

# ZÁVĚREČNÁ ZPRÁVA

Sdružení NDCON & SPF Group

Červen 2014

## Obsah

1	Manažerské shrnutí závěrečné zprávy .....	5
	Hodnocení analýzy - Evaluační okruh 1 .....	5
	Hodnocení návrhu - Evaluační okruh 2 .....	6
	Hodnocení indikátorů - Evaluační okruh 3 .....	6
	Hodnocení implementačního systému - Evaluační okruh 4 .....	6
	Hodnocení finančních alokací - Evaluační okruh 5 .....	7
2	Executive summary.....	7
	Evaluation of analysis – Evaluation area 1 .....	8
	Evaluation of the proposal – Evaluation area 2 .....	8
	Evaluation of the indicators – Evaluation area 3.....	9
	Evaluation of implementation system – Evaluation area 4.....	9
	Evaluation of financial allocations – Evaluation area 5.....	10
	Úvod .....	11
3	Popis průběhu prací.....	11
3.1	Seznam vytvořených průběžných zpráv, vstupů, podkladů .....	12
3.1.1	Vstupní zpráva .....	12
3.1.2	Předběžné hodnocení.....	12
3.1.3	1. průběžná zpráva .....	12
	Vyhodnocení zpracované SE analýzy a zpracovaných ex-ante kondicionalit.....	13
	Nezávislé posouzení investičních potřeb v oblasti dopravy, vytipování a zdůvodnění prioritních investičních oblastí .....	14
	Vyhodnocení konzistence OP .....	14
	Vyhodnocení intervenční logiky OP.....	16
	Vyhodnocení koherence OP .....	16
	Vyhodnocení koherence s ostatními OP .....	17
	Zpracování připomínek ex-ante hodnocení.....	17
3.1.4	2. průběžná zpráva .....	18
	Opakované posouzení SE analýzy, investičních potřeb v oblasti dopravy a prioritních investičních oblastí. ....	18
	Opakované vyhodnocení konzistence a intervenční logiky OP .....	19
	Vyhodnocení relevance, jasnosti a kvantifikace navržených indikátorů.....	20

Posouzení definovaných milníků pro výkonnostní rámec.....	21
Posouzení horizontálních principů .....	21
Zpracování připomínek ex-ante hodnocení.....	22
3.1.5    Závěrečná zpráva.....	22
3.2    Seznam osob, které se podílely na jednotlivých evaluačních aktivitách a na zpracování závěrečné zprávy .....	23
3.3    Popis průběhu realizace prací a souhrnný přehled užitých metod .....	24
4    Finální zjištění za jednotlivé oblasti evaluace.....	27
4.1    Hodnocení analytické části programu - evaluační okruh 1 .....	27
4.1.1    Finální hodnocení Evaluačního okruhu 1 .....	27
SE analýza .....	27
Předběžné podmínky relevantní pro OP Doprava.....	28
4.2    Hodnocení návrhové části – evaluační okruh 2.....	30
4.2.1    Finální zhodnocení Evaluačního okruhu 2.....	30
Vyhodnocení konsistence OP .....	30
Vyhodnocení intervenční logiky OP.....	32
Vyhodnocení koherence OP .....	33
Vyhodnocení koordinace s IROP, OPŽP , OP PIK, OP Praha – pól růstu ČR, OP příhraniční spolupráce a OP TP.....	33
4.3    Vyhodnocení naplňování cílů – evaluační okruh 3.....	34
4.3.1    Finální zhodnocení Evaluačního okruhu 3.....	34
Vyhodnocení relevance navržených indikátorů .....	34
Posouzení jasnosti navržených indikátorů .....	34
Posouzení kvantifikace indikátorů.....	35
Posouzení definovaných milníků pro výkonnostní rámec.....	39
Posouzení horizontálních principů .....	40
4.4    Vyhodnocení implementačního systému – evaluační okruh 4 .....	41
4.4.1    Posouzení naplňování principu partnerství.....	41
4.4.2    Posouzení administrativní kapacity pro implementaci programu, monitoring a evaluace .....	41
4.4.3    Finální hodnocení Evaluačního okruhu 4 .....	46
Posouzení administrativní kapacity pro implementaci programu, monitoring a evaluace .....	46
Posouzení naplňování principu partnerství.....	47

4.5	Posouzení konsistence finančních alokací – evaluační okruh 5 .....	48
4.5.1	Finální hodnocení Evaluačního okruhu 5 .....	48
	Hodnocení finančního plánu a navržení případných změn z hlediska potřeb a absorpční kapacity .....	48
5	Hodnocení evaluačních otázek .....	50
6	Závěry a celkové zhodnocení.....	56
7	Seznam použitých materiálů, dokumentů a literatury .....	58
8	Seznam zkratk.....	60

## 1 Manažerské shrnutí závěrečné zprávy

Ex-ante hodnocení operačního programu Doprava bylo provedeno sdružením společností NDCon spol. s r.o. a SPF Group, které bylo vybráno jako nejvhodnější uchazeč ve výběrovém řízení na řešitele projektu vyhlášeném dne 3. 4. 2013, na základě smlouvy o dílo uzavřené s Českou republikou prostřednictvím Ministerstva dopravy České republiky dne 3. 7. 2013.

Předložený dokument obsahuje závěrečnou zprávu ex-ante evaluace návrhu Operačního programu Doprava 2014 – 2020, návrh ve struktuře a rozsahu dle Draft Guidelines for the Content of the Operational Programme po meziresortním připomínkovém řízení (dále jen „Operační program“, „OPD 2“ nebo „OP“).

V průběhu evaluace byly respektovány všechny relevantní legislativní dokumenty ES a pracovní materiály EK.

Závěrečná zpráva je posledním výstupem evaluace, v rámci níž již zadavateli byly odevzdány Vstupní zpráva (červenec 2013), která předložila detailní rozpracování jednotlivých evaluačních aktivit včetně konkretizace metod u jednotlivých evaluačních aktivit a předběžné hodnocení tematického zaměření a formální stránky OP. 1. průběžná zpráva, odevzdána v srpnu 2013 předložila hodnocení OP z hlediska konzistence, návaznosti, struktury a logického řetězce jednotlivých dokumentů a dále hodnocení vnitřních vazeb dokumentu; 2. průběžná zpráva z října 2013 obsahuje hodnocení indikátorové soustavy, horizontálních principů, administrativní kapacity pro implementaci, monitorování a evaluaci OPD 2 a v rámci této zprávy byl dokončen benchmark 3 operačních programů sektoru doprava ve verzi návrhů k veřejným připomínkám (Slovensko, Maďarsko, Polsko). K jednotlivým pracovním verzím návrhu OPD 2 byla předávána písemná doporučení zaměřená na zlepšení dokumentu nebo odstranění věcných nedostatků.

Obsahem Závěrečné zprávy jsou zjištění, odpovědi a doporučení vyplývající z evaluačních oblastí 1-5 v rozsahu odpovídajícímu předložené verzi programového dokumentu. Zpráva se zabývá posouzením vnější koherence strategie OP ke strategickým dokumentům a posouzením vnitřní koherence strategie a cílů OP, nastavením intervenční logiky prioritních os, posouzením přidělených alokací, dále nastaveným systémem monitorování a evaluací programu a posouzena je také administrativní kapacita, navržený implementační systém, zapojení relevantních partnerů a přínos OPD 2 ke Strategii 2020.

Níže jsou představeny hlavní zjištění, závěry a doporučení k jednotlivým řešeným oblastem ex-ante evaluace Operačního programu.

### Hodnocení analýzy - Evaluační okruh 1

Strategická část návrhu OP Doprava 2014 – 2020 je součástí kapitoly 1 Strategie, na jejímž základě bude operační program přispívat ke strategii Unie pro inteligentní a udržitelný růst podporující začlenění a k dosažení hospodářské, sociální a územní soudržnosti, která byla oproti minulým verzím výrazně zkrácena. Analytická část je zde uvedena nad rozsah požadavku Draft Guideline a je výstižná a stručná, s výjimkou obecnějšího popisu ITS a alternativních druhů energií.

Z Dopravních strategií 2. fáze byl převzat systém průřezových priorit a navazujících specifických cílů, byly definovány návaznosti prioritních os a specifických cílů Operačního programu Doprava na

Dopravní strategie 2. fáze. Analýzy rozsahem odpovídají situační analýze v Dopravních strategiích, nepokrývají však oblasti městské hromadné dopravy a alternativních energií. Návaznosti specifických cílů na strategické dokumenty nejsou v dokumentu důsledně uvedeny.

### **Hodnocení návrhu - Evaluační okruh 2**

Návrh systému posloupnosti – Tematický cíl OPD 2 – Systém prioritních os – Investiční priority – Specifické cíle vychází z jasně popsané intervenční logiky a s výhradou opakování analytických poznatků v popisu specifických cílů je konzistentní. Návrh systému prioritních os odpovídá požadavkům obecného nařízení a na ně logicky navazují investiční priority a specifické cíle v souladu s obecným nařízením. Je velmi dobře popsána návaznost na Strategii pro inteligentní a udržitelný růst podporující začlenění (Evropa 2020) a Plán evropského jednotného dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje (Bílá kniha EU o dopravě).

### **Hodnocení indikátorů - Evaluační okruh 3**

V rámci 3. Evaluačního okruhu ex- ante hodnotitel posuzoval naplňování cílů OPD 2, prostřednictvím navržené indikátorové soustavy. V návrhu OPD 2 je splněno doporučení EK a žádný ze specifických cílů neobsahuje více než 2 výsledkové indikátory.

Ex-ante hodnotitelem byly vzneseny návrhy na úpravu indikátorové soustavy spočívající v doplnění výstupových indikátorů, úpravu jednotek u několika indikátorů a změnu cílové hodnoty indikátoru Stupeň naplnění ERTMS. U ostatních indikátorů nemá ex-ante hodnotitel ke stanovení výchozích a cílových hodnot další připomínky a pokud se zásadně nezmění vnější podmínky, jsou s disponibilními prostředky realizovatelné.

Posouzení definovaných milníků pro výkonnostní rámec bylo provedeno v souladu s dokumentem: „Pokyny pro hodnocení výkonnostního rámce a rezervy v období 2014-2020“, přičemž příslušná ustanovení, v nich uvedená, vychází z evropských právních předpisů.

Ve výkonnostním rámci jsou stanoveny milníky pro rok 2018 ve výši odpovídající cca 35 % cílové hodnoty jednotlivých položek výkonnostního rámce, které představují vždy dva indikátory jedné prioritní osy. Přestože podle časové alokace na realizaci programu představuje rok 2018 cca 44 % času (když nepočítáme rok 2014, kdy se schvaluje OPD 2 a dále uplatňujeme pravidlo n+3), je tato hodnota nastavena relevantně a to i s ohledem na zkušenosti s realizací předcházejících operačních programů, kdy začátky realizací OPD měly vždy pomalejší tempo.

### **Hodnocení implementačního systému - Evaluační okruh 4**

V rámci evaluační oblasti 4 bylo provedeno vyhodnocení implementačního systému. Hlavní aktéři implementace OPD 2 mají v zásadě dostačující administrativní kapacity pro implementaci. Vliv na administrativní kapacity bude mít očekávaný nárůst náročnosti administrace projektů v souvislosti s nově přijímanými předpisy na úrovni EU i ČR a metodickými pokyny MMR i dílčí změny v kompetencích subjektů zapojených do implementace OPD 2.

Rizikem jsou případné změny (redukce prostředků) v alokaci prostředků z Technické pomoci na personální výdaje.

Byly zjištěny nedostatky pouze dvou z hlavních aktérů implementace OPD 2, které vyplývají z provedených rozhovorů a vyplněných dotazníků. Města mnohdy nemají dostatečné administrativní a odborné kapacity na přípravu, administraci, realizaci a dozor projektů a tento deficit pokrývají externími dodavateli. Nedostatečné je osobní ohodnocení pracovníků ŘSD, které limituje kvalitu, odborné kompetence a motivaci personálu.

Z dosavadního hodnocení vyplývá, že je princip partnerství v přípravě OPD 2 naplňován adekvátně. Nově je zaveden tzv. „Monitorovací výbor programu“, jehož členy budou významní partneři. Složení skupiny bude vycházet ze složení Platformy pro přípravu OPD 2, které je reprezentativní a obsahuje všechny relevantní partnery. Platforma je dobrým východiskem pro stanovení skupiny pro monitorování. Popis principů tvorby Monitorovacího výboru je v textu OPD 2 z hlediska principu partnerství uspokojivý.

### **Hodnocení finančních alokací - Evaluační okruh 5**

V rámci Evaluačního okruhu 5 byla posouzena konzistence finančních alokací. Výsledný návrh alokace finančních prostředků přiděluje 44,5% na Prioritní osu 1, tzn. financování kolejové a vodní dopravy, a 55 % na Prioritní osy 2 a 3, dálnice a silnice. Návrh je v reálných okolnostech vyvážený. Vychází z dopravních politik a strategií a zároveň respektuje stav přípravy staveb a naléhavosti řešení kritických míst dopravní infrastruktury v krátkodobém výhledu do roku 2020.

Výkonnostní rezerva se pohybuje mezi 5 % a 7%, celkový součet za program je 6 % ve shodě s dokumentem „*Guidance fiche performance framework review and reserve in 2014-2020*“.

## **2 Executive summary**

Ex - ante evaluation of the Operational Programme Transport was carried out by consortium of companies NDCon spol. s r.o. and SPF Group which was selected as the best applicant in the tender announced on 3<sup>rd</sup> of April 2014, under a contract for work concluded with the Czech Republic through the Ministry of Transport of the Czech Republic signed on 3<sup>rd</sup> July, 2013.

This document contains the final ex-ante evaluation report of the draft of Operational Programme Transport 2014 - 2020, design in the structure and scope according to Draft Guidelines for the Content of the Operational Programme version after the interdepartmental comment procedure (further the "Operational program", "OPD 2 "or" OP ").

All relevant legislative documents and materials of the EC were respected within the evaluation process.

The final report is the final output of the evaluation and the contracting authority has been handed over the Input report (July 2013), which presented a detailed elaboration of individual evaluation activities, including specification of methods for individual evaluation activities and preliminary evaluation of thematic focus and formal aspects of OP. First interim report issued in August 2013 presented an evaluation of OP in terms of consistency, continuity, structure and logical chain of individual documents and evaluation of internal document links. Second interim report of October 2013 contained an assessment of indicator framework and horizontal principles and administrative capacity for implementation, monitoring and evaluation of OPD 2 and benchmark of three

operational programs in the transport sector, version of the draft for public comment (Slovakia, Hungary, Poland), was completed within this report.

Written recommendations focused on improvement of the OP document or to remedy deficiencies in OPD 2 were passed on to the individual working versions of the draft OPD 2.

The content of the Final report represents the findings and recommendations resulting from the evaluation areas 1 to 5 corresponding submitted version of the program document. The report deals with the assessment of external coherence of OP strategy with strategic documents and assessment of internal coherence of OP strategy and objectives and with setting of the intervention logic of the priority axes, with assessment of financial allocations and further with setting of monitoring system and evaluation of the program. Administrative capacity is also considered and as well the proposed implementation system and the involvement of relevant partners and OPD 2 benefit to the Strategy by 2020.

The main findings, conclusions and recommendations for individual ex-ante evaluation areas of the Operational Programme are presented below.

#### **Evaluation of analysis – Evaluation area 1**

Strategic part of the OP Transport proposal is included in the Chapter 1 Strategy, on which base the Operation Programme will contribute to the Union strategy for intelligent and sustainable growth supporting the inclusion a towards the achievement of economy, social and territorial cohesion, which was shortened substantially compared to previous versions. Analytical part is included above requirement of the Draft Guideline and it is correct and brief except the description of ITS and alternative energy which is more general.

The system of sectional priorities and related specific objectives was taken from Transport strategies, 2<sup>nd</sup> phase. The connections of priority axes and specific objectives of Operational Programme Transport to Transport strategies, 2<sup>nd</sup> phase were defined. The extent of analyses corresponds to situation analysis in Transport strategies. Continuity of specific objectives on strategy documents are carefully described in the document.

#### **Evaluation of the proposal – Evaluation area 2**

The proposal of the strategy – Thematic objective of OPD 2 – System of priority axes – Investment priorities – Specific objectives - is coming from clearly described intervention logic and with the exception of the repetition of analytical findings in the description of specific objectives is consistent. The proposal of the priority axes system is related to the requirements of common regulation and the investment priorities and specific priorities are logically connected to them according the common regulation. The relation to the Strategy for intelligent and sustainable growths supporting the cohesion (Europe 2020) and Plan of European unified transport environment - the creation of competitive transport systems efficiently utilising the resources (White book on Transport) is well described.



### **Evaluation of the indicators – Evaluation area 3**

Ex-ante evaluator evaluated the fulfilment of the objectives of OPD 2 within 3<sup>rd</sup> evaluation area through proposed indicator framework. The recommendation of EC is fulfilled in OPD 2 and none of the specific objectives contains more than two result indicators.

Ex-ante evaluator raised the proposal for the indicators changes to supplement output indicator, to change of units by several indicators and to change the target value of the indicator The level of deployment of ERTMS. Ex-ante evaluator has no further remarks to other indicators' definition of initial and target values and there are able to be realised if external conditions doesn't change substantially.

The evaluation of defined milestones for the output framework was done consistent with the document „The guidelines for the evaluation of the output framework for the period 2014 – 2020“, when particular definition comes from the European legal documents.

The milestones are defined for 2018 in the extent of 35 % of target value of output framework which always represent two indicators of one priority axes. Notwithstanding the year 2018 represents approx. 44 % of time according to time allocation on programme realisation (when not considering 2014 when OPD 2 is being approved and the rule n+3 is implemented), this value is stated as relevant with the consideration of the experience with the realisation of previous operational programme, when OPD beginnings of realisation have always lower speed.

### **Evaluation of implementation system – Evaluation area 4**

The evaluation of implementation system was done within evaluation area 4. The main actors of the OPD 2 implementation have in general sufficient administrative capacities for the implementation. Expected growth of the difficulty to administer the projects in relation to new accepted regulation on EU and Czech level and MMR methodological guidelines and partial changes in the competencies of the subjects involved in OPD 2 implementation will influence the administrative capacity.

There is the risk from possible changes (reduction of resources) in the allocation of the resources from Technical assistance to personal costs.

The insufficiencies were detected only by two main actors of the OPD 2 implementation which come from the conversation done and questionnaires filled. The municipalities often do not have sufficient administrative and expert capacities to prepare, administer, realise and supervise the projects and this deficit is covered by external contractors. The personal income of Road and Motorways directorate employees is not sufficient what limits the quality, personal competence and personnel motivation.

The partnership principle in OPD 2 preparation is according to evaluation done fulfilled adequately. Newly implemented is the so called “Monitoring committee of the programme” whose members will be important partners. The group members will come from the Platform for OPD 2 preparation which is representative and covers all relevant partners. The platform is good starting point for the definition of the group for monitoring. The description of the determination principles of Monitoring committee is sufficiently described in the text of OPD 2 according to partnership principle.

## **Evaluation of financial allocations - Evaluation area 5**

The consistency of financial allocations was evaluated within Evaluation area 5. The resulting proposal of financial allocation directs 44,5 % to Priority Axe 1, i.e. the financing of rail and water transport and 55 % to Priority axes 2 and 3, motorways and roads. The proposal is balanced in real conditions. It comes from transport policies and strategies and simultaneously it respects the status of constructions preparation and the necessity to solve the bottlenecks on transport infrastructure in short time outlook till 2020.

The output reserve is in the interval between 5 % and 7 %, total sum for the programme is 6 % in accordance with the Guidance fiche performance framework review and reserve in 2014-2020.

## Úvod

Ex-ante hodnocení operačního programu Doprava bylo provedeno sdružením společností NDCon spol. s r.o. a SPF Group, které bylo vybráno jako nejvhodnější uchazeč ve výběrovém řízení na řešitele projektu vyhlášeném dne 3. 4. 2013, na základě smlouvy o dílo uzavřené s Českou republikou prostřednictvím Ministerstva dopravy České republiky dne 3. 7. 2013. V souladu se Specifikací díla a činností Zhotovitele, Způsobem provádění díla, Harmonogramem provádění díla a závěry jednotlivých schůzek se zadavatelem byly postupně zpracovány vstupní a dvě průběžné zprávy a tato závěrečná zpráva.

Ex-ante evaluace je mnohostranný proces, jehož výsledkem jsou expertní názory a doporučení na zaměření a charakter navrhovaných politik vypracované nezávisle na zpracovatelích programového dokumentu. Podstatným rysem přípravy programu a ex-ante evaluace je interaktivní povaha celého procesu s cílem zajištění budoucí úspěšné realizace programu, účelnosti a efektivnosti využití investovaných prostředků. Účelem ex-ante evaluace je zajistit kvalitní nastavení operačního programu tak, aby se tento program stal účinným nástrojem přispívajícím k cílům strategie Unie pro inteligentní a udržitelný růst (strategie Evropa 2020). Ex-ante evaluace má charakter formativní evaluace a její výsledky se bezprostředně promítnou do konečné podoby operačního programu.

Zpráva vychází ze zadávací dokumentace zadavatele, nabídky zhotovitele a dokumentu Vstupní zprávy.

Předmětem hodnocení evaluační zprávy je návrh Operačního programu Doprava, který pokrývá následující tematický cíl (TC) a definované prioritní osy (PO):

- TC 7: Podpora udržitelné dopravy a odstraňování překážek v klíčových síťových infrastrukturách“
  - PO 1: Infrastruktura pro železniční a další udržitelnou dopravu
  - PO 2: Silniční infrastruktura na síti TEN-T a veřejná infrastruktura pro čistou mobilitu
  - PO 3: Silniční infrastruktura mimo síť TEN-T

Závěrečná zpráva ex-ante hodnocení operačního programu Doprava stručně shrnuje dosavadní průběh interaktivní spolupráce ex-ante hodnotitele se zpracovatelem Operačního programu Doprava včetně dílčích výstupů, obsahuje úplné vyhodnocení všech dosud vznesených doporučení zpracovatelům Operačního programu Doprava. Tato zpráva obsahuje závěrečné hodnocení programu v členění na jednotlivé evaluační okruhy.

## 3 Popis průběhu prací

Dne 3. 7. 2013 byla podepsána smlouva o realizaci zakázky, následně byla uskutečněna schůzka mezi zadavatelem a zpracovatelem, kde byl upřesněn harmonogram finalizace výstupů. Dále byly dohodnuty principy komunikace, kontaktní osoby a předány některé materiály pro hodnocení.

Vedoucím realizačního týmu zpracovatele je Ing. Jan Kašík. Za plnění veřejné zakázky je zodpovědný řešitelský tým. Zadavatel se se zpracovatelem dohodl na postupu prací při zpracování zakázky, který vychází z požadavků a termínů daných MMR a Vládou ČR, z postupu zpracování operačního

programu, z orientačního harmonogramu daného ve smlouvě a z potřeby dostatečného časového prostoru na hodnocení nových verzí OP ze strany zpracovatele.

### 3.1 Seznam vytvořených průběžných zpráv, vstupů, podkladů

#### 3.1.1 Vstupní zpráva

Vstupní zpráva předložila detailní rozpracování jednotlivých evaluačních aktivit včetně konkretizace metod u jednotlivých evaluačních aktivit, dále uvedla jmenovité určení zapojení všech členů realizačního týmu do jednotlivých evaluačních aktivit a identifikaci potřebných informačních zdrojů pro odpověď na jednotlivé evaluační otázky.

#### 3.1.2 Předběžné hodnocení

Dokument obsahuje předběžné poznatky ex-ante hodnotitele Operačního programu doprava k verzi 2 Operačního programu Doprava 2014 – 2020, kdy hodnotitel předložil specifické připomínky k textu verze 2 OPD 2. Zjištěné skutečnosti byly dále plně rozvedeny v 1. Průběžné zprávě.

#### 3.1.3 1. průběžná zpráva

V tomto dokumentu byla uvedena průběžná ex-ante evaluace **Verze 2 Operačního programu Doprava 2014 – 2020 (OPD 2), červen 2013.**

V této fázi zpracování návrhu operačního programu byla k dispozici ex-ante kondicionalita (obsahující sektorovou analýzu a SWOT), teorie změny, návrh strategie a tematického cíle OPD 2, návrh systému prioritních os a specifických cílů a finančních alokací pro prioritní osy. Hodnotitel zpracoval první hodnocení obsahující vyjádření z hlediska konzistence, návaznosti, struktury a logického řetězce jednotlivých dokumentů a dále hodnocení vnitřních vazeb dokumentu. Hodnotil i provázanost cílů a prioritních os OPD 2 s cíli Strategie Unie pro inteligentní a udržitelný růst podporující začlenění a dalšími strategickými dokumenty.

Bylo zjištěno, že analýzy rozsahem odpovídají situační analýze v Dopravních strategiích, nepokrývají však oblasti nepokryté oblastí městské hromadné dopravy a alternativních energií. Návaznosti specifických cílů na strategické dokumenty nebyly v dokumentu explicitně uvedeny, ale v zásadě byly v souladu. V návrhu programu nebyly shledány rozpory s evropskou a národní legislativou.

Z hlediska vnitřních vazeb bylo možné materiál v zásadě vnímat jako dokument, ve kterém lze nalézt provázání dílčích částí programové dokumentace (vztah analýza → strategie → tematický cíl → investiční priority → specifické cíle → finanční alokace).

Teorie změny a strategie OPD 2 obsahovala vhodně zvolené prioritní osy, potřeby intervencí, investiční priority a specifické cíle, které vycházejí z Dopravních strategií, jako ex-ante kondicionality OPD 2.

Specifické cíle byly provázané a komplementární a bylo dosahováno potřebné synergie.

Bylo vyhodnoceno, že OPD 2 je koherentní s dalšími programy a politikami (Strategie Evropa 2020, Bílá kniha: Cesta k jednotnému evropskému dopravnímu prostoru – ke konkurenceschopnému a efektivnímu dopravnímu systému, evropská politika soudržnosti – hlavní požadavky na dopravu,

Politika transevropských dopravních sítí TEN-T v návrhu, Dopravní politika ČR na období 2014 – 2020 s výhledem do roku 2050, Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011 – 2020, Strategie podpory logistiky z veřejných zdrojů), byly zjištěny dílčí nedostatky, na které byl zpracovatel upozorněn.

Vyhodnocení koordinace s ostatními operačními programy bylo vzhledem ke stavu prací na dalších programech možné jen v omezené míře a bylo doplněno v 2. průběžné zprávě.

Mezi problémy, kterým ex-ante hodnotitel musel v rámci této hodnotící fáze čelit, patřily:

- Nedokončenost obecného nařízení a Dohody o partnerství
- Nepřipravenost strategických dokumentů pro metropolitní ITI
- Chybějící SEA hodnocení
- Nedostupnost, resp. neexistence návrhů Operačních programů přeshraniční spolupráce
- Nedokončenost indikátorové a implementační soustavy OPD 2

### Vyhodnocení zpracované SE analýzy a zpracovaných ex-ante kondicionalit

V rámci tohoto hodnocení byla sledována návaznost analytické části programového dokumentu na již vykonané analýzy pro dokument Dohoda o partnerství. Byla hodnocena návaznost na Dopravní sektorové strategie 2. fáze a jejich SWOT analýza a navrženy nutné dodatečné analýzy.

Hlavní analytické výstupy Dohody o partnerství jsou:

- Česká republika je díky poloze významnou tranzitní zemí,
- polohový potenciál není dostatečně využit s ohledem na nedostatky v dopravní infrastruktuře,
- silniční a železniční sítě vykazují kvalitativní nedostatky,
- financování dopravní infrastruktury je nedostatečné,
- špatný technický stav a absence páteřní sítě může způsobit, že Česká republika se stane periferií,
- důležité je usilovat o snížení spotřeby a snížení emisí, tj. preferovat multimodální, městskou a příměstskou drážní dopravu a ekologicky čistý vozový park, ITS v silniční dopravě a cyklistickou dopravu.

Analýza pro OPD 2 neuvádí některé z analytických výstupů Dohody o partnerství, jako je polohový potenciál, hrozba periferizace České republiky či absence a špatný stav páteřní sítě.

Strategie Evropa 2020 a Společný strategický rámec neobsahují vlastní analýzy a jejich výstupy se týkají oblasti dopravy zprostředkovaně či jako požadavek na koordinaci mezi Evropskými fondy a ostatními politikami a nástroji Unie, jejich odezva v analytické části OPD 2 není tedy možná. V analytické části jsou podrobně reflektovány záměry iniciativy Evropa méně náročná na zdroje, u nichž je podrobně uvedeno i propojení se specifickými cíli OPD 2.

V OPD 2 jsou dále popsány další evropské i národní strategické dokumenty (Integrované hlavní směry strategie Evropa 2020, Průmyslová politika pro věk globalizace, Národní program reforem, Národní

inovační strategie ČR 2012-2020, Strategický rámec udržitelného rozvoje, Strategie regionálního rozvoje ČR pro období 2014–2020), které však nejsou vždy uvedeny v předchozí části. Některé strategické dokumenty nejsou součástí analýz (např. Poziční dokument EK, který ukládá dokončit osu dopravní infrastruktury, připojit české regiony k transevropské dopravní síti, zlepšit kvalitu a funkčnost sítí, řešit prodlevy v budování TEN-T a přeshraničních spojů a nedostatečné kapacity, především klíčových infrastruktur a řešit prioritně investice do udržitelné městské dopravy).

Jako tematický cíl je pro OPD 2 vybrán tematický cíl 7. Podpora udržitelné dopravy a odstraňování překážek v klíčových síťových infrastrukturách. V návrhu Nařízení EPaR o společných ustanoveních (obecné nařízení) jsou definovány v čl. 9 tematické cíle fondů a společný strategický rámec. Pro tematický okruh mobilita, dostupnost, sítě a energie jsou v návrhu Dohody o partnerství alokovány tematické cíle 4 a 7, návrh Dohody o partnerství zatím neobsahuje přidělení Tematických cílů jednotlivým operačním programům.

Ex-ante kondicionalitami pro OPD 2 jsou podle návrhu obecného nařízení pro tematický cíl 7: Komplexní národní dopravní plán, obsahující pořadí důležitosti investic, hlavní i globální sítě TEN-T a místních napojení včetně městské a regionální hromadné dopravy, časový plán, rozpočtový rámec, SEA a opatření k posílení způsobilosti zprostředkujících subjektů a příjemců realizovat projekt. Hlavní ex-ante kondicionalitou jsou Dopravní sektorové strategie, které splňují naprostou většinu požadavků, včetně opatření k posílení zprostředkujících subjektů a příjemců (kap. 8 Knihy 10). Jediné téma, které je jen omezeně pokryto Dopravními strategiemi je regionální a městská hromadná doprava (součástí analýz v Knize 1 je popis Integrovaných dopravních systémů), a proto by OPD 2 měl obsahovat i stručnou situační analýzu především v Dopravních strategiích nepokryté oblasti městské hromadné dopravy.

### **Nezávislé posouzení investičních potřeb v oblasti dopravy, vytipování a zdůvodnění prioritních investičních oblastí**

Investiční potřeby v oblasti dopravy byly popsány ve výstupech Dopravních strategií, jejichž souhrnný dokument byl po mezirezortním připomínkovém řízení dokončen k 30. 9. 2013 a je tak zásadním podkladem analytické části OPD 2.

Bylo naplánováno, že na téma ITS proběhne workshop s účastí Sdružení pro Dopravní Telematiku, který se konal dne 4. 9. 2013 a jeho doporučení byla předána zpracovateli OPD 2 ve formě zápisu.

Téma alternativní energie se plánovalo projednat na jednání pracovní skupiny pro programování za účasti ředitele odboru pozemních komunikací MD ČR. Bylo konstatováno, že předpoklady, ze kterých návrh vychází, bude potřebné doplnit do analytické části.

### **Vyhodnocení konzistence OP**

V rámci tohoto hodnocení je vyhodnocena návaznost analytické a návrhové části OP a návaznost návrhové části s národními a evropskými strategickými dokumenty na vyšší úrovni. Specifické cíle programu navazují na potřeby identifikované v Dopravní sektorové strategii a její SWOT analýze.

Hlavní výstupy SWOT analýzy jsou:

- Silniční doprava potřebuje zvýšit kvalitu infrastruktury a bezpečnost a snížit dopady na životní prostředí a energetickou náročnost, k tomu využít opravy a výstavbu infrastruktury, moderní informační technologie a využívání alternativních pohonů – tomu dobře odpovídají specifické cíle 1.6, 2.1, 2.2 a 3.1.
- Železniční doprava potřebuje modernější vozový park, kapacitnější a rychlejší tratě a lepší a pružnější služby, k tomu je navrženo využít podporu veřejné dopravy v integrovaných dopravních systémech, a posílit roli železnice při dálkové přepravě hromadných substrátů a v kombinované dopravě. – tomu dobře odpovídají specifické cíle 1. 1, 1.2, 1.5 a 1.7.
- Vodní doprava potřebuje snížit závislost na plavebních podmínkách, dobudovat přístavy a zvýšit rychlost přepravy, k tomu se navrhuje zajistit spolehlivou splavnost labsko-vltavské vodní cesty a napojení nákladní dopravy do logistických center - tomu dobře odpovídají specifické cíle 1.3.
- Multimodální doprava potřebuje vybudovat logistická centra, k tomu přispívá specifický cíl 1.4.

Návaznost specifických cílů na výstupy SWOT analýz Dopravních strategií není v OPD 2 nikde explicitně doložena, ale navržené specifické cíle jsou věcně v souladu s potřebami, jak je doloženo v matici vazeb.

<b>Matrice vazeb (1 = významná vazba, 2=silná vazba, 3=zásadní vazba)</b>										
Potřeby podle SWOT/Specifické cíle	1.1	1.2	1.3	1.4	1.5	1.6	1.7	2.1	2.2	3.1
Vyšší kvalita silnic						2		3	3	3
Nižší dopady na ŽP	1			2	2		2			1
Moderní vozový park železnic							3			
Kapacitnější a rychlejší tratě	3	2			2					
Přeprava hromadných substrátů po železnici	2	3		2			2			
Nižší závislost na plavebních podmínkách			3							
Přístavy			3							
Logistická centra				3						

Návrhová část Dopravních strategií je reflektována v analýze železniční dopravy, není však součástí analýz silniční a vodní dopravy. Dopravní sektorové strategie 2. fáze jsou rámcově popsány, není však uveden finanční rámec a nejsou uvedeny výsledky – pořadí navržených investic (vzhledem k probíhajícímu mezirezortnímu připomínkovému řízení tak bude moci být učiněno až v září 2013).

Návaznosti specifických cílů na Strategii pro inteligentní a udržitelný růst podporující začlenění (Evropa 2020) je obtížné popsat:

- V příslušné kapitole jsou detailně popsány specifické cíle, kterými je naplňována iniciativa Evropa méně náročná na zdroje a její záměry.

- Nad rámec společně definovaných cílů je v NRP zohledněna též strukturální překážka bránící dosažení vyššího tempa hospodářského růstu formulovaná Radou pro hospodářské a finanční záležitosti EU: Nedostatečná síť páteřní dopravní infrastruktury.

Návaznosti specifických cílů na Plán evropského jednotného dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje (Bílá kniha EU o dopravě) a další sektorové strategie není v dokumentu explicitně uvedena, není uvedeno, jakým způsobem a v jakém rozsahu přispějí intervence k hlavním cílům.

Pokud jde o návaznost na Dohodu o partnerství, investiční priority vycházejí z námětů iniciativa Evropa méně náročná na zdroje a její záměry strategie Evropa 2020 a definované strukturální překážky v rámci NPR.

### Vyhodnocení intervenční logiky OP

Teorie změny a strategie OPD 2 obsahuje vhodně zvolené prioritní osy, potřeby intervencí, investiční priority a specifické cíle, které vycházejí z Dopravních strategií, jako ex-ante kondicionality OPD 2. Popis specifických cílů však obsahuje také podrobné analýzy příslušných dopravních oborů, které v této části OPD 2 již nemají být.

Logika postupu definice investičních priorit, prioritních os a specifických cílů vychází z řetězce Ex-ante kondicionalita – doplňkové analýzy (např. telematika nebo podpora elektromobility) – návrh strategie včetně tematického cíle a investičních priorit – systém prioritních os - specifické cíle. Tento postup je správně nastaven a dostatečně popsán s dílčími nedostatky v některých specifických cílech.

Je třeba lépe dopracovat podporu telematiky (k tomu je naplánován workshop na 4. 9. 2013) a podporu elektromobility. Je také potřebné doplnit analytické výstupy k městské hromadné dopravě a specifickému cíli 1.6. – Systémy řízení městského silničního provozu a zavádění ITS na městské silniční síti. Specifický cíl 1.6. je potřebné konkrétněji definovat s jasným zaměřením na městskou dopravu, naopak rozvoj ITS v rámci cíle 2.1. by měl být popsán ve vztahu k potřebám silniční infrastruktury včetně vazby na Jednotný systém dopravních informací.

### Vyhodnocení koherence OP

Návrh struktury operačního programu navazuje na tematické cíle a investiční priority způsobem, který je v souladu s dosud navrženými pravidly v Dohodě o partnerství a vhodně navazuje na ex-ante kondicionality, především Dopravní strategie 2. fáze

Specifické cíle jsou provázané a komplementární a je dosahováno potřebné synergie. Případné odchylky od správných vazeb byly popsány.

OPD 2 je koherentní s dalšími programy a politikami (Strategie Evropa 2020, Bílá kniha: Cesta k jednotnému evropskému dopravnímu prostoru – ke konkurenceschopnému a efektivnímu dopravnímu systému, evropská politika soudržnosti – hlavní požadavky na dopravu, Politika transevropských dopravních sítí TEN-T v návrhu, Dopravní politika ČR na období 2014 – 2020 s výhledem do roku 2050, Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011 – 2020, Strategie podpory logistiky z veřejných zdrojů, dílčí nedostatky jsou též popsány.



V OPD 2 jsou integrované územní investice v metropolitních oblastech podrobně popsány, vzhledem ke stavu přípravy územních rozvojových strategií není konkrétnější definice koordinačních mechanismů k 31. 8. 2013 možná.

V návrhu programu nebyly shledány rozpory s evropskou a národní legislativou.

### **Vyhodnocení koherence s ostatními OP**

Společný strategický rámec obsahuje požadavek na nástroj CEF v bodě 4.8 : „Vazba na plánování investic založených na skutečných a plánovaných dopravních potřebách a identifikaci chybějících spojení při zohlednění potřeb rozvoje přeshraničních spojení v Unii a propojení mezi regiony uvnitř členského státu. Investice do regionální konektivity na TEN-T, koordinace prioritizace investic s plánováním TEN-T a implementačními plány koridorů páteřní sítě. Řešení udržitelné mobility“. Tento požadavek je plně v souladu s požadavky na OPD 2.

Vyhodnocení koordinace s ostatními operačními programy je vzhledem ke stavu prací na dalších programech zatím možné jen v omezené míře a bude doplněno ještě ve 2. průběžné zprávě. Soulad s OPPIK a s OPŽP je popsán, stejně jako nedostatky Karty hraničních oblastí, která není odsud provázána na implementační strukturu.

### **Zpracování připomínek ex-ante hodnocení**

Připomínky byly předány v tabulkové formě zpracovateli OPD 2, připomínky byly vypořádány a buďto zpracovány nebo vysvětleny.

### 3.1.4 2. průběžná zpráva

Obsahem dokumentu byla průběžná ex-ante evaluaci **Verze 3 Operačního programu Doprava 2014 – 2020 (OPD 2), září 2013**, tato verze OPD 2 byla odeslána dne 30. 9. 2013 na MMR.

Hodnotitel zpracoval druhé hodnocení obsahující hodnocení indikátorové soustavy na úrovni dosavadního zpracování, horizontálních principů, administrativní kapacity pro implementaci, monitorování a evaluaci OPD 2 a byl dokončen benchmark 3 operačních programů sektoru doprava ve verzi návrhů k veřejným připomínkám (Slovensko, Maďarsko, Polsko).

Do verze 3 byla zapracována většina připomínek ex-ante hodnotitele uvedených v 1. průběžné zprávě. Protože již hodnocené části Operačního programu doprava v rámci evaluačních okruhů 1 a 2 byly upraveny a doplněny, zabývalo se jimi hodnocení opakovaně, hodnocení byla provedena na základě nově zjištěných skutečností a znovu byly uplatněny některé nezpracované připomínky.

Bylo zjištěno, že k některým podporovaným aktivitám není dosud stanoven indikátor výsledku a nebyla dosud provedena kvantifikace indikátorů. Horizontální principy jsou naplňovány. Princip partnerství nebyl hodnocen, neboť nebyla dosud stanovena skupina (výbor) pro monitorování a evaluaci Operačního programu Doprava 2. Podrobně byla posouzena administrativních kapacita pro implementaci, monitorování a evaluaci OPD 2 a byly definovány nedostatky ve spolupráci aktérů implementace programu. Hodnocení finančních alokací nebylo v této fázi provedeno, neboť nebyl definován finanční rámec ani indikativní seznam projektů.

Mezi problémy, kterým ex-ante hodnotitel musel v rámci této hodnotící fáze čelit, patřily:

- Absence finální indikátorové soustavy
- Vzhledem k informacím z NOKu lze očekávat, že dojde k nezanedbatelným změnám v indikátorové soustavě. Z tohoto důvodu je nutné brát dosavadní realizaci evaluačního okruhu 3 pouze rámcově. Finální posouzení administrativních kapacit pro monitoring a evaluaci je provedeno v rámci Závěrečné zprávy.

#### **Opakované posouzení SE analýzy, investičních potřeb v oblasti dopravy a prioritních investičních oblastí.**

Socioekonomická analýza byla upravena a poskytuje nyní relativně stručný a přehledný podklad pro vypracování návrhu. Doporučujeme převzít z dokončených Dopravních strategií zásadní výstupy, především výstupy z dopravního modelování, nejlépe v grafické podobě.

Dokončené Dopravní strategie, 2. fáze, uvádějí investiční potřeby v kap. 57.5. souhrnného dokumentu, na tento výstup by měla minimálně odkazovat analytická část OPD 2, příp. by bylo vhodné uvést rámcový rozsah potřebných investic v jednotlivých druzích dopravy. Jsou k dispozici též mapové výstupy s navrženým rozsahem investic.

Prioritní investiční oblasti jsou vybrány z Návrhu Nařízení Evropského parlamentu, bylo by vhodné uvést zdůvodnění tohoto výběru a vazbu na typy projektů podle členění v Dopravních strategiích, 2. fáze.

K jednotlivým specifickým cílům by bylo vhodné uvést, z jaké vycházejí ex-ante kondicionality.

Na téma ITS proběhl workshop s účastí Sdružení pro Dopravní Telematiku, který se konal dne 4. 9. 2013 a jeho doporučení byla předána zpracovateli OPD 2 ve formě zápisu, ze schůzky vyplývají některá doporučení, která jsou v modifikované podobě uvedena v kapitole 3.1 2. průběžné zprávy.

Směrnice Evropského parlamentu a Rady č. 40 ze dne 7. července 2010 (2010/40/EU) o rámci pro zavedení inteligentních dopravních systémů v oblasti silniční dopravy a pro rozhraní s jinými druhy dopravy požaduje, aby členské státy po první zprávě podaly každé tři roky zprávu o pokroku dosaženém při zavádění činností uvedených v čl. 17 odst. 1. První zpráva byla odevzdána v roce 2011. Z této zprávy lze čerpat informace do analytické části dokumentu, která zatím neobsahuje analýzu aktuálního stavu ITS v ČR.

Téma alternativní energie se projednává na jednání pracovní skupiny pro programování za účasti ředitele odboru pozemních komunikací MD ČR. Předpoklady, ze kterých návrh vychází, bude potřebné doplnit do analytické části.

### **Opakované vyhodnocení konsistence a intervenční logiky OP**

Též hodnocení návrhu bylo prováděno opakovaně. Většina připomínek ex-ante hodnotitele byla do verze 3 zpracována. V kapitole 3.1. byly navrženy možné úpravy specifických cílů 1.3. a 1,6, které vzešly ze schůzky se Sdružením pro dopravní telematiku dne 4.9.2013.

Přetrvává forma zpracování této kapitoly OPD 2, kde její podstatnou částí jsou analytické poznatky uvedené ke každému specifickému cíli. Již v 1. Průvodní zprávě bylo konstatováno, že v popisu specifických cílů by neměly být znovu uváděny analýzy a bylo navrženo analýzy přesunout do kapitoly 2, neboť byly často vhodněji zpracovány, než texty v kapitole 2. Po úpravě kapitoly 2 již nejsou patrné zásadní nedostatky analytické části a její další doplňování již není žádoucí. Analytický úvod ke každému specifickému cíli napomáhá provázanosti návrhu na analýzy, v některých případech by však bylo vhodné zestručnění analytického úvodu (např. SC. 1.1). U prioritní osy 2 je již analytická část velmi stručná či zcela chybí. Přístup ke všem specifickým osám by měl být pokud možno obdobný.

Specifické cíle programu a jejich návaznosti jsou po vypuštění a rozdělení jednoho specifického cíle odůvodněné a logické. Návaznost na návrhovou část dokončených Dopravních strategií, 2. fáze, je věcně správná, není však v návrhové části deklarována, nejde do podobnějších návazností na vnitřní strukturu Dopravních strategií a neidentifikuje specifické cíle, které nemají oporu v Dopravních strategiích. Návaznosti specifických cílů na Strategii pro inteligentní a udržitelný růst podporující začlenění (Evropa 2020) jsou popsány přehledně v kap. 2.2.1, návaznosti cílů na Plán evropského jednotného dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje (Bílá kniha EU o dopravě) jsou popsány podrobně v kap. 2.2.2 a další sektorové strategie. V kapitole Infrastruktura návrhu Dohody o partnerství jsou popsány hlavní identifikované problémy, z nich vyplývající potřeby rozvoj a jejich územní dimenze. Analytická východiska OPD 2 a definované specifické cíle se ve většině případů shodují s definovanými problémy, resp. z nich vyplývajícími potřebami rozvoje. OPD 2 však neobsahuje informaci o vazbě na tuto část Dohody o partnerství. Věcně jsou analytická zjištění a cíle většinou ve shodě. Chybějí některé detaily, jako uvedení nedostatků v propojení krajských měst či napojení sekundárních a terciárních center na

TEN-T v analytické části nebo uvedení vazeb specifických cílů nejen na NPR ale též na Dohodu o partnerství v tab. č. 2 (u vazeb na NPR jsou zde však uvedeny odkazy na čísla a znění opatření, která se v NPR 2013 nevyskytují, pocházejí z NPR 2011). Specifické cíle OPD 2 jsou v dokonalé shodě s potřebami rozvoje podle Dohody o partnerství. Některé cíle a rozpory se mohou objevit po zpracování výstupů z Dopravních strategií, 2. fáze do indikativního seznamu velkých projektů, neboť některé priority uvedené v územní dimenzi nejsou shodné s výstupy Dopravních strategií.

### Vyhodnocení relevance, jasnosti a kvantifikace navržených indikátorů

Ex-ante hodnotitel při posuzování využíval metodický pokyn NOK Zásady tvorby a používání indikátorů v programovém období 2014-2020, který definuje požadavky na tvorbu indikátorové soustavy. Dle doporučení EK by specifický cíl neměl obsahovat více jak 2 výsledkové indikátory. Pro každý projekt musí být vybrán minimálně 1 výsledkový a 1 výstupový indikátor. Nesmí být použity indikátory, které nejsou součástí NČI 2014. Nově navržené indikátory jsou posuzovány na základě metodického pokynu a jsou buď vloženy do NČI 2014+ nebo jsou pro svou nevhodnost zamítnuty a ŘO je nesmí v rámci implementace využívat.

V září 2013 se příprava operačního programu nachází ve druhé fázi dopracování programu, v rámci níž se i vymezují a kvantifikují indikátory a milníky. Návrh soustavy indikátorů byl předložen k připomínkám Platformy OPD 2.

Indikátorová soustava operačního programu Doprava je vytvářena za účelem podpory efektivního řízení distribuce finančních prostředků operačního programu.

Základní struktura indikátorového systému OP Doprava

- **Společné indikátory (tzv. „Common“)** - Indikátory výstupu a výsledku stanovené z úrovně Evropské komise za účelem agregace informací v členské zemi a napříč všemi členskými zeměmi EU. Indikátory musí být v rámci soustavy využívány u všech intervencí tam, kde je to vhodné.
- **Specifické indikátory** - Výstupové a výsledkové indikátory nad rámec společných indikátorů stanovených ze strany EK, které jsou součástí indikátorové soustavy Dohody o partnerství nebo operačního programu.

Užitými typy indikátorů OPD 2 jsou:

- **Indikátory výstupu** - Indikátory určené pro sledování a vyhodnocování prováděných opatření a aktivit, které charakterizují konkrétní činnost. Podávají informace o okamžitých výstupech realizace jednotlivých operací / akcí / projektů v rámci programu.
- **Indikátory výsledku** - Indikátory s přímou vazbou na stanovené cíle. Slouží k prokázání, zda bylo cíle projektu / programu dosaženo. Obsahují např. informaci o zpravidla střednědobých změnách v důsledku vytvořených výstupů.

Ex- ante hodnotitel si v rámci posouzení relevance položil následující otázky:

OTÁZKA	ODPOVĚĎ
<b>Je identifikováno dostatečné množství indikátorů výsledku tak, aby odrážely aktivity podporované programem a bylo možné posuzovat přínos programu?</b>	V současné chvíli k některým podporovaným aktivitám není indikátor výstupu. V připomínkách jsou předloženy výsledky, které jasně ukazují, které podporované aktivity nejsou pokryty výstupovými indikátory, a předkládá náměty indikátorů na doplnění.
<b>Měří indikátor problém(y) identifikované v teorii změny?</b>	Převážně jsou problémy řešeny.
<b>Je kvantifikace problému indikátorem vhodná?</b>	Převážně ano.
<b>Je pro každý indikátor uveden zdroj dat?</b>	V kolonce zdroj dat a frekvence sledování je uvedeno pouze označení P a ŘO (příjemci a Řídící orgán), přičemž zkratka P není v seznamu zkratk definována, je uvedena pouze pod tabulkou. Bez podrobné definice indikátorů nelze posoudit, zda jsou to relevantní zdroje.
<b>Jsou dány přesné definice indikátorů?</b>	V rámci návrhu textu programu nejsou předloženy přesné definice indikátorů.
<b>Jsou vhodně zvoleny jednotky indikátoru?</b>	Převážně ano. V připomínkách jsou pak identifikovány nedostatky v měrných jednotkách.
<b>Jsou stanoveny cílové hodnoty indikátorů (kvalitativní, či kvantitativní)?</b>	Ve verzi 3 OPD 2 zatím není k některým podporovaným aktivitám indikátor výstupu a to s ohledem na fakt, že Řídící orgán neobdržel data ohledně přidělených finančních alokací. Kvantifikace indikátorů bude posouzena v následující fázi.

### Posouzení definovaných milníků pro výkonnostní rámec

Verze 3 OPD 2 neobsahovala milníky ve výkonnostním rámci.

### Posouzení horizontálních principů

Předmětem hodnocení je posouzení, zda Operační program doprava 2 navrhuje opatření podporující rovné příležitosti mužů a žen, opatření, která zabraňují diskriminaci a zároveň podporují udržitelný rozvoj.

Souhrnně lze konstatovat, že Operační program není v podstatném rozporu s uvedenými principy nebo pro něj nejsou příliš relevantní (např. problematika rovných příležitostí mužů a žen). Jednotlivé

navrhované intervence vycházejí z Dopravních strategií, 2. fáze, které získaly kladné stanovisko SEA a shoda intervencí s výstupy Dopravních strategií tak v principu garantuje udržitelnost intervencí. Mimo rámec Dopravních strategií je navrhována podpora veřejné dopravy a nízkouhlíkové mobility, což jsou ve své podstatě intervence podporující udržitelný rozvoj.

Bylo konstatováno, že k Operačnímu programu Doprava 2 bude potřebné opatřit stanovisko vnitrostátních orgánů pro rovné zacházení, které má být předloženo spolu s návrhem OPD 2 Evropské komisi.

### Zpracování připomínek ex-ante hodnocení

Připomínky k 2. průběžné zprávě byly předány v textové i tabulkové formě zpracovateli OPD 2. Připomínky byly písemně vypořádány a buďto zpracovány nebo vysvětleny.

Připomínky byly předány v tabulkách zpracovateli OPD 2, připomínky byly vypořádány. Text Operačního programu doprava byl následně výrazně zkrácen podle předepsané šablony (Draft Template). Takto upravený plně dokončený Operační program doprava byl předmětem závěrečné fáze hodnocení.

#### 3.1.5 Závěrečná zpráva

Tento dokument shrnuje všechna zjištění a závěry, ke kterým hodnotitel v rámci ex-ante evaluace došel. Předkládá taktéž hodnocení částí, které v předchozích fázích nebylo možno posuzovat, nebo bylo možno je hodnotit pouze předběžně. Jedná se o opětovné hodnocení indikátorů, hodnocení finančních alokací a principu partnerství a to k verzi OPD 2 z dubna 2014.

Závěrečná zpráva hodnotí verzi OPD 2 přepracovanou do zcela jiné struktury a v jiném rozsahu podle Draft Guidelines for the Content of the Operational Programme ze 14. 3. 2014, jedná se tedy do určité míry o nová hodnocení a nelze vždy přímo navázat na zjištění z obou průběžných zpráv. Názvy investičních priorit byly uvedeny do souladu s příslušnými opatřeními Nařízení a FS a Nařízení o ERDF. Některé dříve hodnocené části byly z poslední verze zcela vypuštěny (např. Řízení a implementace OP Doprava).

Při práci na finálním hodnocení byly prováděny tyto činnosti:

- Revize evaluačních okruhů řešených v 1. a 2. průběžné zprávě
- Revize hlavních zjištění
- Revize doporučení
- Revize a aktualizace

### 3.2 Seznam osob, které se podílely na jednotlivých evaluačních aktivitách a na zpracování závěrečné zprávy

Roli ex- ante evaluátora vykonávalo sdružení společností NDCon s.r.o. a SPF Group, v.o.s. Seznam členů realizačního týmu a jejich zapojení při realizaci ex-ante evaluaci je uveden v připojené tabulce.

Jméno	Role v ex-ante hodnocení
<b>Ing. Jan Kašík</b>	Vedoucím dopravní expert při zpracování ex-ante hodnocení. Koordinace činností pracovního týmu, komunikace se zadavatelem a odbornou pracovní skupinou. Hodnocení struktury a logiky a reálnosti, konzistenci a odůvodněnost priorit souvisejících s oborem silniční a železniční infrastruktury a veřejné dopravy.
<b>RNDr. Jan Srb</b>	Zajištění metodického řízení projektu. Příprava struktury dokumentu a zajištění formální správnosti hodnocení.
<b>Mgr. Gabriela Šulmanová</b>	Hodnocení souvislostí OPD 2 s regionálním rozvojem a posouzení koherence s Dohodou o spolupráci a dalšími programovými dokumenty, politikami a strategickými dokumenty EU.
<b>Ing. Dominik Žďánský</b>	Hodnocení struktury a logiky dokumentu relevance, reálnosti a odůvodněnosti, konzistence priorit, opatření a intervencí a kvantifikaci cílů doplnění systému indikátorů OPD 2. Hodnocení struktury a logiky a reálnosti, konzistence a odůvodněnosti priorit. Hodnocení ekonomické vazby hodnocených priorit, opatření a intervencí.
<b>Ing. Alexandra Kumpoštová PhD.</b>	Hodnocení struktury a logiky a reálnosti, konzistence a odůvodněnosti priorit z pohledu rozvoje dopravní infrastruktury – pozemních komunikací a vodní dopravy
<b>Ing. Pavla Urbánková</b>	Analýza dokumentů používaných v rámci OP Doprava

### 3.3 Popis průběhu realizace prací a souhrnný přehled užitých metod

Evaluační okruh 1		Popis metody hodnocení
<b>1) Vyhodnocení zpracované SE analýzy a vhodnost zpracované ex-ante kondicionality (Dopravní sektorová strategie 2. fáze) pro tvorbu Operačního programu Doprava</b>	Byla posouzena návaznost analytické části programového dokumentu na již vykonané analýzami pro dokument Dohoda o partnerství. Byla zhodnocena vhodnost zpracovaných Dopravních sektorových strategií, 2. fáze a provedené SWOT analýza jako ex-ante kondicionality, klasifikace problémů a disparit, též včetně návazností na Dohodu o partnerství a její ex-ante hodnocení.	
<i>Zapojení člena týmu</i>	Kašík	
<b>2) Nezávislé posouzení investičních potřeb v oblasti dopravy, vytipování a zdůvodnění prioritních investičních oblastí.</b>	Posouzení bylo realizováno na základě podrobných znalostí podkladů pro konstrukci HVDI a postupu realizace OPD 2007-2013. Bude uspořádán krátký workshop na téma rozvoje ITS, který proběhne 4.9.2013 s oslovenými odborníky)	
<i>Zapojení člena týmu</i>	Žďánský, Kašík, Kumpoštová	
Evaluační okruh 2		Popis metody hodnocení
<b>1) Vyhodnocení konsistence OP</b>	<p>V rámci tohoto hodnocení byla vyhodnocena návaznost analytické a návrhové část OP a návaznost návrhové části s národními a evropskými strategickými dokumenty na vyšší úrovni. Hodnoceny byly zejména následující aspekty:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• definice specifických cílů programu a jejich návaznost a odůvodněnost z hlediska potřeb identifikovaných v rámci SE analýzy a SWOT,</li> <li>• návaznost návrhové části na Dopravní sektorovou strategii 2. fáze,</li> <li>• návaznost specifických cílů na Strategii pro inteligentní a udržitelný růst podporující začlenění (Evropa 2020),</li> <li>• návaznost cílů na Plán evropského jednotného dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje (Bílá kniha EU o dopravě) a další sektorové strategie,</li> <li>• návaznost cílů na potřeby identifikované v rámci Dohody o partnerství</li> </ul>	
<i>Zapojení člena týmu</i>	Kumpoštová, Urbánková, Kašík, Šulmanová	
<b>2) Vyhodnocení intervenční logiky OP</b>	<p>Vyhodnocena byla navržená teorie změny a její strategie a to z následujících hledisek:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• vhodnost volby investičních priorit,</li> <li>• logika postupu a návaznosti řetězce: SE analýza – SWOT analýza – Návrh strategie a jejího globálního cíle – Tematický cíl OPD 2 – Systém prioritních os – Specifické cíle – Investiční opatření),</li> <li>• vhodnost nastavení všech atributů prioritních os (podporované aktivity, cílové skupiny, územní zaměření, plánované finanční nástroje),</li> <li>• plánované účinky intervencí.</li> </ul>	
<i>Zapojení člena týmu</i>	Kumpoštová, Kašík	



<b>3) Vyhodnocení vnější koherence OP</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vyhodnocení návaznosti na Dohodu a partnerství a v ní stanovených 5 Národních cílů, 13-16 Tematických cílů a 11 Investičních priorit.</li> <li>• Vyhodnocení návaznosti na Ex-ante kondicionality, tj. Dopravní sektorovou strategii 2. fáze</li> <li>• Vyhodnocení koherence OP Doprava s dalšími programy a politikami (Strategie Evropa 2020, Bílá kniha: Cesta k jednotnému evropskému dopravnímu prostoru – ke konkurenceschopnému a efektivnímu dopravnímu systému, evropská politika soudržnosti – hlavní požadavky na dopravu, Politika transevropských dopravních sítí TEN-T v návrhu, Dopravní politika ČR na období 2014 – 2020 s výhledem do roku 2050, Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011 – 2020, Strategie podpory logistiky z veřejných zdrojů, Národní strategie cyklistické dopravy).</li> <li>• Vyhodnocení koherence cílů OP Doprava se strategiemi území pokrytých ITI, vyhodnocení koordinačních mechanismů.</li> <li>• Vyhodnocení souladu programu s legislativou na národní a evropské úrovni.</li> </ul>	
<b>Zapojení člena týmu</b>	Urbánková, Kašík	
<b>4) Vyhodnocení vnitřní koherence OP</b>	Vyhodnocení vzájemné vnitřní provázanosti, komplementarity a potenciální synergie specifických cílů jednotlivých prioritních os a investičních oblastí OP Doprava. Vyhodnocení do jaké míry se jednotlivé prioritní osy/investiční priority doplňují, příp. vylučují a zdali mohou vytvářet žádoucí synergické efekty.	
<b>Zapojení člena týmu</b>	Kašík	
<b>5) Vyhodnocení koherence s ostatními OP</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vyhodnocení koordinace s programem CEF,</li> <li>• Vyhodnocení koordinace s operačními programy IROP, OPŽP, OP Praha – pól růstu ČR,</li> <li>• Vyhodnocení koordinace s OP příhraniční spolupráce se Slovenskem, Polskem, Bavorskem a Saskem, OP nadnárodní spolupráce Central Europe a OP meziregionální spolupráce.</li> <li>• Pro vyhodnocení těchto aspektů byly využity zejména následující metody:</li> <li>• Desk research – kromě práce s podklady zejména v oblasti vyhodnocení konzistence OP,</li> <li>• Fokální skupina – zaměřená na diskusi klíčových tematických okruhů,</li> <li>• Metoda intervenční logiky vyjádřené teorií změny – pro posouzení celkové logiky a provázanosti OP,</li> <li>• Metoda logického rámce (LOGFRAME) – pro posouzení koherence OP.</li> </ul>	
<b>Zapojení člena týmu</b>	Srb, Žďánský	
<b>Evaluační okruh 3</b>	<b>Popis metody hodnocení</b>	<b>Zapojení člena týmu</b>
<b>1) Vyhodnocení relevance navržených indikátorů</b>	V rámci této evaluační části se hodnotí provázanost podporovaných aktivit s očekávanými výstupy a výsledky. Byla posouzena celková provázanost indikátorové soustavy s cíli OP doprava a navrženými podporovanými aktivitami.	
<b>Zapojení člena týmu</b>	Žďánský, Kumpoštová	

<b>2) Posouzení jasnosti navržených indikátorů</b>	Bylo posouzeno, zda indikátory mají jednoznačnou definici, jsou měřitelné, jsou definovány jejich zdroje a způsoby jejich sběru.	
<i>Zapojení člena týmu</i>	Žďánský, Kumpoštová	
<b>3) Posouzení kvantifikace indikátorů</b>	V rámci této části bylo vyhodnoceno, zda cílové hodnoty indikátorů jsou realistické a odpovídají navržené intervenční logice programu, zvoleným formám podpory a finanční alokaci na jednotlivé investiční priority.	
<i>Zapojení člena týmu</i>	Žďánský, Kumpoštová	
<b>4) Posouzení definovaných milníků pro výkonnostní rámec</b>	Cílem tohoto hodnocení bylo vyhodnotit, do jaké míry jsou reálně stanoveny průběžné hodnoty indikátorů jako milníků pro výkonnostní rámec programu v roce 2016 a 2018 a verifikovat do jaké míry může být naplnění stanovených indikátorů ovlivněno jinými faktory mimo kompetence řídicího orgánu OP Doprava.	
<i>Zapojení člena týmu</i>	Žďánský, Kumpoštová	
<b>5) Posouzení horizontálních principů</b>	Posouzen byl přístup k zahrnutí výstupů SEA a tématu rovnosti a nediskriminace do procesu tvorby a následné implementace programového dokumentu.	
<i>Zapojení člena týmu</i>	Kašík, Srb	
<b>Evaluační okruh 4</b>	<b>Popis metody hodnocení</b>	<b>Zapojení člena týmu</b>
<b>1) Posouzení administrativní kapacity pro implementaci programu</b>	Posouzen bude způsob implementace jednotlivých opatření. Navazující hodnocení systému řízení a implementace bude zaměřeno na vyhodnocení distribuce odpovědností mezi orgány implementace a procesů řízení programů. Vyhodnocen bude systému předkládání, výběru a schvalování projektů a způsobu výběru projektů. Posouzení se zaměřilo rovněž na úzká místa v implementaci.	
<i>Zapojení člena týmu</i>	Srb, Šulmanová	
<b>2) Posouzení naplňování principu partnerství</b>	Cílem tohoto posouzení bylo naplňování principu partnerství jak při přípravě programu, tak ve fázi jeho implementace.	
<i>Zapojení člena týmu</i>	Kašík	
<b>3) Posouzení administrativních kapacit pro monitoring a evaluace</b>	Vyhodnocen byl systém sběru dat pro monitoring a evaluace z hlediska správného načasování, použití zdrojů informací. Bude verifikováno, zda navržené procesy zajistí kvalitní data pro monitoring a evaluaci. Zároveň evaluátor specifikoval potřebu dat pro on-going evaluace případně ex-post evaluaci, v rámci kterých by měly vyhodnoceny i dopady programu	
<i>Zapojení člena týmu</i>	Srb, Šulmanová	
<b>Evaluační okruh 5</b>	<b>Popis metody hodnocení</b>	<b>Zapojení člena týmu</b>
1) Hodnocení finančního plánu a navržení případných změn z hlediska potřeb a absorpční kapacity		Žďánský
2) Expertní odhad a posouzení relativních nákladů intervencí, který vychází ze zpracované Dopravní sektorové strategie 2. fáze		Kašík

## 4 Finální zjištění za jednotlivé oblasti evaluace

### 4.1 Hodnocení analytické části programu - evaluační okruh 1

V rámci hodnocení byla sledována návaznost analytické části programového dokumentu na již vykonané analýzy pro dokument Dohoda o partnerství. Byla zhodnocena vhodnost zpracovaných Dopravních sektorových strategií, 2. fáze a provedené SWOT analýza jako ex-ante kondicionality, klasifikace problémů a disparit, též včetně návazností na Dohodu o partnerství a její ex-ante hodnocení a navrženy nutné dodatečné analýzy. Posouzení investičních potřeb v oblasti dopravy, vytipování a zdůvodnění prioritních investičních oblastí bylo realizováno na základě podrobných znalostí podkladů pro konstrukci HVDI a postupu realizace OPD 2007-2013.

#### 4.1.1 Finální hodnocení Evaluačního okruhu 1

**Návrh OP Doprava 2014 – 2020, návrh ve struktuře a rozsahu dle Draft Guidelines for the Content of the Operational Programme po meziresortním připomínkovém řízení.**

Finální hodnocení shrnuje hodnocení v 1. a 2. průběžné zprávě a doplňuje je o zjištění, která vycházejí z hodnocení zkrácené a upravené formy OPD 2 předložené k hodnocení 7. 5. 2014. Ex-ante hodnocení je zpracováno ve formě odpovídající metodice uvedené v nabídce a ve Vstupní zprávě.

#### SE analýza

- *Pracovala předložená socioekonomická analýza s relevantními údaji a byla v ní zahrnuta všechna významná dostupná data?*
- *Ukazuje předložená socioekonomická analýza na nejvýznamnější problémy, které je třeba v dopravním sektoru řešit a na nejvýznamnější vnější faktory - příležitosti a hrozby?*

Analytická část návrhu OP Doprava 2014 – 2020 je součástí kapitoly 1 Strategie, na jejímž základě bude operační program přispívat ke strategii Unie pro inteligentní a udržitelný růst podporující začlenění a k dosažení hospodářské, sociální a územní soudržnosti, která byla oproti minulým verzím výrazně zkrácena. Analytická část je výstižná a stručná, s výjimkou popisu ITS a alternativních druhů energií, které neobsahují konkrétní informace o ITS v České republice ani popis stavu a potřeb rozvoje alternativních energií. Analýzy však nejsou Draft Guidelines vyžadovány a pro jejich nižší konkrétnost nelze považovat za vážnou závadu. V kapitole 1 jsou u silniční a železniční dopravy a rozvoje inteligentních dopravních systémů uvedeny potřeby a způsob jejich řešení, u vodní dopravy je potřeba omezena na zlepšení plavebních podmínek na dolním Labi, nejsou uvedeny potřeby pro horní Labe. Rovněž pro městskou dopravu a alternativní druhy energií potřeby a způsob jejich řešení popsány nejsou, nejsou též uvedeny potřeby definované v Dohodě o partnerství.

Návrhová část věcně navazuje na popsané problémy a potřeby. Byly definovány návaznosti prioritních os a specifických cílů Operačního programu Doprava na systém průřezových priorit a navazujících specifických cílů Dopravních strategií.

V kap. 1.1.1.1, 3. odst. lze mít výhradu k předpokladu o růstu dopravy. V některých oborech dopravy k němu již šest let nedochází, lépe by bylo uvést „Vývoj výkonů“.

## Předběžné podmínky relevantní pro OP Doprava

Předmětem posouzení v rámci ex-ante hodnocení a závěrečné zprávy jsou tematické předběžné podmínky, jejichž relevance OPD 2 je vázána na volbu tematických cílů resp. investičních priorit.

### **Posouzení relevance podmínek**

Za relevantní jsou považovány podmínky, které jsou vázány k investiční prioritě, zvolené v programu<sup>1</sup>.

### **Posouzení plnění podmínek**

Ex-ante podmínku lze považovat za splněnou, pokud lze považovat za splněná všechna dílčí specifická kritéria s ní spojená (viz Annex IV návrhu Obecného nařízení). Kritérium je možno považovat za naplněné, jsou –li naplněny jeho klíčové prvky / znaky. Klíčové znaky vyplývají z definice kritéria (viz Annex IV návrhu Obecného nařízení) a popisu uvedeném v dokumentu EK-Guide on Ex-Ante Conditionalities for ESI Funds, tzv. „assessment grid“.

Plnění podmínky lze proto obecně považovat za:

- plně prokazatelné,
- prokazatelné částečně,
- plnění neprokazatelné.

Návrh programu obsahuje všechny předběžné podmínky relevantní pro zvolené investiční priority a prioritní osy OPD 2 2014-2020. Stav plnění jednotlivých kritérií a podmínek je prezentován s odkazem na tematické programy a je prezentováno v souladu s aktuálním návrhem Dohody o partnerství.

### **Tematické předběžné podmínky OPD 2**

Předběžná podmínka	Splnění předběžné podmínky a splnění kritérií
7.1 Silniční doprava: Existence komplexního plánu či komplexních plánů nebo rámce či rámců pro investice do dopravy v souladu s institucionálním uspořádáním členských států (včetně veřejné dopravy na regionální a místní úrovni), čímž se podporuje rozvoj infrastruktury a zvyšuje se dopravní obslužnost ve vztahu ke globálním a hlavním sítím TEN-T.	částečně
7.2. Železniční doprava: Existence – v rámci komplexního národního dopravního plánu – explicitní kapitoly o rozvoji železniční dopravy, stanovení pořadí důležitosti investic v rámci hlavní transevropské sítě dopravní infrastruktury (TEN-T), komplexní sítě (jiné investice než do hlavní sítě TEN-T) a v oblasti sekundární dopravní obslužnosti železničního systému podle jejich příspěvku k mobilitě, udržitelnosti a vnitrostátním i celoevropským účinkům sítě. Investice se vztahují na mobilní majetek, interoperabilitu a budování kapacit.	částečně

<sup>1</sup> Guide on Ex-Ante Conditionalities for ESI Funds; EK, březen 2013

<p>7.3 Ostatní způsoby dopravy, včetně vnitrozemských dopravních cest a námořní dopravy, přístavů, multimodálního spojení a letištní infrastruktury: V komplexním dopravním plánu (plánech) či rámci (rámcích) je výslovná kapitola o vnitrozemské vodní dopravě a námořní dopravě, přístavech, multimodálních spojení a letištní infrastruktury, které přispívají ke zlepšení konektivity dopravní sítě s komplexními a hlavními sítěmi TEN-T a které podporují udržitelnou regionální a místní mobilitu</p>	<p>částečně</p>
---	-----------------

***Posouzení plnění opatření ve vztahu k neplněným ex-ante kondicionalitám.***

Opatření uvedená v návrhu OPD 2 jsou obecně v souladu s požadavky uvedenými v Template OP a Guide k ex-ante kondicionalitám. Splnění kritérií v termínu stanoveném v návrhu nařízení lze obecně považovat za realistické. K datu zpracování hodnocení obsahuje tabulka č. 40 (str. 156 a dále) opatření pro splnění ex-ante kondicionalit s milníky v letech 2014/2016.

## 4.2 Hodnocení návrhové části – evaluační okruh 2

V rámci tohoto hodnocení byla vyhodnocena návaznost analytické a návrhové část OP a návaznost návrhové části s národními a evropskými strategickými dokumenty na vyšší úrovni. Vyhodnocena byla navržená teorie změny a její strategie, vnitřní a vnější koherence programu a koherence s ostatními operačními programy.

### 4.2.1 Finální zhodnocení Evaluačního okruhu 2

**Návrh OP Doprava 2014 – 2020, návrh ve struktuře a rozsahu dle Draft Guidelines for the Content of the Operational Programme po meziresortním připomínkovém řízení.**

Finální hodnocení shrnuje a doplňuje hodnocení v 1. a 2. průběžné zprávě ve formě odpovídající metodice uvedené v nabídce a ve Vstupní zprávě.

#### Vyhodnocení konsistence OP

- *Je dostatečně silná vazba mezi SE analýzou, strategií a návrhovou částí?*
- *Je navržená strategie vhodně navázána na tematické cíle a investiční priority stanovené Evropskou komisí?*

Analytická část stručně a jasně popisuje východiska v členění na jednotlivé obory dopravy, jen u rozvoje inteligentních dopravních systémů je analýza obecnějšího rázu. Analýza v ostatních oborech výstižně popisuje stav těchto oborů. V kapitole 1.1.2 Příspěvek OPD 2 k naplňování strategie Evropa 2020 a dalších relevantních strategických dokumentů jsou popsány předběžné podmínky a je uveden přehled všech výchozích strategií včetně jejich vazeb na specifické cíle.

Kapitola 1 Strategie, na jejímž základě bude operační program přispívat ke strategii Unie pro inteligentní a udržitelný růst podporující začlenění a k dosažení hospodářské, sociální a územní soudržnosti obsahuje jasně formulované strategie v oborech silniční doprava, železniční a multimodální doprava a rozvoj inteligentních dopravních systémů. U vodní dopravy je jako strategie uvedeno vybudování vodních stupňů na Labi, strategie není uvedena u městské mobility a u alternativních druhů energií v dopravě. Vlastní strategii doporučujeme v textu zvýraznit, např. umístěním do rámečku a podbarvením, aby se odlišila od uvedených analytických poznatků.

Důsledně jsou popsány návaznosti specifických cílů OPD 2 na politiky a relevantní strategické dokumenty a na předběžné podmínky.

Jako východisko návrhové části je vybrán Tematický cíl 7: Podpora udržitelné dopravy a odstraňování překážek v klíčových síťových infrastrukturách. Je vhodně zmíněna též vazba na Tematický cíl 4: Podpora přechodu na nízkouhlíkové hospodářství ve všech odvětvích, ke kterému však nejsou uvedeny příslušné strategie a není v souladu s cíli Dopravních strategií, proto není základem pro žádnou z prioritních os. Vzhledem k tomu, že není v oborech vodní a městské dopravy a u alternativních zdrojů energie uvedena strategie, je pro ně neúplně popsána kontinuita SE analýza – Návrh strategie a jejího globálního cíle – Tematický cíl OPD 2 – Systém prioritních os – Investiční priority v počáteční fázi.

Návrh systému prioritních os odpovídá požadavkům obecného nařízení a na ně logicky navazují investiční priority a specifické cíle v souladu s obecným nařízením. Je velmi dobře popsána návaznost na Strategii pro inteligentní a udržitelný růst podporující začlenění (Evropa 2020) a Plán evropského jednotného dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje (Bílá kniha EU o dopravě). Konzistenci dokumentu poněkud snižuje uvádění analytických poznatků také v návrhové části v popisu prioritních os. Specifické cíle navazují na uvedené potřeby a navržený způsob jejich řešení ve strategické části, logicky s výhradou městské mobility a alternativních druhů energií v dopravě, kde nejsou k dispozici předběžné podmínky a národní strategie, na které by bylo možné navázat. Přehled intenzity vazeb obsahuje následující tabulka.

Matice vazeb (1 = významná vazba, 2=silná vazba, 3=zásadní vazba)									
Vazba strategie OPD 2 na specifické cíle	1.1	1.2	1.3	1.4	1.5	1.6	2.1	2.2	3.1
Výstavba silniční TEN-T a napojení krajů							3		3
Optimalizace a modernizace železnic	3		1						
Převod nákladu na železnici a vodu	1	3				3			
Logistické multimodální terminály			3						
Obnova vozového parku na železnici						3			
Budování plavebních stupňů na Labi		3							
Interoperabilní a koordinované ITS	3		2		3		2		

- ***Jsou v rámci navrženého operačního programu respektovány všechny požadavky vyplývající z návrhu Obecného nařízení?***

Odůvodnění výběru Tematických cílů je provedeno ve shodě s obecným nařízením a logikou operačního programu. Přestože se nabízí možnost přiřazení tematického cíle 4 Podpora přechodu na nízkouhlíkové hospodářství ve všech odvětvích jako východiska pro investiční prioritu 2 prioritní osy 2 Rozvoj a zlepšování dopravních systémů šetrných k životnímu prostředí..., odpovídá velmi dobře také popisu Tematického cíle 7: Rozvoj a zlepšování dopravních systémů šetrných k životnímu prostředí. Volbu tematického cíle 7 proto považujeme za správnou. Vzhledem k záběru prioritní osy 2 je volba jednoho tematického cíle nutností vzhledem k požadavku důvodu 88 obecného nařízení.

Odůvodnění přidělení finančních prostředků je provedeno s odkazem na kapitulu 1.1. Ta odůvodňuje alokaci na hlavní potřeby silniční a železniční dopravy a rozvoje ITS, příliš konkretizovaná potřeba a její řešení ve vodní dopravě oslabuje odůvodnění finanční alokace vztažené také na Horní Labe, odůvodnění alokace pro podporu městské mobility a alternativních druhů energií je vzhledem k tomu, že je neobsahuje předběžná podmínka vhodně orientované přímo na evropskou dopravní politiku.

Odůvodnění přidělení finančních prostředků na stavby pro silniční a železniční dopravu je zpracováno velmi důkladně s odkazem na všechny relevantní podklady a strategie. Je i správně popsán a

následně rozhodnut rozpor mezi prioritou železniční dopravy v evropské dopravní politice a potřebou dokončení základního skeletu dálnic a rychlostních silnic identifikovanou Dopravními strategiemi.

Z matice vazeb je patrné, že specifické cíle 1.4 a 2.2 nemají dostatečnou oporu ve strategii OPD 2, jsou však vhodně navázány na evropskou dopravní politiku.

#### Vyhodnocení intervenční logiky OP

- *Jsou dostatečně přesně popsány mechanismy, kterými bude navržená strategie působit?*
- *Je dostatečně přesně popsán cílový stav, kterého chce navržená strategie dosáhnout?*
- *Je navrhovaný operační program vhodně nastaven a strukturován na všech úrovních?*
- *Existují vhodnější intervence/aktivity ?*

Návrh systému prioritních os a návazných investičních priorit a specifických cílů odpovídá požadavkům obecného nařízení a tvoří logický celek k pokrytí hlavních potřeb sektoru dopravy. U některých specifických cílů (1.6, 2.1, 2.2 a 3.1) je v návrhové části mírně nekonzistentně uvedena dodatečná analýza problému a stručně popsán samotný cíl namísto průkazu potřeby SC logickým řetězcem SE analýza – Návrh strategie a jejího globálního cíle – Tematický cíl OPD 2 – Systém prioritních os – Investiční priority – Specifické cíle, jde však spíše o formální nepřesnost v intervenční logice, která nemá vliv na kvalitu vlastního návrhu. Návrh intervencí vychází z hluboké znalosti potřeb, ta je však jednoznačně a logicky deklarována jen u části z nich. U silniční a železniční dopravy je řetězec úplný včetně jasného zdůvodnění potřeby alokovat na silniční stavby větší podíl finančních prostředků, než by odpovídalo implementaci evropské dopravní politiky, kterou by bylo možné ještě doplnit o zdůvodnění existencí výrazných úzkých míst a chybějících částí silniční sítě a to přesto, že udržitelnost dopravy je jednou z hlavních priorit. V případech, kdy nejsou k dispozici zpracované předběžné podmínky a strategie (městská mobilita a alternativní paliva) vychází návrh z vrcholových strategií a jejich interpretace zpracovatelem, ne z jednoznačných objektivních podkladů.

Nastavení atributů investičních priorit je úplné a odpovídá požadavkům obecnému nařízení, jsou definovány hlavní cílové skupiny, cílová území, forma podpory, principy pro výběr operace a specifikace velkých projektů. Způsob nastavení atributů uvedením dlouhého identického textu ke každému specifickému cíli je však samoúčelný, velmi prodlužuje jinak vcelku stručný text a navíc jeho mechanické opakování vede k nesprávným nastavením, např. Specifikace velkých projektů pro SC 1.3, 1.4., 1.5. a 2.2. je nevhodná, neboť žádné odpovídající projekty neprošly MKA a zjednodušenou CBA v Dopravních strategiích a nejsou zobrazeny v Příloze 2. Byly buďto součástí Generálních skupin balíčků nebo nebyly vůbec předmětem Dopravních strategií (např. městská mobilita nebo alternativní paliva).



## Vyhodnocení koherence OP

- *Je navržená strategie koherentní s nadřazenými strategickými dokumenty?*
- *Je navržená strategie vhodně navázána na tematické cíle a investiční priority stanovené Evropskou komisí?*

Intervence OPD 2 navazují na Dohodu o partnerství, na Problémovou oblast 2 Infrastruktura, Prioritu financování 5. Udržitelná infrastruktura umožňující konkurenceschopnost ekonomiky a odpovídající obslužnost území a Tematický cíl 7: Podpora udržitelné dopravy a odstraňování překážek v klíčových síťových infrastrukturách. Vedlejším produktem je také plnění cílů 2 Zlepšení přístupu k ICT, využití a kvality ICT a 4. Podpora posunu směrem k nízkouhlíkovému hospodářství ve všech odvětvích. Těmi se pak OPD 2 specificky nezabývá. Vzhledem k použitým předběžným podmínkám a způsobu zpracování návrhu podle potřeb sektoru doprava nenavazuje OPD 2 přímo na cíl strategie Evropa 2020 č. 3 Snížit emise skleníkových plynů oproti úrovním roku 1990 nejméně o 20 % nebo, pokud budou podmínky příznivé, o 30 %; zvýšit podíl obnovitelných zdrojů energie v naší konečné spotřebě energie na 20 % a zvýšit energetickou účinnost o 20 %. Tohoto cíle nelze dosáhnout na straně infrastruktury ve fázi kompletnosti základních chybějících úseků dopravní infrastruktury, opatření musí být zejména na straně mobilních zdrojů emisí a technologie výroby vozidel.

OPD 2 navazuje na Dopravní strategie 2. fáze a přímo z nich vychází včetně seznamu velkých projektů.

Text operačního programu je vnitřně provázaný a komplementární, některé investiční priority mají synergické výstupy (např. modernizace železničních tratí, obnova vozidla a vybavení ITS).

Koherence s evropskými a národními strategiemi je dobře popsána v kapitole 1.1.2.

V OPD 2 jsou integrované územní investice v metropolitních oblastech popsány podrobně v kapitole 4.2, předpokládá se zapojení všech relevantních koordinačních mechanismů.

V návrhu programu nebyly shledány rozpory s evropskou a národní legislativou.

## Vyhodnocení koordinace s IROP, OPŽP, OP PIK, OP Praha – pól růstu ČR, OP příhraniční spolupráce a OP TP

Koordinaci s ostatními operačními programy je věnována rozsáhlá kapitola 8. Koordinace byla zajišťována po celou dobu zpracování v rámci platformy pro přípravu OPD 2. Koordinace probíhala v rámci vymezování věcného zaměření operačních programů s dopravními intervencemi v rámci IROP, OP ŽP, OP PIK, OP PPR a OP TP.

V rámci resortu doprava byla identifikována potřeba koordinace národních zdrojů financování, evropských fondů a CEF, což bylo provedeno převzetím Pravidla alokace finančních prostředků na rozvojová opatření z knihy 10 Dopravních strategií. OPD 2 stanovuje podrobná pravidla koordinace s uvedenými fondy. OPD 2 se nezabýval koordinací s OP příhraniční spolupráce, v rámci kterých bude problematika řešení dopravy spíše marginální.

## 4.3 Vyhodnocení naplňování cílů – evaluační okruh 3

### 4.3.1 Finální zhodnocení Evaluačního okruhu 3

**Návrh OP Doprava 2014 – 2020, návrh ve struktuře a rozsahu dle Draft Guidelines for the Content of the Operational Programme po meziresortním připomínkovém řízení.**

Ex-ante hodnocení evaluační oblasti 3 je formulováno formou odpovědi na uvedené specifické otázky. V této verzi OPD 2 došlo v případě indikátorů k několika změnám, upřesněním a doplněním včetně doplnění výchozích a cílových hodnot indikátorů. Ex-ante hodnotitel tedy mohl plně zhodnotit navrženou strukturu indikátorů.

#### Vyhodnocení relevance navržených indikátorů

- *Je identifikováno dostatečné množství indikátorů výsledku tak, aby odrážely aktivity podporované programem a bylo možné posuzovat přínos programu?*
- *Měří indikátor problém(y) identifikované v teorii změny?*

V návrhu OPD 2 je splněno doporučení EK a žádný ze specifických cílů neobsahuje více než 2 výsledkové indikátory. Pro každou podporovanou aktivitu lze vybrat minimálně 1 výsledkový a 1 výstupový indikátor, kromě podporované aktivity „RIS a návazný rozvoj infrastruktur prostorových dat“ v rámci specifického cíle 1.2. Vzhledem k charakteru podpory by ale připadalo v úvahu využít navrženého výstupového indikátoru u SC 1.5 a 2.1. *Počet zařízení a služeb ITS.*

Mezi zásadní problémy infrastruktury identifikované v teorii změny patří špatný stav infrastruktury, nízká technická úroveň zařízení na infrastrukturu, chybějící úseky infrastruktury anebo úseky s nedostatečnými parametry. Problém je spatřován především v nedostatku finančních prostředků, který je zřejmý i s ohledem na fakt, že se nedostává finančních prostředků na dostatečnou údržbu infrastruktury. Zvolené výsledkové indikátory monitorují dopad realizovaných projektů (opatření) na změnu dopravního chování (nárůst dopravních výkonů v železniční a vodní dopravě, nebo nárůst počtu cestujících ve veřejné dopravě, aj.) a výstupové indikátory monitorují fyzicky realizované projekty pomocí fyzikálních veličin (délka, množství).

#### Posouzení jasnosti navržených indikátorů

- *Jsou dány přesné definice indikátorů?*
- *Jsou vhodně zvoleny jednotky indikátoru?*

V rámci návrhu textu programu nejsou předloženy přesné definice indikátorů (definice nejsou součástí programové dokumentace) a ex-ante hodnotiteli nebyl dodán jiný materiál, na základě něhož by mohl zhodnotit, zda je postup stanovení indikátoru korektní. Ex-ante hodnotitel vznesl několik připomínek k volbě jednotky indikátoru (podrobně v tabulce níže).

## Posouzení kvantifikace indikátorů

- *Je kvantifikace problému indikátorem vhodná?*
- *Je pro každý indikátor uveden zdroj dat?*
- *Jsou stanoveny cílové hodnoty indikátorů (kvalitativní, či kvantitativní)?*

Hlavními cíli investiční priority 1, 2 prioritní osy 1 a investiční priority 1 prioritních os 2 a 3 je zlepšení kvality a spolehlivosti dané infrastruktury (ať už se jedná o železniční, vodní nebo silniční dopravu). Podporované aktivity tedy směřují převážně do výstavby nebo modernizace infrastruktury a dále by měly být rozvíjeny moderní systémy a služby (ITS), které přispějí k vyšší plynulosti, bezpečnosti a efektivnosti provozu. Kvalitní a spolehlivá dopravní síť je jednou z podmínek pro bezpečný a efektivní provoz.

V následující tabulce je předložen přehled investičních os, investičních priorit a specifických cílů a příslušných indikátorů výsledků a výstupů, ke kterým je připojen komentář k problematickým aspektům zvolených indikátorů.

<b>PRIORITNÍ OSA 1: Infrastruktura pro železniční a další udržitelnou dopravu</b>	
<b>Investiční priorita 1: Rozvoj a obnova komplexních, vysoce kvalitních a interoperabilních železničních systémů a podpora opatření na snižování hluku</b>	
<b>SC 1.1. Zlepšení infrastruktury pro vyšší konkurenceschopnost a větší využití železniční dopravy</b>	
Indikátor výsledku	Úspora času v osobní železniční dopravě (osobohodiny / rok) Stupeň naplnění plánu ERTMS (%)
Indikátor výstupu	Celková délka nových železničních tratí Celková délka nových železničních tratí, z toho TEN-T Celková délka rekonstruovaných nebo modernizovaných železničních tratí Celková délka rekonstruovaných nebo modernizovaných železničních tratí, z toho TEN-T Délka rekonstruovaných železničních tratí mimo TEN-T Počet modernizací v železničních stanicích na železničních tratích TEN-T Počet modernizací v železničních stanicích na železničních tratích mimo TEN-T Délka rekonstruovaných železničních tratí TEN-T - GSM-R/ETCS Délka železničních tratí, na kterých je zavedeno DOZ či modernizováno zabezpečovací zařízení Počet odstranění (omezení) na železniční trati Počet nově pořízených nebo modernizovaných mechanizačních prostředků
Komentář:	<b>Vzhledem k tomu, že podporované aktivity budou zaměřeny i na nákladní dopravu, není indikátor úspora času v osobní železniční dopravě příliš adekvátní. Lépe by bylo i vzhledem k tomu, že chceme dosáhnout vyššího využívání železniční dopravy, sledovat výkony v osobní a železniční dopravě (vlkm nebo hrtkm – tyto hodnoty jsou průběžně sledovány SŽDC).</b> <b>V současné době existuje Národní implementační plán ERTMS ze září 2007, je tedy nutná revize a aktualizace plánu ve vazbě na Rozhodnutí Komise 2012/88 (tato revidovaná verze je v textu OPD 2 zmiňována).</b> <b>Ex-ante hodnotitel nesouhlasí se stanovením výchozí hodnoty u indikátoru Stupeň</b>

	naplnění ERTMS, kde je hodnota 0%, ale k 1.1.2014 jsou již realizovány pilotní projekty ETCS a projekty GSM-R, tzn. nějaké aktivity z celého plánu (100%) již byly realizovány. Cílový rozsah sítě je síť TEN-T.
<b>Investiční priorita 2: Podpora multimodálního jednotného evropského dopravního prostoru prostřednictvím investic do TEN-T</b>	
<b>SC 1.2 Zlepšení infrastruktury pro vyšší konkurenceschopnost a větší využití vnitrozemské vodní dopravy</b>	
Indikátor výsledku	Zvýšení přepravy vnitrozemskou vodní dopravou (tis. t/rok)
Indikátor výstupu	Celková délka nových nebo modernizovaných vnitrozemských vodních cest
Komentář:	Česká republika chce podporovat projekty ve vnitrozemské vodní dopravě. Indikátor výsledku ukáže naplnění cíle, jímž je vyšší využívání vnitrozemské vodní dopravy, avšak pokud jsou údaje brány ze statistické ročenky dopravy, měly by být zohledněny i externí faktory, které mohou mít na objem přepravy vliv (např. počasí). Pro monitoring tak bude potřeba zohlednit i historické údaje a výsledné hodnoty by měly vycházet z analýzy zahrnující tyto faktory.
<b>Investiční priorita 3: Rozvoj a zlepšování dopravních systémů šetrných k životnímu prostředí, včetně systémů s nízkou hlučností, a nízkouhlíkových dopravních systémů, včetně vnitrozemské a námořní lodní dopravy, přístavů, multimodálních spojů a letištní infrastruktury s cílem podporovat udržitelnou regionální a místní mobilitu</b>	
SC 1.3: Vytvoření podmínek pro větší využití multimodální dopravy	
Indikátor výsledku	Zvýšení objemu multimodální přepravy (t/rok)
SC 1.4: Vytvoření podmínek pro zvýšení využívání veřejné hromadné dopravy ve městech v elektrické trakci	
Indikátor výsledku	Přírůstek počtu osob obsluhovaných MHD (tis. osob)
SC: 1.5 - Zlepšení řízení dopravního provozu a zvyšování bezpečnosti dopravního provozu ve městech	
Indikátor výsledku	Zvýšení informovanosti řidičů osoby (osoby)
SC 1.6: - Vytvoření podmínek pro širší využití železniční a vodní dopravy prostřednictvím modernizace dopravního parku	
Indikátor výsledku	Kapacita nově pořízených nebo modernizovaných vozidel pro drážní dopravu (kapacita)
Indikátor výstupu	Počet modernizovaných/ nových terminálů Počet nových/ modernizovaných mechanismů či zařízení pro překládku Celková délka nových nebo modernizovaných tramvajových tratí nebo linek metra Celková délka nových nebo modernizovaných linek metra, tramvajových tratí nebo trolejbusových tratí Počet zařízení a služeb ITS Počet nově pořízených nebo modernizovaných vozidel pro drážní dopravu

	Počet modernizovaných plavidel
Komentář:	<p>Indikátor výsledku SC 1.3 a SC 1.4 ukáže naplnění cíle, jímž je vyšší využívání multimodální a hromadné dopravy, avšak pokud jsou údaje brány ze statistické ročenky dopravy, měly by být zohledněny i externí faktory, které mohou mít na objem přepravy vliv.</p> <p>Hodnotitel souhlasí s návrhem indikátorů, pouze v případě indikátoru „zvýšení informovanosti řidičů“ a jednotky osoby, není zřejmé, jakým způsobem bude tento indikátor osoby vyhodnocován. Jak bude stanoven počet osob, které budou informovány? Ex-ante hodnotitel navrhuje, že bylo vhodné sledovat intenzity provozu na komunikacích, na kterých budou systémy implementovány s uvedením časového údaje (osoby /rok).</p> <p>U indikátoru “Kapacita nově pořízených nebo modernizovaných vozidel pro drážní dopravu“ není správně nastavena jednotka, kdy kapacita vozidla je dána normální obsaditelností vozidla [místo]. Ex-ante hodnotitel tedy navrhuje použít jednotku místo (počet míst, které mohou být cestujícími obsazeny).</p> <p>Dále není jasné, jak se bude monitorovat podporovaná aktivita napojení terminálů a výstavba doprovodné infrastruktury (jako počet terminálů, jež napojí?).</p>
<b>PRIORITNÍ OSA 2: Silniční infrastruktura na síti TEN-T a veřejná infrastruktura pro čistou mobilitu</b>	
<b>Investiční priorita 1: Podpora multimodálního jednotného evropského dopravního prostoru prostřednictvím investic do TEN-T</b>	
<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</b>	
Indikátor výsledku	Úspora času v silniční dopravě (osobohodiny / rok) Zvýšení informovanosti řidičů (osoby)
Indikátor výstupu	Celková délka nově postavených silnic Celková délka nově postavených silnic, z toho TEN-T Celková délka rekonstruovaných nebo modernizovaných silnic Celková délka rekonstruovaných nebo modernizovaných silnic, z toho TEN-T Počet zařízení a služeb ITS
Komentář:	Hodnotitel souhlasí s návrhem indikátorů, pouze v případě indikátoru „zvýšení informovanosti řidičů“ a jednotky osoby, není zřejmé, jakým způsobem bude tento indikátor osoby vyhodnocován. Jak bude stanoven počet osob, které budou informovány? Ex-ante hodnotitel navrhuje, že bylo vhodné sledovat intenzity provozu na komunikacích, na kterých budou systémy implementovány s uvedením časového údaje (osoby /rok).
<b>Investiční priorita 2: Rozvoj a zlepšování dopravních systémů šetrných k životnímu prostředí, včetně systémů s nízkou hlučností, a nízkouhlíkových dopravních systémů, včetně vnitrozemské a námořní lodní dopravy, přístavů, multimodálních spojů a letištní infrastruktury s cílem podporovat udržitelnou regionální a místní mobilitu</b>	
<b>SC 2.2: Vytvoření podmínek pro širší využití vozidel na alternativní pohon na silniční síti</b>	
Indikátor výsledku	Zvýšení kapacity zařízení určených k nabíjení vozidel (kW)
Indikátor	Počet nově pořízených či zmodernizovaných zařízení technické infrastruktury pro

výstupu	ekologická vozidla (vozidla)
Komentář:	Indikátory výsledku i výstupu jsou vhodně nastaveny, hodnotitel má pouze připomínku k jednotce vozidla, ta není správná. Jednotka odpovídá zařízení, jež budou vozidla využívat.
<b>PRIORITNÍ OSA 3: Silniční infrastruktura mimo síť TEN-T</b>	
<b>Investiční priorita 1: Zvyšování regionální mobility prostřednictvím připojení sekundárních a terciárních uzlů k infrastruktuře sítě TEN-T , včetně multimodálních uzlů</b>	
<b>SC 3.1: 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</b>	
Indikátor výsledku	Úspora času v silniční dopravě (Osobohodiny /rok)
Indikátor výstupu	Délka nových dálnic a rychlostních silnic a silnic I. třídy mimo TEN-T Délka rekonstruovaných silnic I. třídy - mimo TENT-T
Komentář:	Bez připomínek.
<b>PRIORITNÍ OSA 4: Technická pomoc</b>	
<b>SC 4.1 - Podpora a zajištění implementace OP Doprava</b>	
Indikátor výsledku	Počet trvale zaměstnaných pracovníků implementační struktury FTE
Indikátor výstupu	Počet uskutečněných školení, seminářů, workshopů, konferencí a ostatní podobné aktivity (počet aktivit)
Komentář:	Bez připomínek.

Zdroje dat pro stanovení indikátorů budou většinou pocházet od žadatelů/příjemců podpory, proto bude důležité stanovit jednotný postup stanovení hodnoty indikátory tak, aby se sledovaly srovnatelné hodnoty. Indikátory výsledku jsou navrženy tak, že s nimi v převážné míře lze posuzovat přínos programu, až na pár připomínek, které jsou konkrétně uvedeny v tabulce výše, přičemž některé jsou velmi podstatné a měly by být zapracovány.

U stanovení výchozích a cílových hodnot nemá ex-ante hodnotitel další připomínky a pokud se zásadně nezmění vnější podmínky, jsou s disponibilními prostředky realizovatelné.

Ex-ante hodnotitel vznesl v průběhu připomínkování otázku na možnou duplicitu indikátorů, resp. jak bude řešeno, aby se nescítaly délky tramvajových tratí u indikátorů: „Celková délka nových nebo modernizovaných tramvajových tratí nebo linek metra“ a „Celková délka nových nebo modernizovaných linek metra, tramvajových tratí nebo trolejbusových tratí“. První indikátor je tzv. „common indicator“ a je povinně sledován z EK. V případě druhého indikátoru je navíc sledována délka trolejbusových tratí, což je podporovaná aktivita v rámci OPD 2. Tyto indikátory se tedy nebudou sčítat.

## Posouzení definovaných milníků pro výkonnostní rámec

Ex-ante hodnotitel v rámci hodnocení posoudil:

- *zda jsou ve výkonnostním rámci vhodně zvoleny milníky,*
- *zda milníky a cíle poskytují zásadní informace o pokroku priority,*
- *zda jsou kvantifikované cílové hodnoty indikátorů realistické a zda jich může být reálně v rámci priority dosaženo (2018, 2023).*

Posouzení definovaných milníků pro výkonnostní rámec bylo provedeno v souladu s dokumentem: „Pokyny pro hodnocení výkonnostního rámce a rezervy v období 2014-2020“, přičemž příslušná ustanovení, v nich uvedená, vychází z právních předpisů: *Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1303/2013 ze dne 17. prosince 2013, Prováděcí nařízení Komise (EU) č. 215/2014 ze dne 7. března 2014, kterým se stanoví prováděcí pravidla k nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1303/2013 o společných ustanoveních.*

Milníky jsou průběžné cíle pro prioritní osy/priority Unie, které vyjadřují zamýšlený pokrok naplánovaný k určitému termínu a to 31. 12. 2018. Milníky jsou pro každý operační program stanoveny v textu tohoto programu a hodnocení jejich dosažení bude realizováno v roce 2019. Hodnoceny jsou finanční ukazatele stavu implementace a indikátory výstupů, popř. výsledků a klíčové kroky implementace. Oproti tomu cílů má být dosaženo do 31. 12. 2023 a jejich splnění bude posuzováno po skončení programového období v roce 2024 nebo 2025. Cíle i milníky se vztahují k plně realizovaným projektům.

Definice indikátoru nebo fáze implementace	Měrná jednotka	Fond	Milník pro rok 2018	Cílová hodnota celkem (2023)
<b>Prioritní osa 1</b>				
<b>Celková délka rekonstruovaných nebo modernizovaných tratí</b>	km	FS	44	140
<b>Délka rekonstruovaných železničních tratí TEN-T – GSM-R/ETCS</b>	km	FS	320	1000
<b>Celkový objem</b>	EUR	FS	565 292 769	2 460 494 600
<b>Prioritní osa 2</b>				
<b>Celková délka nově postavených silnic</b>	km	FS	42	119
<b>Celková délka rekonstruovaných nebo modernizovaných silnic</b>	km	FS	21	60
<b>Celkový objem</b>	EUR	FS	515 297 893	2 242 886 791
<b>Prioritní osa 3</b>				
<b>Délka nových dálnic a rychlostních silnic a silnic I. třídy mimo TEN</b>	km	EFRR	10	28
<b>Délka rekonstruovaných silnic I. třídy – mimo TEN-T</b>	km	EFRR	4	12
<b>Celkový objem</b>	EUR	EFRR	170 482 968	738 186 719

Ve výkonnostním rámci jsou stanoveny milníky pro rok 2018 ve výši odpovídající cca 35 % cílové hodnoty jednotlivých položek výkonnostního rámce, které představují vždy dva indikátory jedné prioritní osy. Podle časové alokace na realizaci programu představuje rok 2018 cca 44 % času (když nepočítáme rok 2014, kdy se schvaluje OPD 2 a dále uplatňujeme pravidlo n+3).

Hodnota milníků je nastavena na lehce vyšší úrovni, a to i s ohledem na zkušenosti s realizací předcházejících operačních programů, kdy začátky realizací OPD měly vždy pomalejší tempo. Dále musíme vzít v úvahu, že v prvních letech bude dohánět realizace Operačního programu Doprava 2007-2013. Vzhledem k tomu, že cíle i milníky se vztahují k plně realizovaným projektům, a vzhledem k tomu, že ukončení projektu může být zdlouhavý proces i díky nové legislativě a zavedeným procesům, doporučuje ex-ante hodnotitel ještě prověřit nastavenou hodnotu milníků.

### **Posouzení horizontálních principů**

Předmětem hodnocení je posouzení, zda Operační program doprava 2 navrhuje opatření podporující rovné příležitosti mužů a žen, opatření, která zabráňují diskriminaci a zároveň podporují udržitelný rozvoj.

Operační program není v podstatném rozporu s uvedenými principy nebo pro něj nejsou příliš relevantní (např. problematika rovných příležitostí mužů a žen). Jednotlivé navrhované intervence vycházejí z Dopravních strategií, 2. fáze, které získaly kladné stanovisko SEA a shoda intervencí s výstupy Dopravních strategií tak v principu garantuje udržitelnost intervencí. Mimo rámec Dopravních strategií je navrhována podpora veřejné dopravy a nízkouhlíkové mobility, což jsou ve své podstatě intervence podporující udržitelný rozvoj.



## 4.4 Vyhodnocení implementačního systému – evaluační okruh 4

### 4.4.1 Posouzení naplňování principu partnerství

Bude vytvořen „Monitorovací výbor“ Operačního programu Doprava, kterého se budou účastnit významní partneři. Složení skupiny bude vycházet ze složení Platformy pro přípravu OPD 2, které je reprezentativní a obsahuje všechny relevantní partnery. Platforma je dobrým východiskem pro stanovení skupiny pro monitorování.

Monitorovací výbor programu, je zapojen do procesu evaluací prostřednictvím několika ustanovení obecného nařízení. Jednak v rámci čl. 49(3) obecného nařízení je stanovena povinnost, že všechna hodnocení přezkoumává monitorovací výbor, a ty jsou následně zasílány do Komise. Dále MV v souladu s čl. 100(2) obecného nařízení prověřuje a schvaluje evaluační plán programu a případné změny tohoto plánu. V případě EZFRV a ENRF je evaluační plán projednáván v souvislosti s čl. 43 obecného nařízení. V neposlední řadě dle čl. 100(1) obecného nařízení a 137 návrhu nařízení ENRF prověřuje pokrok a provádění plánu hodnocení a opatření přijatá v návaznosti na závěry hodnocení.

### 4.4.2 Posouzení administrativní kapacity pro implementaci programu, monitoring a evaluace

Pro posouzení administrativní kapacity pro implementaci, monitoring a evaluaci byly provedeny hloubkové rozhovory s řídicím orgánem a nejvýznamnějšími příjemci dotací v oblasti následujících témat:

- 1) Administrativní kapacita řídicího orgánu pro implementaci programu a potenciální rizika procesu implementace
- 2) Distribuce odpovědnosti mezi orgány implementace, vztahy mezi orgány implementace, změny v organizační struktuře (jako jedno z rizik zde vnímáme duplicitu v činnosti MD ČR a správců infrastruktury, případně náročnou adaptaci na organizační změny a toto bychom chtěli rozvinout, nebo vyvrátit)
- 3) Systém sběru dat pro monitoring a evaluaci a administrativní kapacity ke sběru a zpracování dat

#### 4.4.2.1 Procesní analýza stávajícího implementačního systému

Implementační rámec OPD 2 je poměrně specifický tím, že dominantními příjemci zde budou 2 organizace (SŽDC a ŘSD), přičemž podpora projektů v oblasti infrastruktury bude předjednaná (rozhodnutí o podpoře tedy zpravidla nebude probíhat formou soutěže jako u řady jiných OP). Pro úspěšnou implementaci i dosažení cílů programu je tedy nezbytná existence kvalitních a relevantních projektů připravených k realizaci, jakož i dalších aspektů, které jsou nezbytné pro umožnění zdárné realizace projektů. Proto je v rámci analýzy implementačního systému nutné i sledování přípravy projektů jakož i okolností realizace projektů.

Výstup z analýzy představuje výčet úzkých míst v implementaci s dílčími doporučeními pro jejich odstranění. Doporučení (psaná kurzívou) jsou vedena buď v přímé rovině (týkají se přímo subjektů zapojených do implementace OPD 2) nebo v nepřímé rovině (týkají se zejména legislativního prostředí, okruhu činností jiných subjektů, apod.).

Hodnocení odhalilo úzká místa v implementaci, která jsou přehledně předložena v následující tabulce:

Úzké místo v implementaci	Popis problému
<p><b>Nekoncepční postup při přípravě projektů</b></p>	<p>Projekty nejsou připravovány v souladu s dlouhodobou konzistentní strategií – průběžné změny v prioritizaci projektů, parametrech projektů, alokaci prostředků na projekty často se subjektivními příčinami (politická/manažerská rozhodnutí)</p>
	<p><i>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)<sup>2</sup>, 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).</i></p>
	<p>Časté střídání ministrů a vrcholného managementu organizací zapojených do implementace programu s dopady na zpoždění klíčových rozhodnutí, změny v projektech, aj<sup>3</sup>.</p>
<p><b>Pomalá příprava projektů</b></p>	<p>Časově i administrativně náročná příprava projektů od původního záměru po územní rozhodnutí, zejm. z důvodu problematického legislativního prostředí</p>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ EIA – nedodržování stanovených lhůt<sup>4</sup></li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Územní rozhodnutí – v současné době jsou územní rozhodnutí u některých projektů blokována soudními spory vedoucími ke zrušení vymezení dotčených staveb v rámci Zásad územního rozvoje. To se týká zejména staveb na území hl.m. Prahy, Středočeského a Jihomoravského kraje.</li> </ul>
	<p><i>Návrh řešení (přímá intervence): Uplatnění institutu mediace u konfliktních staveb, v relevantních případech tlak na příslušné úřady k vydání aktualizovaných ZÚR.</i></p>
	<p>Výkupy pozemků - zdlouhavý proces, zastropované ceny výkupů,</p>

<sup>2</sup> Vysvětlovací kampaň by měla směřovat zejména k obhájení zvolené koncepce před laickou i odbornou veřejností. Měla by zdůvodnit výběr konkrétních projektů zařazených do OPD 2 (ev. harmonogramu výstavby dopravní infrastruktury) a osvětlit všechna kritéria, která k výběru projektů vedla (dopravní význam, připravenost projektů, apod.) a poukázat na problémy, na které si při realizaci koncepce (přípravě a realizaci projektů) naráží. Cílovými skupinami by byli zejména politici na národní, regionální i lokální úrovni a dále široká veřejnost. Cílem kampaně by bylo zejména předejít politicky vyvolaným (a přitom odborně dostatečně nepodloženým) změnám v prioritizaci projektů.

<sup>3</sup> Řešení může částečně přinést očekávané nabytí účinnosti Zákona o úřednících, který má vést k profesionalizaci a odpolitizování státní správy.

<sup>4</sup> Mělo by být řešeno v rámci nového zákona o EIA, který musí ČR z důvodu infringementu přijmout. Z tohoto hlediska je potřeba usilovat, aby nový zákon obsahoval účinné nástroje k zajištění dodržování lhůt.

Úzké místo v implementaci	Popis problému
	<p>momentálně potíže v uplatňování nové legislativy výkupu/vyvlastňování (v praxi se zastropované ceny neosvědčily kvůli sporům ohledně diametrálně odlišných výkupních cen u pozemků vykoupených před a po nabytí účinnosti nové legislativy) <sup>5</sup></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zdržení při podávání žádostí o podporu a rozhodování o žádostech o podporu</li> </ul> <p><i>Návrh řešení (přímá intervence): Aktivní metodická podpora žadatelů ze strany nadřazených orgánů s účelem minimalizace chybovosti v projektových žádostech</i> <sup>6</sup></p> <p>Vyjádření a požadavky EK, JASPERS a jiných aktérů <sup>7</sup></p> <p>U velkých projektů spolufinancovaných z fondů EU náročné až zbytnělé požadavky ze strany EK - nekonečné doplňování informací, vypořádání připomínek EK, často i u nekonfliktních staveb <sup>8</sup></p>
<p><b>Nedostatek kvalitně připravených důležitých projektů</b></p>	<p>Nedostatečná připravenost dopravně významných projektů z důvodu konfliktů zájmů (např. R1 Běchovice – D1; rychlodráha PRAK)</p> <p><i>Návrh řešení (přímá intervence): Uplatnění institutu mediace u konfliktních staveb.</i></p> <p>Nekvalitní příprava některých projektů, chyby v projektech, nutnost víceprací.</p>
<p><b>Komplikovaná výběrová řízení</b></p>	<p>Časově a administrativně náročná VŘ na zhotovitele projektových dokumentací, supervizí a jiných úkonů souvisejících s přípravou a kontrolou projektů</p> <p>Časově a administrativně náročná VŘ na zhotovitele samotných staveb</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ př. průběžné změkčování kvalifikačních požadavků z důvodu rozhodování ÚOHS</li> </ul>

<sup>5</sup> Řešením bude novela zákona o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury schválené v červnu 2014, která odstraní nedostatky minulé novely účinné od 1.2.2013.

<sup>6</sup> Aktivní metodická podpora by měla spočívat jednak ve včasném vypracování metodických pokynů a detailním seznamování příjemců se všemi změnami (včetně např. rozhodnutí ÚOHS, nových zákonů, judikátů a dalších relevantních aktů, které mají vliv na realizaci projektů), které mají vliv na administraci projektů, jednak v aktivní poradenské podpoře příjemců, zejména v případě chybovosti v projektových žádostech a podkladech od příjemců. Metodická podpora by měla probíhat jednak formou pravidelných školení určených pro příjemce, jednak zveřejňováním metodických podkladů, návodů, předloh, ukázek častých chyb a zejména vysvětlováním chyb v žádostech a dalších podkladech odevzdávaných příjemci a poskytováním poradenství na odstranění a předcházení těchto chyb. Aktivní poradenství bude potřebné zejména na podporu příjemců, kteří nejsou s ŘO a ZS pevně zasíťováni (zejména města, přepravci, provozovatelé multimodálních terminálů, apod.).

<sup>7</sup> V období 2014-2020 by JASPERS mělo především připravovat žadatele na vyjednávání s EK, ne fungovat duplicitně s EK jako doposud.

<sup>8</sup> Výhrady EK vůči vypořádání s požadavky na ochranu ŽP v průběhu přípravy staveb by měly být částečně odstraněny po přijetí nového zákona o EIA, budou však nejspíše přetrvávat u projektů s posouzením EIA provedeným podle stávajícího zákona. Pro pružnější vyjednávání s EK by bylo přínosem aktivnější zapojení NOKu do vysvětlování pozice ČR v rámci řešené problematiky.

Úzké místo v implementaci	Popis problému
<b>Nedostatky v dozoru staveb</b>	<i>Návrh řešení (přímá intervence): Metodická pomoc příjemcům a dalším aktérům při realizaci VŘ<sup>9</sup></i>
	Supervize - Zpoždění v realizaci supervizí z důvodu zdoluhavých a komplikovaných výběrových řízení na zhotovitele i změně koncepce (původně byly soutěženy supervize pro každý projekt zvlášť, což při komplikovaných VŘ působilo průtahy)
	<i>Řešení (přímá intervence): V OPD 2014-2020 budou supervize probíhat v gesci SFDI, pro zajištění realizace supervizí bude zapotřebí zvýšení administrativních kapacit SFDI (zajištění VŘ na supervize) a případně i pracovníků kontroly realizace projektů.</i>
	Dozor ze strany investora - Na straně ŘSD limitovány kapacity, motivace i odborné kompetence personálu, který by se měl zabývat dozorem investora (přetížení administrativou, nedostatečné osobní ohodnocení personálu, nízká prestiž zaměstnání v ŘSD)
	<i>Návrh řešení (přímá intervence): Zvýšení osobního ohodnocení zaměstnanců ŘSD, např. prostřednictvím přeměny právní formy ŘSD, redukce administrativního zatížení odborného personálu<sup>10</sup></i>
	U měst limitovány odborné kapacity (na stavební dozor si zpravidla najímají externí subjekty) a často zde chybí kontrolní mechanismy (způsobilí pracovníci) k zajištění kvality staveb i kvality samotného stavebního dozoru
<b>Hrozby nedostatečného pokrytí/spolufinancování projektů národními a místními zdroji</b>	Momentálně je národními zdroji nedostatečně pokryté období 2015-16, což může výrazně limitovat realizaci vybraných projektů a celkové čerpání v průběhu OPD 2
	U mnohých měst jakožto potenciálních příjemců je aktuálně nepříznivá fiskální situace, která limituje investiční možnosti měst v dlouhodobém výhledu a ohrožuje schopnost měst spolufinancovat velké projekty
	<i>Návrh řešení (přímá intervence): Zasíťování ŘO s potenciálními příjemci na straně měst s cílem průběžného vyhodnocování připravenosti projektů, jejichž nositeli jsou města a institucionální podpory absorpční kapacity<sup>11</sup></i>
	U projektů městské infrastruktury (zejména v rámci SC 1.4) mohou nastat komplikace při zajištění financování akcí, které nejsou způsobilé k podpoře z OPD 2, ale doprovázejí realizaci dopravní infrastruktury (např. modernizace kanalizace pod tělesem tramvajové tratě).

<sup>9</sup> Seznamování příjemců se změnami v legislativě a v pravidlech VŘ (včetně např. rozhodnutí ÚOHS) formou zveřejňování v pokynech pro příjemce, případně i na školeních pro příjemce.

<sup>10</sup> Např. v souladu s výstupy projektu „Vypracování dlouhodobého modelu financování dopravní infrastruktury“, který navrhuje transformaci ŘSD na jinou právní formu (ze státní příspěvkové organizace na státní podnik, nebo akciovou společnost).

<sup>11</sup> Záměrem by zde mělo být mj. včasné prověření projektové připravenosti měst, aby mohl ŘO, resp. MD ČR intervenovat v případě hrozby, že absorpční kapacita měst bude limitovat možnosti čerpání podpory, resp. dosažení plánovaných cílů v SC 1.4.

Úzké místo v implementaci	Popis problému
	<p><i>Řešení (nepřímá intervence): Mělo by být řešeno v rámci nástrojů ITI, resp. IPRÚ.</i></p> <p>V letech 2009-11 byla nedostatečná alokace národních prostředků na přípravu projektů</p> <p><i>Návrh řešení (nepřímá intervence): Soustavný tlak na příslušná místa (Ministerstvo financí, vláda ČR, politická reprezentace) k zajištění dostatečné alokace národních zdrojů na financování údržby a rozvoje dopravní infrastruktury.</i></p>
<b>Rozpory mezi EU/EK a ČR</b>	<p>Legislativní nesrovnalosti - Infringement ohledně zákona o EIA – s dopady na vyjednávání o přidělení dotace na konkrétní projekty <sup>12</sup></p> <p>Rozdílný pohled na priority ve výstavbě dopravní infrastruktury - Zatímco v ČR existují značné deficity v dopravní infrastruktuře jako celku (včetně silnic mimo síť TEN-T), EK upřednostňuje výstavbu železniční infrastruktury a projekty na TEN-T. V kontextu Návrhu Dopravních sektorových strategií tak hrozí nedostatečná alokace prostředků z fondů EU na projekty na silnicích mimo TEN-T s možnými dopady na absorpční kapacitu (čerpání prostředků v rámci OPD 2).</p> <p><i>Návrh řešení (nepřímá intervence): Intenzivní vyjednávání s EK o podpoře alokace na projekty mimo TEN-T, vyšší zapojení národních zdrojů do rozvoje silnic I. třídy.</i></p>
<b>Náročná administrativa programu / projektů</b>	<p>Nestabilní metodické prostředí – stálý vývoj nařízení a postupů používaných při implementaci programu, zpožděné vydávání metodických pokynů</p> <p><i>Návrh řešení (přímá/nepřímá intervence): Omezení změn v pravidlech pro příjemce a v metodikách v průběhu implementace programu na nezbytné minimum, poskytování dostatečné metodické podpory (návody, vysvětlování, školení) při každé takové změně, urychlené vyhotovení metodických pokynů na začátku implementace programu</i></p>
<b>Audity prováděné Auditním orgánem</b>	<p>Zbytečné otázky, časové prostoje, přílišné věnování pozornosti méně podstatným aspektům, vyžadování opakovaného předkládání totožných podkladů</p> <p>Ryze formální postup bez aktivní pomoci (návrhy/návody) k řešení nalezených nedostatků</p> <p><i>Návrh řešení (přímá/nepřímá intervence): Poskytování metodické podpory při řešení nalezených nedostatků</i></p> <p>Duplicity v auditech – totožné informace zjišťovány více organizacemi</p>

<sup>12</sup> Mělo by být řešeno v rámci nového zákona o EIA, který musí ČR z důvodu infringementu přijmout.

#### 4.4.3 Finální hodnocení Evaluačního okruhu 4

Návrh OP Doprava 2014 – 2020, návrh ve struktuře a rozsahu dle Draft Guidelines for the Content of the Operational Programme po meziresortním připomínkovém řízení.

##### Posouzení administrativní kapacity pro implementaci programu, monitoring a evaluace

V části evaluační otázky týkající se administrativní kapacity evaluační tým opět posuzoval následující dvě podotázky v souladu s již proběhlými předchozími hodnoceními:

- ***Je zajištěna dostatečná a přitom přiměřená administrativní kapacita řídicího orgánu pro řízení a implementaci OPD 2 s ohledem na dosavadní zkušenosti při řízení a implementaci OPD 2007-2013?***
- ***Je nastaven implementační systém, který zaručí dodržení principů 3E (účinnost, účelnost, úspornost) při provádění všech činností v rámci implementace OPD 2 při zohlednění dosavadních zkušeností při řízení a implementaci OPD 2007-2013?***

Hlavní aktéři implementace OPD 2 mají v zásadě dostačující administrativní kapacity pro implementaci. Vliv na administrativní kapacity bude mít očekávaný nárůst náročnosti administrace projektů v souvislosti s nově přijímanými předpisy na úrovni EU i ČR a metodickými pokyny MMR i dílčí změny v kompetencích subjektů zapojených do implementace OPD 2. Obecné zvyšování administrativní náročnosti v souvislosti je přitom v rozporu s usnesením vlády ČR ve věci snižování administrativní zátěže i požadavky EK.

V rámci identifikace dobré a špatné praxe z předchozího programovacího období byly rovněž využity poznatky Ministerstva pro místní rozvoj, které na základě předchozích zkušeností připravuje závazný „Metodický pokyn k rozvoji lidských zdrojů v programovém období 2014 - 2020“. Tento pokyn reaguje na úzká místa z předchozího období a zároveň podporuje identifikovanou dobrou praxi z předchozího období. Při přípravě a plánování administrativní kapacity byli zpracovatelé OPD 2 průběžně seznamováni s podobou pokynu a tvorbu jednotlivých plánů tak přizpůsobovali požadavkům závazného metodického pokynu.

Rizikem jsou případné změny (redukce prostředků) v alokaci prostředků z Technické pomoci na personální výdaje.

Byly zjištěny nedostatky pouze dvou z hlavních aktérů implementace OPD 2, které vyplývají z provedených rozhovorů a vyplněných dotazníků. Města mnohdy nemají dostatečné administrativní a odborné kapacity na přípravu, administraci, realizaci a dozor projektů a tento deficit pokrývají externími dodavateli. Nedostatečné je osobní ohodnocení pracovníků ŘSD, které limituje kvalitu, odborné kompetence a motivaci personálu.

Z hodnocení vyplývají konkrétní potřeby hlavních aktérů implementace:

Aktér implementace	Popis potřeb
SFDI	V OPD 2 bude SFDI nově zajišťovat supervize projektů – bude tedy třeba posílit administrativní kapacity pro zajišťování supervizí (VŘ) a případně i kontroly realizace projektů.

MD ČR – Odbor fondů EU	<p>V OPD 2 bude muset realizovat kontrolu nadlimitních zakázek před uzavřením smlouvy – bude potřeba posílit kontrolní kapacity odboru.</p> <p>Rozšíření použití monitorovacího systému (vše bude zanášeno do IS) může zvýšit časovou zátěž.</p> <p>Potřeba profese právník.</p> <p>Evaluace programu – v současné době pokryta 1 úvazkem, v budoucnu bude možná potřeba posílit.</p>
MD ČR, SFDI, Auditní orgán	Případné uplatňování proaktivního a klientského přístupu při odstraňování potíží v projektech / projektových žádostech a vyšší metodické podpoře (poradenství, školení, vysvětlování) by vyvolalo dodatečné nároky na administrativní kapacity a potřebu jejich posílení.
Příjemci, SFDI, MD ČR	V souvislosti s přípravou nového dotačního období vystala hrozba zvyšování administrativní náročnosti implementace OPD 2, která může vést k nutnosti posílení administrativních kapacit u dotčených subjektů.
Ostatní příjemci (zejména města)	Mnohá města nemají v současné době dostatečný aparát (zejména po odborné stránce) pro přípravu a realizaci projektů z OPD. V této souvislosti bude nejspíše potřeba posílení odborných, případně i administrativních kapacit měst pro realizaci projektů v rámci OPD 2

V rámci přípravy operačního programu byla oproti předcházející hodnocené verzi změněna celá kapitola týkající se řízení a implementace OP Doprava. V návrhu projektu již nejsou konkrétně popsány činnosti orgánů a úřadů odpovědných za řízení, kontrolu a audit.

Zaveden je „Monitorovací výbor programu“, jehož členy budou významní partneři. Složení skupiny bude vycházet ze složení Platformy pro přípravu OPD 2, které je reprezentativní a obsahuje všechny relevantní partnery. Platforma je dobrým východiskem pro stanovení skupiny pro monitorování. Popis principů tvorby Monitorovacího výboru je v textu OPD 2 z hlediska principu partnerství uspokojivý.

### Posouzení naplňování principu partnerství

Z dosavadního hodnocení vyplývá, že je princip partnerství v přípravě OPD 2 naplňován adekvátně.

## 4.5 Posouzení konsistence finančních alokací – evaluační okruh 5

### 4.5.1 Finální hodnocení Evaluačního okruhu 5

**Návrh OP Doprava 2014 – 2020, návrh ve struktuře a rozsahu dle Draft Guidelines for the Content of the Operational Programme po meziresortním připomínkovém řízení.**

V rámci Evaluačního okruhu 5 byla posouzena ve konzistence finančních alokací. Vzhledem k tomu, že finanční plán a indikativní seznam projektů nebyly vypracovány v předešlých verzích OPD 2, bylo provedeno pouze toto finální hodnocení.

#### **Hodnocení finančního plánu a navržení případných změn z hlediska potřeb a absorpční kapacity**

- *Respektuje rozdělení finančních prostředků na všech úrovních operačního programu míru závažnosti problémů a potřebnost ve vazbě na intervenční logiku pro danou úroveň programu?*
- *Expertní odhad a posouzení relativních nákladů intervencí, který vychází ze zpracované Dopravní sektorové strategie 2. fáze*

Rozdělení finančních prostředků ve Finančním plánu mezi jednotlivé roky 2014 – 2020 je víceméně rovnoměrné. V Dopravních strategiích se počítalo s nižšími částkami na roky pro roky 2014 – 2015, kdy bude ještě dobíhat OPD 2007-2013 a bude obtížné připravit a schválit všechny projektové žádosti. Praktický průběh financování bude zřejmě takový, že v roce 2014 bude čerpána jen malá část alokace, také v roce 2015 bude čerpání snižené a dotace budou vypláceny až do roku 2023.

Rozdělení finančních prostředků mezi prioritní osy je velmi obtížné a politicky citlivé rozhodnutí, a přestože bylo v úmyslu stanovit pro ně v Dopravních strategiích nějaké nezávislé kritérium, nakonec takové pravidlo Dopravní strategie neobsahují. Pokud by se měly finanční prostředky rozdělovat podle aktuálního využívání dopravní infrastruktury, bylo by potřeba převážnou většinou přiřadit dálnicím a silnicím, neboť na nich se odehrává podstatná část dopravních výkonů a jejich síť dosud není dokončená na požadavky dnešní silniční dopravy. Konvenční železniční síť je naproti tomu dokončená a její modernizační úpravy mají za cíl především zvýšit její atraktivitu pro uživatele. Pokud by se do takové úvahy převážně zahrnula potřeba podpořit vyšší využívání železniční dopravy a prokázaná potřeba převést dopravní výkony na ně a příprava rychlých spojení by byla na takovém stupni pokročilosti, který by již umožňoval jejich realizaci, finanční potřeba by vycházela naopak výrazně ve prospěch železnice. Na základě této úvahy lze použítý považovat za vyvážený, byť jeho důkladné doložení je velmi obtížné.

Evropská i národní dopravní politika i doporučení Evropské komise jednoznačně podporují investice do železničních projektů, které pomohou zlepšit dělbu přepravní práce, snížit negativní vlivy dopravy na ovzduší a klima a vedou k udržitelné mobilitě.

Dopravní strategie určily jiný výstup, než technické doporučení, a to celkovou sumu potřebných projektů, které je možné připravit do roku 2020 k zahájení výstavby. Z celkové finanční náročnosti takových projektů cca 800 mld. Kč připadá jen cca 25 % na připravené projekty na síti vodních cest a konvenčních železnic (Prioritní osa 1). Prostředky z OPD 2 včetně spolufinancování by měly



dosáhnout cca 150 mld. Kč. tj. 19 % celkové investiční potřeby podle Dopravních strategií. Financování rychlých spojení v nové stopě je pro období 2014 – 2020 nereálné z důvodu nepřipravenosti nových koridorů pro vysokorychlostní tratě a také z důvodu extrémní finanční náročnosti, která by neumožnila jejich financování v tomto období společně s projekty na silniční a konvenční železniční síti jako dalšího nového segmentu dopravy.

Pokud tedy výsledný návrh alokace finančních prostředků přiděluje 44,5% na Prioritní osu 1, tzn. financování kolejové a vodní dopravy, a 55 % na Prioritní osy 2 a 3, dálnice a silnice, lze to považovat za vyvážený návrh v reálných okolnostech, který vychází z dopravních politik a strategií a zároveň respektuje stav přípravy staveb a naléhavosti řešení kritických míst dopravní infrastruktury v krátkodobém výhledu do roku 2020.

Výkonnostní rezerva musí činit 6 % ze všech prostředků strukturálních a investičních fondů podle Guidance fiche performance framework review and reserve in 2014-2020. Výjimkou jsou cíle Evropské územní spolupráce. Dohoda o partnerství může definovat hodnoty výkonnostní rezervy mezi 5 a 7 % pro jednotlivé priority, celkový součet za program musí být 6 %.

Výkonnostní rezervy navržené ve finančním plánu splňují uvedené požadavky a požadavky stanovené obecným nařízením. Výkonnostní rezerva není uplatněna na Technickou pomoc.

Výkonnostní rezerva bude uvolněna v roce 2019 za předpokladu dosažení definovaných hodnot milníků 2018 a nového posouzení výstupů v roce 2025.

## 5 Hodnocení evaluačních otázek

**Návrh OP Doprava 2014 – 2020, návrh ve struktuře a rozsahu dle Draft Guidelines for the Content of the Operational Programme po meziresortním připomínkovém řízení.**

V následujících podkapitolách jsou vyhodnoceny relevantní evaluační otázky a to podle zhodnocení relevance prostřednictvím 4 stupňové škály (ano, spíše ano, spíše ne, ne) a doplněny stručným komentářem.

Evaluační okruh 1: Vyhodnocení analytické části				
1	Pracovala předložená socioekonomická analýza (Dopravní sektorová strategie 2. fáze) s relevantními údaji a byla v ní zahrnuta všechna významná dostupná data?			
Odpověď:	Ano <input checked="" type="checkbox"/>	Spíše ano <input type="checkbox"/>	Spíše ne <input type="checkbox"/>	Ne <input type="checkbox"/>
Komentář:	Analýza vychází z Dopravních strategií a obsahuje podstatné informace, je však potřebné doplnit analytické vstupy popisující stav ITS a elektromobility.			
2	Ukazuje předložená socioekonomická analýza (Dopravní sektorová strategie 2. fáze) na nejvýznamnější problémy, které je třeba v dopravním sektoru řešit a na nejvýznamnější vnější faktory - příležitosti a hrozby?			
Odpověď:	Ano <input checked="" type="checkbox"/>	Spíše ano <input type="checkbox"/>	Spíše ne <input type="checkbox"/>	Ne <input type="checkbox"/>
Komentář:	Jsou popsány hlavní problémy, část analýzy je uvedena u specifických cílů v návrhové části (tento přístup však není konzistentní různých prioritních os).			

Evaluační okruh 2: Vyhodnocení návrhové části				
3	Obsahuje předložený návrh operačního programu dostatečně silnou vazbu mezi analytickou (Dopravní sektorová strategie 2. fáze) a návrhovou částí (OP Doprava)?			
Odpověď:	Ano <input checked="" type="checkbox"/>	Spíše ano <input type="checkbox"/>	Spíše ne <input type="checkbox"/>	Ne <input type="checkbox"/>
Komentář:	Vazba mezi analýzami a návrhem je jasně viditelná.			
4	Jsou dostatečně přesně popsány mechanismy, kterými bude návrh operačního programu působit?			
Odpověď:	Ano <input checked="" type="checkbox"/>	Spíše ano <input type="checkbox"/>	Spíše ne <input type="checkbox"/>	Ne <input type="checkbox"/>
Komentář:	Mechanismy jsou logické, méně podrobně je popsáno působení u problematiky podpory ITS a alternativních paliv.,			
5	Je návrh operačního programu koherentní s nadřazenými strategickými dokumenty na národní i na evropské úrovni (Dohoda o partnerství, Strategie pro inteligentní a udržitelný růst podporující začlenění (Evropa 2020), Plán evropského jednotného dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje (Bílá kniha EU o dopravě))?			
Odpověď:	Ano <input checked="" type="checkbox"/>	Spíše ano <input type="checkbox"/>	Spíše ne <input type="checkbox"/>	Ne <input type="checkbox"/>

Komentář:	Provázání strategií na OPD 2 je podrobně doloženo. Nejsou v úplnosti reflektovány analytické výstupy z Dohody o partnerství.			
6	Je návrh operačního programu vhodně navázán na tematické cíle a investiční priority stanovené Evropskou komisí (EK)?			
Odpověď:	Ano <input type="checkbox"/>	Spíše ano <input checked="" type="checkbox"/>	Spíše ne <input type="checkbox"/>	Ne <input type="checkbox"/>
Komentář:	Ne všechny vazby jsou v OPD 2 popsány a vazba na cíle evropské dopravní politiky v oblasti ochrany klimatu není uvedena, naprostá většina cílů a priorit je však zpracována.			
7	Je dostatečně přesně popsán cílový stav, kterého chce návrh operačního programu dosáhnout?			
Odpověď:	Ano <input checked="" type="checkbox"/>	Spíše ano <input type="checkbox"/>	Spíše ne <input type="checkbox"/>	Ne <input type="checkbox"/>
Komentář:	Cíle jsou definovány prostřednictvím velkých projektů a také v mapové příloze č. 2.			
8	Je návrh operačního programu koncipován tak, aby docházelo k maximálním možným synergickým efektům s ostatními programy realizovanými v ČR v programovém období 2014-2020?			
Odpověď:	Ano <input checked="" type="checkbox"/>	Spíše ano <input type="checkbox"/>	Spíše ne <input type="checkbox"/>	Ne <input type="checkbox"/>
Komentář:	Podle provedeného posouzení bude synergií dosahováno.			
9	Existují vhodnější intervence/aktivity podporovatelné z evropských fondů v programovém období 2014-2020 k dosažení výsledků a cílů programu než ty navržené?			
Odpověď:	Ano <input type="checkbox"/>	Spíše ano <input type="checkbox"/>	Spíše ne <input type="checkbox"/>	Ne <input checked="" type="checkbox"/>
Komentář:	Intervence jsou definovány podle zpracovaných Dopravních strategií, které definují projekty, které je potřebné financovat včetně stanovení jejich pořadí naléhavosti.			
10	Je návrh operačního programu vhodně strukturován na všech úrovních (tj. na úrovni prioritních os a specifických cílů)?			
Odpověď:	Ano <input checked="" type="checkbox"/>	Spíše ano <input type="checkbox"/>	Spíše ne <input type="checkbox"/>	Ne <input type="checkbox"/>
Komentář:	Struktura prioritních os a specifických cílů je vhodně nastavená.			
11	Je operační program vhodně nastaven tak, aby mohly být plně dosaženy dané specifické cíle, investiční priority a potažmo tematický cíl/cíle?			
Odpověď:	Ano <input checked="" type="checkbox"/>	Spíše ano <input type="checkbox"/>	Spíše ne <input type="checkbox"/>	Ne <input type="checkbox"/>
Komentář:	Nastavení umožní plnit cíle a priority.			
12	Je zajištěn soulad cílů a prioritních os navrženého operačního programu se Společným strategickým rámcem (SSR), Dohodou o partnerství, doporučeními, specifickými pro ČR podle Čl. 121(2) Smlouvy o fungování Evropské unie (SFEU) a doporučeními Rady přijatými podle Čl. 148 (4) SFEU?			
Odpověď:	Ano <input checked="" type="checkbox"/>	Spíše ano <input type="checkbox"/>	Spíše ne <input type="checkbox"/>	Ne <input type="checkbox"/>
Komentář:	SSR neobsahuje specifické požadavky, cíle Dohody o partnerství jsou plněny.			

13	Jsou (event. budou) splněny tematické a obecné předběžné podmínky podle Přílohy IV. návrhu Obecného nařízení?			
Odpověď:	Ano <input checked="" type="checkbox"/>	Spíše ano <input type="checkbox"/>	Spíše ne <input type="checkbox"/>	Ne <input type="checkbox"/>
Komentář:	Předběžné podmínky obsažené v Dopravních strategiích jsou plněny, pro elektromobilitu jsou stanoveny v omezeném rozsahu			
14	Bude navržený operační program přispívat ke strategii Unie pro inteligentní a udržitelný růst podporující začlenění?			
Odpověď:	Ano <input type="checkbox"/>	Spíše ano <input checked="" type="checkbox"/>	Spíše ne <input type="checkbox"/>	Ne <input type="checkbox"/>
Komentář:	Strategie Evropa 2020 neobsahuje požadavky na dopravu, OPD 2 bude přispívat strategii ke snížení emisí skleníkových plynů a zvýšení energetické účinnosti, není však doložené, že bude dosaženo navržených hodnot snížení.			
15	Jsou v rámci navrženého operačního programu respektovány všechny požadavky vyplývající z návrhu Obecného nařízení, případně z dalších relevantních nařízení a požadavky kladené metodickými dokumenty na národní úrovni?			
Odpověď:	Ano <input checked="" type="checkbox"/>	Spíše ano <input type="checkbox"/>	Spíše ne <input type="checkbox"/>	Ne <input type="checkbox"/>
Komentář:	Navržený OPD 2 je zpracován v souladu s obecným nařízením.			

**Evaluační okruh 3:**

16	Je cílový stav kvantifikován prostřednictvím vhodných (tj. srozumitelných a s dostatečnou vypovídací schopností) monitorovacích indikátorů?			
Odpověď:	Ano <input type="checkbox"/>	Spíše ano <input checked="" type="checkbox"/>	Spíše ne <input type="checkbox"/>	Ne <input type="checkbox"/>
Komentář:	Zdroje dat pro stanovení indikátorů v rámci monitorování budou pocházet od příjemců podpory, proto bude důležité stanovit jednotný postup stanovení hodnoty indikátory tak, aby se sledovaly srovnatelné hodnoty.			
17	Je cílový stav (kvantifikovaný prostřednictvím monitorovacích indikátorů) dimenzován realisticky, tj. je možné s disponibilními finančními zdroji reálně předpokládat jeho dosažení za předpokladu, že se významně nezmění vnější podmínky?			
Odpověď:	Ano <input type="checkbox"/>	Spíše ano <input checked="" type="checkbox"/>	Spíše ne <input type="checkbox"/>	Ne <input type="checkbox"/>
Komentář:	U indikátorů a stanovení výchozích a cílových hodnot má ex-ante hodnotitel několik připomínek. Pokud se zásadně nezmění vnější podmínky, jsou cílové hodnoty s disponibilními prostředky realizovatelné.			
18	Byly milníky vybrané pro výkonnostní rámec stanoveny přiměřeně?			
Odpověď:	Ano <input checked="" type="checkbox"/>	Spíše ano <input type="checkbox"/>	Spíše ne <input type="checkbox"/>	Ne <input checked="" type="checkbox"/>
Komentář:	Hodnoty jsou nastaveny relevantně a to i s ohledem na zkušenosti s realizací předcházejících operačních programů, kdy začátky realizací OPD měly vždy pomalejší tempo.			
19	Jsou v navrženém operačním programu vhodně zakomponována opatření pro podporu rovných příležitostí mezi muži a ženami a pro prevenci diskriminaci (tam, kde je to relevantní) a opatření pro podporu udržitelného rozvoje?			
Odpověď:	Ano <input checked="" type="checkbox"/>	Spíše ano <input type="checkbox"/>	Spíše ne <input type="checkbox"/>	Ne <input type="checkbox"/>
Komentář:	Operační program vychází z požadavků na horizontální principy, pokud bude vycházet ze schválených výstupů Dopravních strategií.			

**Evaluacní okruh 4: Vyhodnocení implementačního systému**

20	Je navržený implementační systém koncipován tak, aby bylo možné co nejefektivněji dosáhnout stanovených cílů operačního programu?			
Odpověď:	Ano <input type="checkbox"/>	Spíše ano <input checked="" type="checkbox"/>	Spíše ne <input type="checkbox"/>	Ne <input type="checkbox"/>
Komentář:	Navržený implementační systém do značné míry přebírá již zaběhnutý systém stávajícího OP (OPD 2007-2013), který skýtá stabilní a funkční prostředí pro implementaci OP. U konfliktních (a z dopravního hlediska přitom mnohdy zásadních) projektů však stávající systém neposkytuje dostatečné záruky, že se podaří odbourat všechny překážky pro realizaci v rámci OPD 2014-2020.			
21	Je navržený implementační systém nastaven tak, aby nedocházelo k nejasnostem v působnosti jednotlivých zapojených subjektů a aby byla zajištěna maximální míra efektivity v komunikaci a při koordinaci??			
Odpověď:	Ano <input type="checkbox"/>	Spíše ano <input checked="" type="checkbox"/>	Spíše ne <input type="checkbox"/>	Ne <input type="checkbox"/>
Komentář:	Vzhledem k přetrvávajícímu zaměření OPD 2 na dva dominantní příjemce (ŘSD a SŽDC) je možné očekávat, že dlouhodobá úzká spolupráce těchto příjemců s ŘO a zprostředkujícím subjektem je dostatečným předpokladem ke kvalitní komunikaci. Při přípravě jednotlivých projektů se však může (zejména pro ostatní příjemce) jevit struktura MD ČR (zejména z hlediska distribuce odpovědnosti) jako poměrně nepřehledná, což může působit potíže v komunikaci např. s městy jakožto potenciálními žadateli s ŘO). Pro efektivnější implementaci programu by bylo zapotřebí také uplatnění proaktivního a klientského přístupu nadřazených subjektů při řešení nedostatků jednotlivých projektů (poradenství, školení, vysvětlování).			
22	Je reálné předpokládat, že bude zajištěno dostatečné množství lidských zdrojů a administrativní kapacity pro řízení navrženého operačního programu?			
Odpověď:	Ano <input type="checkbox"/>	Spíše ano <input checked="" type="checkbox"/>	Spíše ne <input type="checkbox"/>	Ne <input type="checkbox"/>
Komentář:	Vzhledem k tomu, že program OPD 2014-2020 bez výrazných organizačních změn navazuje na program OPD 2007-2014 a do značné míry přejímá implementační strukturu původního programu, nároky nového OP na administrativní kapacity pro řízení budou podobné. Potřeby doplnění administrativních kapacit na straně ŘO jsou pouze dílčí. Otázkou je však, zdali dojde k zachování stávajícího rozsahu financování lidských zdrojů nejen u ŘO, ale i dalších subjektů zapojených do implementace OPD 2 z Technické pomoci (kde bylo doposud mj. využíváno zdrojů z více OP). Případný částečný výpadek těchto zdrojů na financování lidských zdrojů může mít dopady na administrativní kapacity pro řízení a implementaci OPD 2. Dílčí potíže může způsobit také předpokládaný nárůst administrativní náročnosti implementace OPD 2.			
<b>Evaluacní okruh 5: Posouzení konsistence finančních alokací</b>				
23	Respektuje rozdělení finančních prostředků na všech úrovních operačního programu míru závažnosti problémů a potřebnost ve vazbě na intervenční logiku pro danou úroveň programu?			
Odpověď:	Ano <input type="checkbox"/>	Spíše ano <input checked="" type="checkbox"/>	Spíše ne <input type="checkbox"/>	Ne <input type="checkbox"/>
Komentář:	Rozdělení finančních prostředků na prioritní osy vychází z Dopravních strategií a			

	<p>strategie. Prostředky byly přidělovány tak, aby aktivity maximálně naplňovaly cíle a průřezové priority Dopravních strategií a strategické cíle OPD, kromě závažnosti potřeby je tedy zohledněn též aktuální stav připravenosti aktivit.</p>
--	---

## 6 Závěry a celkové zhodnocení

Operační program Doprava, Návrh ve struktuře a rozsahu dle Draft Guidelines for the Content of the Operational Programme po meziresortním připomínkovém řízení plní základní požadavky dané obecným nařízením, Dohodou o partnerství, Strategií pro inteligentní a udržitelný růst podporující začlenění (Evropa 2020), Plánem evropského jednotného dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje (Bílá kniha EU o dopravě), Národním plánem reforem a dalšími strategickými dokumenty na evropské i národní úrovni.

Operační program Doprava vychází z dokumentu Dopravní sektorové strategie 2. fáze, který pokrývá rozsah předběžných podmínek požadovaný obecným nařízením s výjimkou městské hromadné dopravy.

V úvodu Operačního programu je uvedena stručná analytická část, která však není vyvážená ve všech oborech dopravy. Jsou uvedeny potřeby jednotlivých druhů dopravy a návrhy na jejich pokrytí. Dále jsou uvedeny všechny hlavní strategické dokumenty jejich vazby specifické cíle OPD.

Strategie Operačního plánu Doprava je definována pro silniční a železniční dopravu a pro rozvoj ITS, není však definována strategie pro vodní dopravu, městskou mobilitu a alternativní druhy energie.

Návrhová část vychází konzistentně a koherentně z analýz a ex-ante kondicionality a dalších strategických dokumentů a obsahuje vhodně vybrané investiční priority, tematický cíl je navržen logicky, logický je i systém prioritních os a specifických cílů. Specifické cíle jsou systematicky popsány, v jejich popisu se však opakují analytické poznatky, které by bylo vhodnější přesunout do příslušné analytické kapitoly. Jednotlivé specifické cíle vycházejí z potřebných analýz, obecných strategií, popsaných potřeb a návrhů jejich řešení mají vhodně uvedeny dostatečně konkrétní aktivity, pro specifické cíle 1.5 a 2.2. jsou uvedeny aktivity v obecnější, spíše strategické formě.

K podporovaným aktivitám byly stanoveny indikátor výstupu a výsledku a byla provedena jejich kvantifikace. V rámci výkonnostního rámce byly nastaveny hodnoty milníků, indikátorová soustava je hodnocena v zásadě kladně, chybí přesnější popis práce s indikátory.

Horizontální principy a Princip partnerství jsou naplňovány.

Podrobně byla posouzena administrativní kapacita pro implementaci, monitorování a evaluaci OPD 2 a byly definovány nedostatky ve spolupráci aktérů implementace programu popsané v kapitole 6.1.

Bylo provedeno hodnocení finančního plánu s kladným výsledkem, vhodně jsou stanoveny i výkonnostní rezervy. Přiložen je také seznam velkých projektů, který vychází z ex-ante kondicionality.

V rámci benchmarkingu byly porovnávány a hodnoceny 3 operační programy sektoru doprava ve verzi návrhů k veřejným připomínkám (Slovensko, Maďarsko, Polsko) s aktuální verzí OPD 2. (obsaženo ve 2. průběžné zprávě).



Hlavní zjištění s návrhem možného řešení úpravou textu:

Zjištění	Návrh řešení
<p>Analytický popis ITS a alternativních druhů energií neobsahují konkrétní informace o situaci v České republice ani popis stavu a potřeb rozvoje</p> <p>U vodní dopravy je uvedena strategie spočívající ve splavnění dolního Labe, což nezdůvodňuje intervence na horním Labi.</p> <p>Není uvedena strategie, potřeby a návrh na jejich řešení u městské mobility a alternativních zdrojů energie</p>	<p>Není třeba doplňovat analýzy, jen vysvětlení z čeho definované potřeby vycházejí, či jak bude v přípravě chybějící strategie postupováno.</p> <p>Uvést obecnější strategii vodní dopravy.</p> <p>Uvést, že strategie pro městskou mobilitu bude vycházet ze strategií na úrovni měst a pro alternativní paliva že navržené intervence vycházejí z principů, které by měly být obsaženy v Národním akčním plánu pro čistou mobilitu.</p>

## 7 Seznam použitých materiálů, dokumentů a literatury

- Evropa 2020 - Strategie pro inteligentní a udržitelný růst podporující začlenění, KOM(2010) 2020 v konečném znění
- Dopravní politika ČR pro období 2014-2020 s výhledem do roku 2050 schválená Vládou České republiky 5. června 2013.
- Dopravní sektorové strategie 2. Fáze. Střednědobý plán rozvoje dopravní infrastruktury s dlouhodobým výhledem. Usnesení Vlády České republiky ze dne 13. listopadu 2013 č. 850
- Guidance document on ex-ante evaluation, MONITORING AND EVALUATION OF EUROPEAN COHESION POLICY, EK leden 2013
- Podklad pro přípravu Dohody o partnerství pro programové období 2014–2020 - Vymezení programů a další postup při přípravě České republiky pro efektivní čerpání fondů Společného strategického rámce, MMR listopad 2012 (později návrh Dohody o partnerství – předpoklad říjen 2013)
- Národní program reforem
- Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1303/2013 ze dne 17. prosince 2013 o společných ustanoveních o Evropském fondu pro regionální rozvoj, Evropském sociálním fondu, Fondu soudržnosti, Evropském zemědělském fondu pro rozvoj venkova a Evropském námořním a rybářském fondu, o obecných ustanoveních o Evropském fondu pro regionální rozvoj, Evropském sociálním fondu, Fondu soudržnosti a Evropském námořním a rybářském fondu a o zrušení nařízení (ES) č. 1083/2006 (dále jen „obecné nařízení“)
- Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1301/2013 ze dne 17. prosince 2013 o Evropském fondu pro regionální rozvoj, o zvláštních ustanoveních týkajících se cíle Investice pro růst a zaměstnanost a o zrušení nařízení (ES) č. 1080/2006 (dále jen „nařízení o ERDF“)
- Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1300/2013 ze dne 17. prosince 2013 o Fondu soudržnosti a o zrušení nařízení Rady (ES) č. 1084/2006 (dále jen „nařízení o FS“)
- BÍLÁ KNIHA: Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje, KOM (2011) 144 v konečném znění
- Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU
- Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1316/2013 ze dne 11. prosince 2013, kterým se vytváří Nástroj pro propojení Evropy, mění nařízení (EU) č. 913/2010 a zrušují nařízení (ES) č. 680/2007 a (ES) č. 67/2010, podle kterého je možné čerpat finanční prostředky na dopravní infrastrukturu v rámci Nástroje pro propojení Evropy (CEF), zejména na projekty hlavní sítě TEN-T

- Metodický pokyn pro přípravu programových dokumentů pro programové období 2014–2020, který zpracovalo Ministerstvo pro místní rozvoj (dále jen „MMR“)
- Integrovaný akční program pro vnitrozemskou vodní dopravu pro období 2006 - 2013 NAIADES KOM(2006) 6 v konečném znění
- Akční plán k logistice pro nákladní dopravu KOM(2007) 607 v konečném znění
- Směrnice 2010/40/EU o rámci pro zavedení inteligentních dopravních systémů v oblasti silniční dopravy a pro rozhraní s jinými druhy dopravy
- Směrnice 2011/76/EU kterou se mění směrnice 1999/62/ES o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly
- Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011 – 2020
- Strategie podpory dopravní obsluhy území (2005)
- Strategie inovačních technologií v dopravě (2009)
- Strategie podpory logistiky z veřejných zdrojů (2009)
- Strategie regionálního rozvoje ČR pro období 2014–2020
- Plány dopravní obsluhy území
- Strategie podpory logistiky z veřejných zdrojů (2009)
- Národní strategie cyklistické dopravy pro léta 2013 – 2020 (2013)

## 8 Seznam zkratek

CEF – Nástroj pro propojení Evropy (Connecting Europe Facility)  
DSS2 – Dopravní sektorové strategie, 2.fáze  
EIA – Posouzení vlivu na životní prostředí  
EK – Evropská Komise  
EPaR – Evropský parlament a Rada  
ERDF – Evropský rozvojový fond  
ERTMS – Evropský systém řízení železniční dopravy (European Rail Traffic Management System)  
ETCS – Evropský vlakový zabezpečovací systém (European Train Control System)  
EU – Evropská Unie  
FS – Fond soudržnosti  
GSM-R – Globální systém mobilní komunikace na železnici (Global System for Mobile Communication – Railway)  
HVDI – Harmonogram výstavby dopravní infrastruktury  
IPRÚ – Integrovaný plán rozvoje území  
IS – Informační systém  
ITI – Integrovaná územní investice  
ITS – Inteligentní dopravní systémy  
MD ČR – Ministerstvo dopravy České republiky  
MHD – Městská hromadná doprava  
MKA – Multikriteriální analýza  
MMR – Ministerstvo pro místní rozvoj  
MV – Monitorovací výbor  
NOK – Národní orgán pro koordinaci  
NPR – Národní program reforem  
OP – Operační program,  
OPD 2 – Operační program doprava 2014 - 2020  
ŘO – Řídící orgán  
ŘSD – Ředitelství silnic a dálnic České republiky  
SC – Specifický cíl  
SEA – Posouzení vlivu strategie  
SE analýza – socioekonomická analýza  
SFDI – Státní fond dopravní infrastruktury  
SWOT – Analýza silných a slabých stránek  
SŽDC – Správa železniční dopravní cesty  
TEN-T – Transevropské dopravní síť  
ZÚR – Zásady územního rozvoje