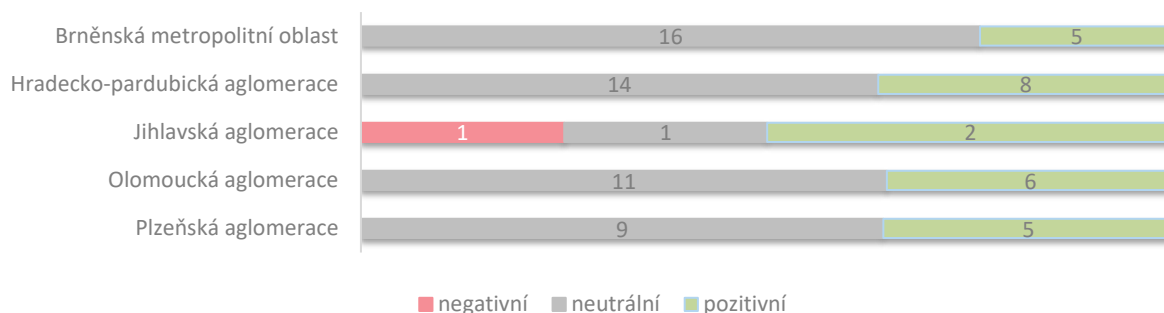


Na základě semikvantitativního hodnocení bylo zjištěno, že reálně **má pozitivní vliv na kvalitu ovzduší prokazatelně jen třetina (33 %) projektů**, naprostá většina ostatních (60 %) má na ovzduší vliv nulový či nevýznamný.

Důvodem je skutečnost, že pouze menší část projektů vedlo primárně k přesunu přepravních výkonů z individuální automobilové dopravy do jiných forem dopravy. Velmi mírné a většinou diskutabilní snížení intenzit individuální automobilové dopravy (většinou nelze objektivně vyčíslit) je často spíše vedlejším efektem realizovaných projektů.



**Graf 2: Rozdělení projektů v aglomeracích dle vyhodnoceného vlivu na kvalitu ovzduší v aglomeraci. Zdroj: vlastní šetření**



Výjimkou je v tomto ohledu několik projektů zaměřených na modernizaci železniční tratě, vývoj počtu cestujících na vybraných trasách ukazuje, že dochází v roce 2022 k **navýšení počtu cestujících i o více než 30 %** ve srovnání s lety 2016 – 2018. Toto navýšení ale není spojeno vždy jen s přesunem cestujících z osobních aut do vlaků, někdy souvisí i s redukcí regionální autobusové dopravy (příklad Židlochovic nebo železniční tratě Brno – Třebíč).

V případě, že se díky výstavbě nové trolejbusové tratě **v lokalitě zásadně rozšířila nabídka spojů MHD**, byl zaznamenán také nárůst počtu cestujících, z nichž část mohla být z individuální automobilové dopravy (takový jev je zaznamenán u trolejbusové tratě Pod Strání v Hradci Králové nebo trolejbusové tratě v Jihlavě ve směru na Horní Kosov).



Z hodnocení dopadů na hlukovou zátěž vyplývá, že **reálně má vliv na menší hlukovou zátěž 33 % projektů** (26), negativní vliv na hlukovou zátěž se dá prokázat u 4 % projektů (3). Až u 54 % projektů (42) nejsou k dispozici dostatečná data k vyhodnocení.

#### Příklady významných dopadů na životní prostředí v aglomeracích:



Prokazatelný přesun cestujících z individuální automobilové dopravy na nových trolejbusových tratích v Jihlavě a Hradci Králové.



Nárůst cestujících v osobních a rychlíkových spojech na železniční trati Plzeň – Rokycany o více než 30 %.



Nárůst cestujících také ve vlacích mezi Plzní a Mariánskými lázněmi až o 70 %; nárůst způsoben zdvojnásobením počtu spojů v návaznosti na využití nových moderních vlakových souprav.

## Dopravní situace v aglomeraci



Hodnocené projekty obecně přispívají k **většímu využívání železnice a městské hromadné dopravy v aglomeracích**. Dosahují toho jednak úsporou cestovního času cestujících, tak i snižováním bariér při nástupu a výstupu, zlepšováním přestupních vazeb a zlepšováním informačních systémů. Dynamické informační prvky s aktuálními odjezdy spojů v MHD se stávají standardem.

V aglomeracích, kde byly zavedeny **inteligentní dopravní systémy**, došlo v naprosté většině k **posílení bezpečnosti na silnicích**:



Brněnská metropolitní oblast	<b>o 56 % méně nehod</b> s osobními následky
Hradecko-pardubická aglomerace	<b>o 26 % méně nehod</b> s osobními následky
Olomoucká aglomerace	pokles relativní nehodovosti <b>o 11 - 38 %</b>

Vazby mezi projekty OPD a IROP mají pozitivní vliv na dopravní situaci v aglomeraci. Nejčastěji se jedná o posílení vazeb mezi železnicí a ostatními druhy dopravy (výstavba terminálů pro MHD, P+R parkoviště, cyklostezky).

Zavedení nových vlakových souprav na všech zkoumaných tratích znamenalo **výrazné zvýšení komfortu a vnímané bezpečnosti cestujících**. Nově zavedené vlakové soupravy a související provozní změny rovněž rozšířily možnosti pro cestování uvnitř měst nebo pro kombinaci individuální a hromadné dopravy. U projektů realizovaných před delší dobou lze daty doložit **nárůst počtu cestujících po realizaci**. Tito noví pasažéři s největší pravděpodobností do vlaků přišli z individuální automobilové dopravy, čímž byl naplněn cíl zvýšení konkurenceschopnosti a atraktivity železnice.

#### Příklady významných změn dopravní situace v aglomeracích:



Zmodernizováno 55 km železničních tratí v Brněnské metropolitní oblasti včetně vybudování zcela nových železničních zastávek: Židlochovice, Brno-Ostopovice a Brno-Starý Lískovec.



Dopravní řídicí ústředna Olomouc umožňuje z jednoho místa ovládat všechny světelné křižovatky ve městě, nastavovat preference pro MHD či pro složky Integrovaného záchranného systému nebo další moderní prvky (např. noční semafore reagující na rychlost vozidel).



Z šetření u dvou projektů nových trolejbusových tratí v Brně a Jihlavě vyplývá, že klíčovou změnou, kterou cestující nejvíce reflektují, je především **zvýšený komfort cestování MHD**.

## Ostatní přínosy

Celkem 22 % projektů v oblasti MHD bylo přímo zaměřeno také na úpravu zastávek, jako např.

- úpravu povrchů v okolí zastávek
- bezbariérovost zastávek a zvýšení nástupních hran
- mobiliář
- dynamické informační prvky

U řady dalších projektů byly úpravy zastávek realizovány návazně z jiných prostředků nebo došlo k nakoupení nových vozů MHD, které jsou na těchto lokalitách využívány. V naprosté většině tedy došlo k celkovému zlepšení okolí nové tratě.

Přestupní vazby řešila necelá polovina železničních projektů, z nich naprostá většina měla značný dopad na přestupy cestujících. Téměř **tři čtvrtiny projektů MHD mělo značný dopad na přestupy cestujících mezi linkami městské hromadné dopravy**.

Více než polovina železničních projektů řešila rovněž modernizaci nástupišť. V naprosté většině těchto případů byly **naplněny požadavky na bezbariérovost**. V případě železničních projektů (s úpravou nástupišť), byly v naprosté většině instalovány moderní dynamické informační prvky.



### Příklady dalších přínosů zaznamenaných v aglomeracích:



Bylo nakoupeno 36 ks moderních železničních souprav na trasách Křižanov – Brno – Břeclav a Letovice – Brno – Křenovice s celkovou kapacitou přes 10 000 míst; zavedení těchto nových souprav znamenalo výrazné zvýšení komfortu a vnímané bezpečnosti cestujících.



Projekt „Rozšíření trolejové dopravy v Jihlavě“ přispěl ke zlepšení přestupních vazeb. Projekt ušetří části z 499 929 cestujících ročně jeden přestup v městské veřejné dopravě.



Obyvatelé Jihlavské aglomerace oceňují rozvoj trolejbusové dopravy ve městě: **62 % vnímá zvýšení atraktivity MHD oproti automobilu**, 71 % oceňuje lepší vzhled tratě, 69 % si myslí, že jsou díky této nové lince obyvatelé spokojenější.

## 1.2 Zjištění pro evaluační otázku 2: Jaká doporučení plynou z výsledků EO1 pro realizaci OPD3, zejména v oblasti monitoringu a evaluací?

V průběhu celé evaluace bylo možné sbírat řadu podnětů, která směřují na efektivnější rozvoj dopravy v aglomeracích. Na tyto podněty je možné narazit v různých částech zprávy, významněji pak tam, kde byl kladen větší důraz na kvalitativní metody šetření (evaluační otázky 1.4, 1.5 a 1.6). Z těchto podnětů a také vlastních zkušeností s hodnocenými projekty jsme sestavili sérii celkem šesti doporučení, která považujeme za klíčová pro zde hodnocenou oblast – vazbu mezi dopravou a rozvojem aglomerací.

V oblasti zaměřené na budoucí nastavení OPD:

- prezentujeme sérii dílčích doporučení pro zpřesnění modelování ekonomických úspor v rámci Cost-Benefit analýzy (CBA),
- doporučujeme více motivovat projekty k provázanosti napříč specifickými cíli,
- u ITS navrhujeme začít pro hodnocení dopadu využívat informace ze systému Floating Car Data (FCD); infrastruktura pro sběr a uchovávání těchto typů dat na úrovni ČR byla podpořena právě z OPD, je tedy veliký potenciál pro jejich využití.

V oblasti, která míří všeobecně na rozvoj dopravy nezávisle na operačních programech:

- doporučujeme rozšiřovat povědomí o výhodách cestování hromadnou dopravou,
- považujeme za důležité, aby došlo k výraznému rozšíření institucionální podpory MHD na státní úrovni a tím posílení její vyjednávací role ve vztahu k dalším rezortům.

Posledním doporučením směřujeme na budoucí nastavení monitoringu a evaluací v oblasti dopravy. I tato evaluace nám ukázala možnosti a limity při práci s aktuálně dostupnými daty. Z toho důvodu jsme navrhli doporučení, ve kterém navrhujeme několik cest k tomu, jak monitoring do budoucna dlouhodobě nastavit tak, aby přinášel požadované informace, ale aby zároveň administrativně příliš nezatížil žádné ze zapojených aktérů:



- **Řešení A:** Navýšit povinnosti plošně všech žadatelů tím, že součástí každého projektu bude měření hluku, emisí či plynulosti dopravy před a následně 2-3 roky po realizaci projektu.
- **Řešení B:** Definovat pro každou oblast konkrétní množinu projektů, na něž budou uvedené povinnosti aplikovány.
- **Řešení C:** Hodnocení dopadů na oblast hluku, emisí či plynulosti dopravy agregovat do balíků a převést na aglomerace, tzn. integrované nástroje či budoucí nástupce těchto institucí.
- **Řešení D:** K zajištění dostatečné datové základny plně využít prostředků, které nabízí Operační program Technická pomoc 2021+.

Každá z cest má své výhody a limity, v textu zprávy je popisujeme.

Podrobně představujeme doporučení v kapitole 5 Závěrečné zprávy.