EVROPSKÁ UNIE
Evropské strukturální a investiční fondy
Operační program Doprava

Ministerstvo dopravy
Státní fond dopravní infrastruktury

Hodnocení vývoje Operačního programu Doprava 2014-2020 včetně ověření rozvojových potřeb a nastavení synergických a komplementárních vazeb

ZÁVĚREČNÁ ZPRÁVA

NDCon

ÚNOR 2016

Zprávu zpracovali: Ing. Jan Kašík

Vedoucí týmu konzultanta

Ing. Dominik Žďánský

Specialista v oblasti dopravních strategií a hodnocení efektivnosti dopravních projektů

Mgr. Radim Vinař

Specialista na oblasti evropských fondů

Počet vyhotovení zprávy: **3**

Objednatel:

MD ČR, odbor fondů EU

Ing. Mgr. Marek Pastucha

ředitel odboru

Obsah

1 Manažerské shrnutí 4
2 Executive summary 8
3 Seznam vytvořených dílčích zpráv, vstupů, studií či podkladů 12
4 Seznam osob, které se podílely na jednotlivých evaluačních otázkách a na zpracování závěrečné zprávy 13
5 Popis průběhu realizace prací a souhrnný přehled užitých metod 14
5.1 Evaluační otázky 14
5.2 Metody hodnocení a zapojení členů týmu 16
6 Výsledky II. etapy hodnocení 19
6.1 Projednání Průběžné zprávy se zadavatelem a zapracování připomínek 19
6.2 Doplňující šetření k vedlejším evaluačním otázkám 19
6.3 Vyhodnocení hlavní evaluační otázky prostřednictvím syntézy hlavních zjištění z vedlejších evaluačních otázek 20
6.4 Formulace doporučení vyplývajících z hodnocení 24
7 Závěry a celkové zhodnocení 27
7.1 Závěry z dalších evaluačních otázek 27
7.2 Hlavní evaluační otázka 33
7.3 Zhodnocení fungování intervenční logiky OPD 38
7.4 Přehled nejvýznamnějších událostí v implementaci OPD 39
8 Doporučení 40
8.1 Doporučení vztahující se k jednotlivým výchozím strategiím 40
8.2 Doporučení vztahující se k realizaci OPD 42
8.3 Doporučení vztahující se k případné revizi OPD 46
9 Seznam použitých materiálů, dokumentů, literatury a jiných informačních zdrojů 47

1 Manažerské shrnutí

Závěrečná zpráva projektu je výsledkem zpracování druhé, věcné fáze projektu, zaměřené na vyhodnocení hlavní evaluační otázky, jakož i představení hlavních závěrů z předcházející fáze projektu s vyhodnocením doplňujících evaluačních otázek a jejich zapracování do hlavní evaluační otázky a do zjištění a doporučení.

Závěrečná zpráva obsahuje hodnocení implementace Operačního programu Doprava 2014-2020 a relevantnosti jeho specifických cílů v dnešních socio-ekonomických podmínkách. Závěrečná zpráva bude sloužit jednak jako podklad pro Zprávu o pokroku implementace DoP zpracovávanou Ministerstvem pro místní rozvoj a rovněž bude využita pro účely Řídicího orgánu OPD. V průběhu prací bylo zjištěno, že:

- Socio-ekonomické změny nevedly k potřebě změnit intervenční logiku Operačního programu Doprava 2014 – 2020, ale vzhledem k vysokému růstu nákladní dopravy by měl ŘO z připravených projektů specifického cíle 3.1 preferovat ty, které budou řešit následky vysokého růstu nákladní dopravy, tj. stavby silničních obchvatů měst a obcí. Maximální prioritu zaslouží také dálniční obchvaty měst a opatření zvyšující kapacitu páteřních železničních tratí pro větší propustnost pro nákladní vlaky včetně zajištění závazku zpřístupnit koridory hlavní sítě TEN-T pro nákladní vlaky délky až 740 m.
- Komplikovaná legislativa a z toho plynoucí pomalá příprava staveb vede k prohlubování investičního dluhu a odklonu od strategického rozhodování o investičních prioritách k praktickému postupu zahajovat stavby podle jejich připravenosti.
- Intervenční logika je nadále platná, neposkytuje však plně oporu pro aktuální priority, kterými jsou řešení negativního vlivu nákladní silniční dopravy a její převedení na železnici, zvýšení nabídky terminálů rychle rostoucí kombinované dopravy, podpora udržitelnosti dopravy investicemi do vozového parku železniční dopravy a vhodnými investicemi do veřejné dopravy osob ve městech, podpora elektromobility, rozvoj technologií podporující konektivitu vozidel včetně přípravy na provoz autonomních vozidel.
- Výchozí strategie jsou většinou aktuální, aktualizaci potřebují Dopravní sektorové strategie, 2. fáze, je potřebné zohlednit zpožďování přípravy projektů a některé změny preferencí výstavby.
- Akční plán rozvoje inteligentních dopravních systémů v ČR do roku 2020 zatím není projekty podporovanými Operačním programem Doprava 2014 – 2020 naplňován, žádosti o podporu prvních projektů měst byly podávány až na začátku roku 2017. Akční plán bude zřejmě nutné vzhledem k rychlému pokroku v inovacích aktualizovat a vyjít tak vstříc požadavkům zaváděné konektivity vozidel a blízkému nástupu technologií autonomního řízení.
- Strategii přístupu k zavádění čistých paliv je třeba změnit od plošné podpory všech k prioritním pohonům po osobní a také nákladní automobily a zavést plán podpory přechodu na ně včetně strategie, jak podporu v budoucnosti postupně opouštět.
- Dosavadní pokrok na úrovni jednotlivých specifických cílů je spíše neuspokojivý, ale je predikováno značné zlepšení již v průběhu roku 2017. Ve 4. čtvrtletí roku 2016 došlo k signifikantní akceleraci v předkládání i dokončování projektů, ačkoli se do značné míry jednalo o projekty fázované. V letech 2017 a 2018 bude dokončeno významné množství projektů, čímž dojde ke splnění hodnot milníků pro rok 2018 u klíčových indikátorů délky nových nebo rekonstruovaných silnic a tratí, kromě délky tratí zapojených do GSM-R/ETCS.

- K 31. 12. 2016 bylo předloženo 45 projektů v celkovém objemu 31,6 mld. Kč příspěvku EU, což odpovídá 34 % celkové alokace pro specifické cíle 1.1, 2.1 a 3.1. Jednalo se především o fázované projekty z OPD 2007 - 2013 (celkem 26 projektů).
- Bylo schváleno 27 projektů v celkovém objemu 9 mld. Kč příspěvku EU, což odpovídá 10 % celkové alokace pro specifické cíle 1.1, 2.1 a 3.1. Jednalo se především o fázované projekty z OPD 2007 - 2013 (celkem 21 projektů).
- Byly předloženy 4 velké projekty (tvořící 2. fáze velkých projektů z OPD 2007-2013), schváleny na národní úrovni byly 3 s celkovou alokací 13,4 mld. Kč. Velký projekt realizovaný jen z prostředků současného OPD předložen nebyl a harmonogram jejich předkládání uvedený v seznamu velkých projektů v programovém dokumentu OPD je již zastaralý.
- Byla dokončena realizace prvních projektů v SC 1.1 a 3.1. Indikátor délky rekonstruovaných nebo modernizovaných železničních tratí (milník k roku 2018) byl splněn z 6 %, indikátor délky nově postavených silnic (milník k roku 2018) byl splněn ze 42 %. K podstatnému plnění jiných klíčových indikátorů nedošlo.
- Nebyly splněny předpoklady programu podpory překladišť kombinované dopravy v rámci SC 1.3, kde byly v první výzvě předloženy pouze 4 projekty v objemu 18 % alokace výzvy.
- V ostatních SC - 1.3 přístavy, 1.5 kolejová vozidla, 1.5 plavidla, 1.5 interoperabilita, 2.2 alternativní paliva - nebyly k 31. 12. 2016 vyhlášeny výzvy, nemohly být předloženy projekty. Přípravu programů prodlužují schvalovací procesy na úrovni evropské (notifikace) i národní (dokumentace programů, příprava výzev). Předpoklad vyhlášení výzev je v roce 2017, nejpozději 2018. Dosud nebyla dosažena dohoda na podmínkách implementace programu obnovy železničních kolejových vozidel pro nadregionální dopravu v rámci SC 1.5.
- Počet a hodnota připravovaných projektů v SC 1.1, 2.1, a 3.1 vede k předpokladu, že bude dosaženo přezávazku alokace v těchto SC již před koncem roku 2018.
- Skutečné čerpání v SC 1.1, 2.1, a 3.1 bude nižší, protože připravenost mnohých staveb k realizaci je nízká. Příprava staveb je výrazně ovlivněna nutností opakování procesu EIA u některých staveb a komplikovaností majetkoprávního vypořádání. Pokud v letech 2017 a 2018 nedojde k vydání stavebních povolení pro většinu uvažovaných projektů a v letech 2019 a 2020 k zahájení jejich realizace, bude celkové čerpání ohroženo.
- Indikátory výstupu jsou nastaveny nízko a cílové hodnoty některých z nich budou splněny již k roku 2018. Zároveň v důsledku prodlužování realizace některých železničních staveb dochází ke zpoždění návazných technologických staveb a je ohroženo plnění indikátoru délky tratí zapojených do GSM-R/ETCS.
- Je indikována významná absorpční kapacita na straně měst pro SC 1.4 a 2.3, připravenost projektů k okamžité realizaci je ovšem nízká a komplikována schvalovacími mechanismy ITI a IPRÚ.
- Změnou zdroje financování některých významných železničních projektů na CEF v souběhu s pomalou přípravou projektů dochází k nedostatku připravených velkých projektů pro Operační program Doprava 2014 – 2020, výpadek je intenzivně nahrazován menšími projekty mimo síť TEN-T.
- Nastavení a způsob koordinace synergických a komplementárních vazeb spíše neumožňuje uplatnění jejich přidané hodnoty. K tomu dochází pouze v rámci nástrojů ITI a IPRÚ, případně v rámci místních strategických dokumentů a plánů udržitelné městské mobility, nikoliv ovšem na úrovni operačních programů jako takových.

Byla formulována tato doporučení:

Ke strategiím:

- Dopravní sektorové strategie, 2. fáze (2013) – jsou naplňovány pomalu, dochází ke zpožděním v implementaci projektů a změnám vyplývajícím z přesunů mezi zdroji financování (financování železničních projektů z CEF). Proto je potřebné aktualizace Dopravních sektorových strategií, 2. fáze (2013), též z důvodu lepší shody s aktuálním socio-ekonomickým vývojem. Je potřebné také změnit i některé priority státu, pokud jde o preference jednotlivých dopravních tahů.
- Národní plán čisté mobility vychází z předpokladu, že elektromobil si pořídí pouze domácnosti, které disponují vozidlem se spalovacím motorem. Je třeba jej doplnit o strategii podpory elektromobility jako základu mobility obyvatel automobily v kombinaci s hromadnou dopravou.
- Akční plán rozvoje inteligentních dopravních systémů do roku 2020 s výhledem do roku 2050 vychází z analýzy stavu odvětví po roce 2010, vzhledem k rychlému pokroku v zavádění komunikačních technologií do automobilového průmyslu i hromadné dopravy bude vhodné zahájit práce na aktualizaci výhledové fáze po roce 2020.
- Dopravní politika ČR pro období 2014-2020 s výhledem do roku 2050 by se měla vyhodnotit, její aktualizace by měla zareagovat na růst intenzit silniční nákladní dopravy, potřebu zavádění udržitelné mobility a nové technologie v dopravě.

K implementaci:

- Zaměřit se na detailní předběžný monitoring připravenosti staveb majoritních příjemců za účelem včasné eliminace rizikových projektů a predikce reálných hodnot čerpání.
- Zahájit přípravu náhradních projektů pro SC 1.1, 2.1 a 3.1, které budou do OPD předloženy po roce 2020 v případě hrozícího nedočerpání v důsledku problémů při přípravě a realizaci v současnosti plánovaných projektů. Podmínkou pro náhradní projekty musí být jejich rychlá realizovatelnost.
- Prosazovat u majoritních příjemců prioritní přípravu projektů na páteřních železničních tratích a především tzv. velkých projektů poté, co mnoho prioritních projektových záměrů v oblasti železniční infrastruktury bylo předloženo k podpoře do CEFu. Pro OPD je tak nedostatek připravených prioritních projektů v oblasti železniční infrastruktury, což má jednak vliv na naplňování výchozích strategií (např. Dopravních sektorových strategií), jednak to může mít negativní vliv na naplňování výstupů a výsledků.
- Před spuštěním a v průběhu realizace specifických cílů určených nemajoritním žadatelům organizovat pravidelná, případně opakovaná školení a semináře pro potenciální příjemce zaměřené na podporu připravovaných projektových záměrů s cílem předejít zásadním chybám v projektech, které znemožní jejich schválení a čerpání prostředků OPD.
- Pro maximální využití potenciálu synergických a komplementárních vazeb by bylo vhodné vzít v úvahu možnost vypracovat metodickou informaci s doporučeními, jak podpořit (např. bodovou bonifikací) ty projektové záměry IROP, které mají vazby na infrastrukturní projekty podpořené z OPD, aniž by docházelo k diskriminaci žadatelů. To se týká zejména záměrů usilujících o podporu z SC 1.2 IROPu.

- Projekty ITS by se měly soustředit do prostoru větších měst a okolí, projekty městské telematiky a silniční telematiky by měly být koordinovány. Důraz by měl být kladen na sběr dat a jejich distribuci přes mobilní zařízení, zařízení pro provozní informace instalovat ve městech a okolí, ne na méně zatížených tazích, byť dálničních. Naopak bude potřebná podpora internetového připojení (ve spolupráci s MPO) a vybavování dálnic zařízeními pro komunikaci, spojení a automatickou identifikaci vozidel.
- Hodnota milníku k roku 2018 pro indikátor „Délka rekonstruovaných železničních tratí TEN-T - GSM-R/ETCS“ by měla být snížena pod 40 km.
- Seznam velkých projektů v programovém dokumentu je potřebné aktualizovat.

2 Executive summary

Final report is the result of the second factual phase of the project focused primarily on the assessment of the main evaluation question. Presentation of the main findings from the previous phase of the project is given with an evaluation of additional evaluation questions and their incorporation into the main evaluation question and into findings and recommendations.

The final report includes evaluation of the implementation of the Operational Programme Transport 2014 - 2020 and relevance of its specific objectives in today's socio-economic conditions. The final report will serve both as the basis for the Progress report of the Partnership Agreement implementation elaborated by the Ministry of Regional Development and will also be used for the purposes of the OPT Managing Authority. During the works it was found that:

- Socio-economic changes have not led to the need to change the intervention logic of the Operational Programme Transport 2014 - 2020, but due to high growth in freight transport MA should prefer those projects of specific objective 3.1, that will deal with the consequences of high growth in freight transport, ie. road bypasses of towns and municipalities. Highway bypasses of cities deserve maximum priority as well as measures increasing the capacity of the backbone rail lines for freight trains, including the commitment of making the TEN-T core network corridors accessible for freight trains up to 740 m lenght.
- Complicated legislation and the consequent slow preparation of construction leads to a deepening investment debt and diversion from strategic decision-making on investment priorities to the practical method of starting the constructions regarding their readiness.
- The intervention logic is still valid, but it does not fully support the current priorities, which are dealing with the negative impact of road freight transport and its transfer to railways, increasing the number of terminals of rapidly growing intermodal transport, supporting the sustainability of transport through investment in a rolling stock modernization on railways and appropriate investments in public transport in cities, promotion of electromobility, development of technologies supporting connectivity of vehicles, including preparations for the operation of autonomous vehicles.
- Default strategies are mostly up-to-date, only the Transport sector strategies, phase 2, need updating as it is necessary to take into account delays in project preparation and some changes in the preferences of projects implementation.
- Action plan for the development of intelligent transport systems in the Czech Republic up to 2020 is not being fulfilled by projects supported so far in the Operational Programme Transport 2014 – 2020. The first projects of cities have been submitted only at the beginning of 2017. Given the rapid advances in innovations, it will probably be necessary to update the Action Plan to meet the growing requirements for vehicles connectivity and the coming rise of the autonomous driving technology.
- Strategy for the introduction of clean fuels should be changed from blanket support for all to priority fuels for passenger and freight vehicles. Plan should be established to support the transition to clean fuels, including strategy of leaving the support gradually in the future.
- Progress on the level of individual specific objectives is rather unsatisfactory, however, with a prediction for a significant improvement in the course of 2017. In Q4, 2016 there was a significant acceleration in the submission and completion of the projects, although they were largely phased projects. In 2017 and 2018, a substantial number of projects will be

completed, thereby fulfilling the values of milestones for 2018 in key indicators of the length of new or reconstructed roads and railways, except of the length of lines connected to the GSM-R/ETCS.

- As for 31. 12. 2016, 45 projects were submitted totalling CZK 31.6 billion of EU contribution, which corresponds to 34 % of the total allocation for specific objectives 1.1, 2.1 and 3.1. These were mostly phased projects launched in the previous programming period 2007 - 2013 (total of 26 projects).
- Total of 27 projects were approved reaching CZK 9 billion of EU contribution, which corresponds to 10 % of the total allocation for specific objectives 1.1, 2.1 and 3.1. These were mostly phased projects launched in the previous programming period (total of 21 projects).
- Four major projects have been submitted (constituting the second phases of the OPT 2007 – 2013 major projects), three of which approved at the national level with an allocation of CZK 13.4 billion. Major project implemented only by the means of current OPT has not been submitted. The list of major projects in the OPT programming document is already outdated regarding the number of the projects, the schedule of their submissions and their names in some cases.
- Implementation of the first projects in specific objectives (SO) 1.1 and 3.1 has been completed. Indicator of the length of reconstructed or upgraded railway lines (milestone of 2018) was met from 6 %, indicator of the length of newly built roads (milestone of 2018) was achieved by 42 %. Substantial fulfilment of other key indicators has not occurred.
- Prerequisites of the aid scheme for the modernisation and construction of combined transport terminals within the SO 1.3 were not fulfilled. Only 4 projects worth 18 % of the allocation were submitted in the first call.
- As for 31. 12. 2016, no calls have been announced for other SOs (1.3 inland ports, 1.5 rolling stock, 1.5 interoperability, 1.5 freight waterway transport fleet, 2.2 alternative fuels) and projects could not be submitted. Preparation of aid schemes is prolonged both due to the approval processes at the European (notifications), and national level (documentation, preparation of calls). Announcement of calls is expected in 2017, or 2018 at the latest. The agreement has not been reached yet on the terms of implementation of the aid scheme for the rolling stock modernization within SO 1.5.
- The number and value of projects in pipelines for SOs 1.1, 2.1 and 3.1 lead to the assumption of total value of approved projects exceeding the allocation of these SOs already at the end of 2018.
- Real absorption in SOs 1.1, 2.1 and 3.1 will be lower, because readiness for implementation of many projects is low. Project preparation is significantly influenced by the necessity of repeating the EIA process for some constructions and complexity of property settlement. The overall absorption could be threatened, if most of the planned projects would not obtain building permits in 2017 or 2018 to start the implementation in 2019 and 2020.
- Targets of output indicators are set low and some of them will be met already in 2018. At the same time due to the extension of implementation of some railway construction, delays occur in the follow-up technological projects and fulfilment of the indicator of length of lines connected to the GSM-R/ETCS is jeopardized.
- A significant absorption capacity is indicated on the part of the cities for SO 1.4 and 2.3. However, readiness of the projects for an immediate implementation is low and complicated

by the approval mechanisms of Integrated Territorial Investments and Integrated Territorial Development Plans.

- Changing the source of funding of some railway major projects to CEF in parallel with the slow preparation of projects caused the shortage of prepared major projects for the Operational Transport Programme 2014 – 2020, which is being intensively replaced by smaller projects outside the TEN-T network.
- Setting and coordination of synergistic and complementary relations does not allow for making use of their added value. This occurs only within the Integrated Territorial Investments and Integrated Territorial Development Plans, possibly in the context of local strategic documents and sustainable urban mobility plans, however not at the level of operational programmes as such.

Following recommendations were defined:

As for the strategies:

- Transport Sector Strategies, 2nd phase 2 are fulfilled slowly. There are delays in implementation of projects and changes resulting from reallocations among the funding sources (e.g. financing of railway infrastructure projects from CEF). This why it is necessary to update the Transport Sector Strategies, 2nd phase (2013), for better compliance with the current socio-economic development. It is necessary to change some priorities of the state regarding the preferences of particular transport routes too.
- National Action Plan for Clean Mobility is based on the assumption that the electric cars will be procured only by households that already have a vehicle with a combustion engine. It is necessary to amend the strategy of electromobility support as the basis of population mobility in combination with public transport.
- Action Plan for the Deployment of Intelligent Transport Systems in the Czech Republic until 2020 (with the Prospect of 2050) is based on the analysis of the sector after 2010, due to the rapid progress of the deployment of communication technologies in the automotive industry and in the public transport it will be appropriate to commence the works on updating the prospective phase of the plan after 2020.
- The Transport Policy of the Czech Republic for 2014-2020 with the Prospect of 2050 should become the subject of the evaluation, its update should react to the road freight traffic volumes growth, the need for the introduction of sustainable mobility and new technologies in transport.

As for the implementation:

- Focus on a detailed preliminary monitoring of projects' readiness of major beneficiaries for the purpose of timely elimination of risky projects and prediction of real values of absorption.
- Start preparing alternative projects for the SO 1.1, 2.1 and 3.1, which will be submitted to the OPT after 2020 in the event of a possible absorption issues due to problems in the preparation and implementation of currently planned projects. The condition of the alternative projects must be their fast feasibility.
- Give preference to the preparation of projects on the backbone railways and especially to the major projects after many of them in the field of railway infrastructure have been

submitted in CEF. Thus, there is lack of priority projects in the field of railway infrastructure being prepared for OPT, which both affects the fulfilment of the initial strategies (eg. Transport Sector Strategies, 2nd Phase) and of outputs and outcomes indicators.

- Organize regular or recurrent training and seminars for potential beneficiaries before and during the implementation of specific objectives designated for non-major applicants. The aim would be to support the upcoming projects in order to avoid critical errors that would prevent their approval and implementation within OPT.
- For maximum utilization of the potential of synergistic and complementary relations it would be appropriate to consider the possibility of developing methodological information with recommendations on how to promote (eg. awarding bonus points) those of the IROP project plans that have ties to infrastructure projects supported by the OPT, without discriminating the applicants. This applies in particular to projects seeking support from SO 1.2 of IROP.
- ITS projects should be focused to the area of larger cities and their surroundings. Projects of city and road telematics should be coordinated. Emphasis should be placed on collecting data and distributing them via mobile devices. Variable message signs should be installed in the cities and surroundings, not on the routes with lower traffic volumes, in spite of being the motorways. On the contrary, the support of internet connection (in collaboration with Ministry of Industry and Trade) together with equipping motorways with devices for communication, connection and automatic vehicle identification is needed.
- The value of 2018 milestone for the indicator "Length of railway lines with GSM-R/ETCS" should be reduced under 40 km.
- The list of major projects in the OPT programming document needs an update.

3 Seznam vytvořených dílčích zpráv, vstupů, studií či podkladů

V rámci procesu realizace Hodnocení vývoje Operačního programu Doprava 2014-2020 včetně ověření rozvojových potřeb a nastavení synergických a komplementárních vazeb byly vytvořeny následující dílčí zprávy, či podklady:

- Vstupní zpráva
- Průběžná zpráva
- Závěrečná zpráva
- Přílohy závěrečné zprávy:
    1) Alokace, indikátory, předložené, schválené, předfinancované a predikované projekty specifického cíle 1.1
    2) Projekty GSM-R a ETCS podporované z OPD a CEF
    3) Alokace, indikátory, předložené, schválené, předfinancované a predikované projekty specifického cíle 2.1
    4) Alokace, indikátory, předložené, schválené, předfinancované a predikované projekty specifického cíle 3.1
    5) Stav ostatních specifických cílů
    6) Aktualizovaný seznam velkých projektů
    7) Přehled výstupů z CAWI dotazníků měst
    8) CAWI dotazníky měst

4 Seznam osob, které se podílely na jednotlivých evaluačních otázkách a na zpracování závěrečné zprávy

Na vypracování Hodnocení se podílely následující osoby:

- Ing. Jan Kašík
  - vedoucí projektového týmu
  - zpracování evaluačních otázek 1, 2, 3 a 5 a zpracování závěrečné zprávy
- Ing. Dominik Žďánský
  - hodnotitel vlivu socio-ekonomického vývoje na intervenční logiku
  - spolupráce na zpracování evaluační otázky 2
- Mgr. Radim Vinař
  - hodnotitel dopravních projektů
  - zpracování evaluační otázky 4 a zpracování příloh závěrečné zprávy

5 Popis průběhu realizace prací a souhrnný přehled užitých metod

Metodika hodnocení vychází ze čtyř dílčích a jedné hlavní evaluační otázky, na které byly během zpracování projektu hledány odpovědi. V I. fázi projektu byly hledány odpovědi na další evaluační otázky (pracovně označené čísly 2 – 5), byla zpracována Průběžná zpráva a prezentována příslušná zjištění a dílčí doporučení shrnutá v Manažerském shrnutí Průběžné zprávy. Ve II. fázi projektu se evaluace soustředila na hlavní evaluační otázku s vydáním závěrečných doporučení.

5.1 Evaluační otázky

V souladu se zadávací dokumentací a nabídkou zhotovitele je hodnocení vývoje Operačního programu Doprava 2014 – 2020 provedeno zodpovězením stanovených evaluačních otázek. V I. fázi hodnocení byly zodpovězeny další evaluační otázky (2 až 5) a ve II. fázi hodnocení byla prostřednictvím syntézy z předchozích zjištění zodpovězena hlavní evaluační otázka číslo 1, dalším postupem byla formulace doporučení vyplývající z hodnocení.

Hlavní evaluační otázka	
1	Jaké jsou dosavadní dosažené výsledky na úrovni jednotlivých specifických cílů a jsou tyto specifické cíle a jejich nastavení stále relevantní s ohledem na změny v socio-ekonomickém kontextu?
Další evaluační otázky	
2	K jakým nejvýznamnějším změnám v socio-ekonomickém prostředí došlo od schválení OPD a mají tyto změny vliv na nastavenou intervenční logiku? Je intervenční logika na úrovni jednotlivých specifických cílů správně nastavena? Jsou adekvátně stanovené předpoklady k intervenční logice, a pokud ne, jak mají být zlepšeny? Jsou předpoklady, externí faktory případně další opatření v teorii změny jednotlivých specifických cílů stále aktuální a dostatečně konkrétní?
3	Daří se v dosavadním průběhu OPD naplňovat nejvýznamnější výchozí strategie? Jsou potřeby a problémy popsané v programovém dokumentu stále aktuální? V čem aktuální nejsou? Jak by bylo vhodné je změnit? Existují nové potřeby či problémy, na jejíž řešení nebyl dosud program zaměřen?
4	Jaký je dosavadní pokrok na úrovni jednotlivých specifických cílů a odpovídají dosud vynaložené prostředky dosaženým výstupům a výsledkům? Jsou již některé výsledky patrné, a pokud ne, proč nejsou a kdy je lze dle dlouhodobých harmonogramů a podporovaných aktivit očekávat? Jaká jsou doporučení pro oblast evaluací, ve kterém období lze uvažovat o provedení výsledkových hodnocení za jednotlivé specifické cíle? Jsou nastavené monitorovací aktivity a sběr dat dostatečné pro provedení jednotlivých hodnocení? Je územní zaměření u jednotlivých specifických cílů stále relevantní, případně v čem konkrétně již relevantní není a jak by mělo být upraveno?
5	Umožňuje nastavení a způsob koordinace synergických a komplementárních vazeb jejich efektivní řízení a uplatnění jejich přidané hodnoty?

Tab. 1 *Evaluační otázky*

Evaluační otázka č. 1 je zaměřena na pokrok v plnění specifických cílů Operačního programu Doprava 2014 - 2020 a na relevanci nastavení specifických cílů s ohledem na změny v socioekonomickém kontextu České republiky v období 2010 – 2015. Pro formulaci odpovědí na evaluační otázku č. 1 byly proto využity především odpovědi na dvě související evaluační otázky:

- Evaluační otázka č. 2 „K jakým nejvýznamnějším změnám v socio-ekonomickém prostředí došlo od schválení OPD a mají tyto změny vliv na nastavenou intervenční logiku? Je intervenční logika na úrovni jednotlivých specifických cílů správně nastavena? Jsou adekvátně stanovené předpoklady k intervenční logice, a pokud ne, jak mají být zlepšeny? Jsou předpoklady, externí faktory případně další opatření v teorii změny jednotlivých specifických cílů stále aktuální a dostatečně konkrétní?“ Odpovědi na tuto evaluační otázku formulované v Průběžné zprávě jsou přímým podkladem k nalezení odpovědi na evaluační otázku č. 1, a to její druhou část: „Jsou specifické cíle a jejich nastavení stále relevantní s ohledem na změny v socio-ekonomickém kontextu?“.
- Evaluační otázka č. 4 „Jaký je dosavadní pokrok na úrovni jednotlivých specifických cílů a odpovídají dosud vynaložené prostředky dosaženým výstupům a výsledkům? Jsou již některé výsledky patrné, a pokud ne, proč nejsou a kdy je lze dle dlouhodobých harmonogramů a podporovaných aktivit očekávat? Jaká jsou doporučení pro oblast evaluací, ve kterém období lze uvažovat o provedení výsledkových hodnocení za jednotlivé specifické cíle? Jsou nastavené monitorovací aktivity a sběr dat dostatečné pro provedení jednotlivých hodnocení? Je územní zaměření u jednotlivých specifických cílů stále relevantní, případně v čem konkrétně již relevantní není a jak by mělo být upraveno?“. Odpovědi na tuto evaluační otázku formulované v Průběžné zprávě jsou přímým podkladem k nalezení odpovědi na evaluační otázku č. 1, a to její první část: „Jaké jsou dosavadní dosažené výsledky na úrovni jednotlivých specifických cílů?“
- Evaluační otázka č. 3 se přímo netýká formulace Operačního programu Doprava 2014 – 2020 a jeho intervenční logiky ani plnění, zabývá se hodnocením plnění strategií, které byly podkladem pro vypracování OPD. Některá zjištění a některá doporučení vyplývající z I. etapy hodnocení však souvisejí s první částí evaluační otázky č. 1: „Jaké jsou dosavadní dosažené výsledky na úrovni jednotlivých specifických cílů?“, jen výsledky specifických cílů sleduje z pohledu naplňování strategií. Rovněž se odpovědi a doporučení mohou týkat druhé části evaluační otázky č. 1: „Jsou specifické cíle a jejich nastavení stále relevantní s ohledem na změny v socio-ekonomickém kontextu?“, ve smyslu možného vlivu aktualizace strategií na specifické cíle a jejich nastavení, pro případ kdy se např. aktualizace strategie promítne do hodnocení projektů, na které budou podány žádosti o podporu.
- Evaluační otázka č. 5 se též netýká intervenční logiky Operačního programu Doprava 2014 – 2020, týká se formulace jeho Přílohy č. 4, navíc, jak bylo zjištěno v I. etapě hodnocení, s výjimkou koordinace projektů nástroji ITI a IPRÚ v podstatě není komplementarita zajišťována. Odpovědi a doporučení k evaluační otázce č. 5 neměly proto vliv na druhou část evaluační otázky č. 1 : „Jsou specifické cíle a jejich nastavení stále relevantní s ohledem na změny v socio-ekonomickém kontextu?“. Odpověď na první část evaluační otázky č. 1: „Jaké jsou dosavadní dosažené výsledky na úrovni

jednotlivých specifických cílů?“ nemůže být v případě evaluační otázky č. 5 jiná, než že koordinace komplementárních a synergických vazeb k plnění cílů nepřispěla s výjimkou koordinací provedených ještě před podáváním žádostí o podporu realizovaných bez nutnosti nastavování koordinačních mechanismů. Zjištění a doporučení k evaluační otázce 5 tak mohou přispět k odpovědi na evaluační otázku č. 1 jen velmi omezeně v rozsahu doporučení změny pravidel pro koordinaci komplementárních a synergických vazeb.

5.2 Metody hodnocení a zapojení členů týmu

Evaluační otázka	Okruhy Evaluační otázky	Metoda hodnocení	Zapojení člena týmu
1	1) Vyhodnocení hlavní evaluační otázky prostřednictvím syntézy hlavních zjištění z evaluačních otázek 2-5	• Desk research – vytvoření syntézy z dalších evaluačních otázek a expertní zodpovězení hlavní evaluační otázky	Kašík, Vinař, Žďánský
2	1) Socio-ekonomická analýza vývoje v ČR s důrazem na aspekty, které se týkají dopravy 2) Posouzení intervenční logiky OPD 3) Komparace zjištění ze socio-ekonomické analýzy s intervenční logikou OPD	• Desk research – vytvoření socio-ekonomické analýzy vyhodnocení intervenční logiky programu a komparace závěrů analýzy s intervenční logikou programu. • Metoda intervenční logiky/teorie změny – vyhodnocení intervenční logiky programu s využitím aktualizovaných vstupních předpokladů • Expertní panel – ověření a doplnění hlavních zjištění a z nich vyplývajících doporučení	Kašík, Vinař, Žďánský
3	1) Analýza plnění nejvýznamnějších výchozích strategií prostřednictvím Operačního programu Doprava 2014 - 2020 2) Zhodnocení aktuálnosti výchozích strategií 3) Zhodnocení aktuálnosti problémů a potřeb popsaných ve strategické části programového dokumentu	• Desk research – expertní zhodnocení plnění nejvýznamnějších strategií prostřednictvím OPD (v návaznosti na zjištění z EO 4) a zhodnocení aktuálnosti vybraných strategií a aktuálnosti strategické části OPD	Kašík

4	1) Analýza pokroku všech specifických cílů včetně konkrétního vyčíslení dosažených výsledků 2) Predikce dosahování výsledků u jednotlivých specifických cílů včetně stanovení vhodných termínů pro výsledkové evaluace 3) Posouzení relevance územního zaměření specifických cílů	• Desk research – práce s daty z MS2014+, dalšími podklady od ŘO a odborů MD, podklady od příjemců či dalších oslovených subjektů a vyhodnocování šetření • Hloubkové rozhovory – realizace s nejvýznamnějšími příjemci podpory z OPD (SŽDC, ŘSD, hl. m. Praha) ohledně stavu přípravy, resp. realizace a očekávaných výsledků projektů • CAWI (Computer Assisted Web Interviewing) – realizace elektronického dotazníkového šetření mezi ostatními potenciálními příjemci podpory • Expertní panel – diskuse závěrů šetření a z nich vyplývajících doporučení.	Vinař, Kašík
5	1) Analýza nastavení a koordinačních mechanismů synergických a komplementárních vazeb v rámci OPD	• Desk research - práce s daty z MS2014+, dalšími podklady od ŘO a odborů MD, podklady od příjemců či dalších oslovených subjektů. • Hloubkové rozhovory se zástupci ŘO OPD, a ŘO IROPu, CATI se zástupci ŘO dalších Programů, u nichž jsou identifikovány synergie a komplementarity s OPD (OP PIK, OP Praha – pól růstu ČR, OP ŽP, CEF).	Kašík
	2) Analýza reálné přidané hodnoty nastavených synergických a komplementárních vazeb	• Desk research - vycházející z poznatků z analýzy nastavení a koordinačních mechanismů synergických a komplementárních vazeb v rámci OPD a IROP. Zvláštní důraz byl kladen na integrované nástroje – především ITI a IPRÚ. • Hloubkové rozhovory se zástupci vybraných ITI, případně IPRÚ a se zástupci ŘSD/SŽDC zaměřené na identifikaci potenciálu přidané hodnoty nastavených synergických a komplementárních vazeb a k diskuzi případných opatření k maximalizaci přidané hodnoty synergických a komplementárních vazeb.	

Metodické poznámky k Evaluační otázce 4:

Analýza pokroku byla provedena **na stav k rozhodným datům 30. 9. 2016 a 31. 12. 2016** a to ve specifických cílech 1.1, 1.3 (kombinovaná doprava), 2.1 a 3.1, kde k těmto datům byly předloženy projekty a probíhala jejich implementace. Základním krokem bylo vyhodnocení finančních objemů projektů (uvažován EU podíl) ve vztahu k alokaci specifických cílů v rozdělení na projekty předložené, schválené a projekty nepředložené, ale s předfinancováním prostředky SFDI. Věcný pokrok byl analyzován vyhodnocením plánovaných a dosažených hodnot indikátorů.

U majoritních příjemců OPD (SŽDC a ŘSD) ve specifických cílech 1.1, 2.1 a 3.1 byly podrobně analyzovány **předpoklady pro implementaci projektů v letech 2017 a 2018** vyhodnocením zásobníků projektů zachycujících stav ke konci roku 2016. Byla provedena:

- **predikce předkládání projektů na roky 2017 a 2018** zohledňující aktuální požadavek Řídicího orgánu OPD předkládat projekty do OPD minimálně 3 měsíce (resp. 6 měsíců pro velké projekty) před zahájením financování ze zdrojů SFDI (tj. de facto před zahájením realizace projektů)
- **propočet celkové absorpční kapacity** (EU podílu) v plánovaných projektech ve vztahu k alokacím SC 1.1, 2.1 a 3.1, tj. byla vyčíslena teoretická hodnota alokace vázané právními akty o poskytnutí podpory, která může být dosažena k roku 2018
- **realistická predikce čerpání** (EU podílu) zohledňující stav připravenosti projektů uvažovaných k předložení v letech 2017 a 2018. Modelování čerpání bylo provedeno jako predikce stavu na konci roku 2018 a výhled 2018+. Pro čerpání byly uvažovány pouze projekty v těchto dvou stupních připravenosti:
    - 1. stupeň - *projekty s vysokou připraveností* – tj. stavby s vydaným územním rozhodnutím a stavebním povolením k 31. 12. 2016
    - 2. stupeň - *projekty se střední připraveností* – tj. stavby s vydaným územním rozhodnutím a s předpokladem vydání stavebního povolení do konce roku 2017.
- **predikce plnění indikátorů** se zaměřením na výstupové a finanční ukazatele klíčové pro výkonnostní rámec prioritních os 1, 2 a 3 a to ve vztahu k hodnotám milníků 2018 a cílů 2023. Hodnoceny byly projekty pro roky 2017 a 2018 zohledňující stav jejich připravenosti ve dvou stupních viz výše.

Podrobněji byly zhodnoceny i předpoklady pro čerpání ve specifických cílech 1.4 a zčásti i 2.3, kde byly zpracovány výstupy dotazníkového šetření mezi potenciálními žadateli z řad měst a aglomerací. Pro ostatní specifické cíle (1.3 přístavy, 1.5 kolejová vozidla, 1.5 plavidla, 1.5 interoperabilita, 2.2 alternativní paliva, 2.3 ITS dálnice, silnice I. třídy) většinou nejsou známy konkrétní projekty, proto bylo provedeno pouze rámcové hodnocení předpokladů pro vyhlášení prvních výzev a zahájení čerpání.

6 Výsledky II. etapy hodnocení

EO 1: Jaké jsou dosavadní dosažené výsledky na úrovni jednotlivých specifických cílů a jsou tyto specifické cíle a jejich nastavení stále relevantní s ohledem na změny v socio-ekonomickém kontextu?

Syntéza byla provedena ve čtyřech krocích.

1) Projednání Průběžné zprávy se zadavatelem a zapracování případných připomínek
2) Provedení případných doplňujících šetření k evaluačním otázkám 2-5
3) Vyhodnocení hlavní evaluační otázky prostřednictvím syntézy hlavních zjištění z evaluačních otázek 2-5
4) Formulace doporučení vyplývajících z hodnocení

6.1 Projednání Průběžné zprávy se zadavatelem a zapracování připomínek

Připomínky k 1. verzi Průběžné zprávy ze strany zadavatele směřovaly k nutnosti připojit podrobnější analýzu některých tvrzení zpracovaných na obecnější úrovni, především pak pro klíčovou evaluační otázku č. 4. Zadavatel také požadoval rozšíření analýzy začlenění realizace OPD do kontextu socioekonomických změn a plnění výchozích strategických dokumentů. Postrádal zmínku o tématech, která jsou sice daty obtížně zachytitelná, přesto pro OPD významná (např. problematika inovací), a také analýzu vývoje nákladní dopravy. Chyběly také údaje o konkrétních projektech připravovaných majoritními žadateli i městy a do projektů dovedená prognóza čerpání dotací do roku 2018, kterou se hodnotitel rozhodl zařadit až do závěrečné zprávy formou tabulkových příloh.

Po zapracování připomínek proběhlo v sídle zadavatele jednání nad upravenou Průběžnou zprávou. Byly formulovány další požadavky zadavatele týkající se např. prohloubení hodnocení synergických a komplementárních vazeb. Ze strany zpracovatele byly popsány některé obtíže při hodnocení a oboustranně došlo ke zhodnocení dosavadního postupu prací a dohodě ohledně dalších kroků. Následnou verzi Průběžné zprávy zadavatel schválil.

6.2 Doplňující šetření k vedlejším evaluačním otázkám

Doplňující šetření k vedlejším evaluačním otázkám se zaměřila především na evaluační otázky č. 2 a 4. Zadavatel v průběhu prací kontaktoval zástupce ŘO OPD z oddělení metodik a oddělení přípravy projektů a také zástupce věcně příslušných odborů MD, kteří mají v gesci přípravu programů pro SC 1.3, 1.5 a 2.2. Komunikace probíhala i se zástupci SŽDC, kteří připravují projekty pro OPD a CEF. Výstupy byly zapracovány do přílohy „ostatní SC“ zachycující stav připravovaných specifických cílů. Konzultace a nové poznatky k jednotlivým projektům byly využity k dopracování příloh „velké projekty_aktualizace“ a „projekty GSM-R/ETCS“. K aktualizaci investičních výhledů pro SC 2.1 a 3.1 a ověření připravenosti staveb byly též využity webové stránky ŘSD.

6.3 Vyhodnocení hlavní evaluační otázky prostřednictvím syntézy hlavních zjištění z vedlejších evaluačních otázek

Hlavní zjištění z procesu hledání odpovědi na evaluační otázku č. 4:

- Implementace projektů včetně predikce ve specifickém cíli 1.1 „Zlepšení infrastruktury pro vyšší konkurenceschopnost a větší využití železniční dopravy“:
    - do 30. 9. 2016 byly předloženy projekty v hodnotě 2,8 % alokace SC 1.1, projekty s vydaným právním aktem tvořily 1 % alokace
    - nebyly dokončeny žádné projekty, nedošlo k plnění výstupových indikátorů
    - do 31. 12. 2016 byly předloženy projekty v hodnotě 25,7 % alokace SC 1.1, projekty s vydaným právním aktem tvořily 11,3 % alokace
    - dokončenými projekty bylo dosaženo plnění hodnoty milníku 2018 u výstupového indikátoru CO12 „Celkové délky rekonstruovaných nebo modernizovaných železničních tratí“ z 6 %
    - v roce 2017 je predikováno předložení až 44 projektů v hodnotě 26,7 mld. Kč, v roce 2018 předložení až 49 projektů v hodnotě 38,5 mld. Kč
    - při předložení všech plánovaných projektů činí predikce celkového finančního objemu v předložených projektových žádostech ke konci roku 2017 92 %, ke konci roku 2018 189 % alokace SC 1.1
    - predikce čerpání zohledňující realizační připravenost projektů dosahuje na konci roku 2018 hodnoty 39 % alokace SC 1.1 (pro stupeň 1 - projekty s vydaným stavebním povolením k 31. 12. 2016). Čerpání v této výši zajistí splnění finančního milníku 2018 pro výši certifikovaných prostředků celé prioritní osy 1 ze 144 %.
    - celková predikce čerpání dle připravenosti projektů činí 40 % alokace SC 1.1 při uvažování projektů ve stupni 1 a 93 % alokace SC 1.1 pro projekty ve stupni 2
    - k roku 2018 bude při zohlednění stupně 1 realizační připravenosti projektů dokončeno přes 160 km rekonstruovaných nebo modernizovaných tratí, čímž dojde k splnění milníku 2018 (40 km) i cílové hodnoty 2023 (140 km) indikátoru CO12
    - nebude splněna hodnota 290 km pro milník 2018 u výstupového indikátoru 70201 „Délka rekonstruovaných železničních tratí TEN-T - GSM-R/ETCS“
- Podrobný přehled specifického cíle 1.1 s predikcí čerpání alokace, plnění indikátorů a předkládání žádostí o podporu do OPD obsahuje příloha „SC 1.1“.

- Implementace projektů včetně predikce ve specifickém cíli 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“:
    - do 30. 9. 2016 nebyl schválen žádný projekt, předloženo bylo za 3 % alokace
    - nebyly dokončeny žádné projekty, nedošlo k plnění výstupových indikátorů
    - do 31. 12. 2016 bylo zazávazkováno 7 % alokace (předloženo na úrovni 64 % alokace)
    - nebyly dokončeny žádné projekty, nedošlo k plnění výstupových indikátorů
    - v roce 2017 je predikováno předložení až 24 projektů v hodnotě 45,3 mld. Kč, v roce 2018 předložení 6 projektů v hodnotě 11,6 mld. Kč

- při předložení všech plánovaných projektů činí predikce celkového finančního objemu v předložených projektových žádostech ke konci roku 2017 220 %, ke konci roku 2018 260 % alokace SC 2.1
- predikce čerpání dle realizační připravenosti projektů dosahuje na konci roku 2018 hodnoty 50 % alokace SC 2.1 (pro stupeň 1 - projekty s vydaným stavebním povolením k 31. 12. 2016). Čerpání v této výši zajistí splnění finančního milníku 2018 pro výši certifikovaných prostředků celé prioritní osy 1 z 250 %.
- celková predikce čerpání dle připravenosti projektů činí 69 % alokace SC 2.1 při uvažování projektů ve stupni 1 a 229 % alokace SC 2.1 pro projekty ve stupni 2
- milníky k roku 2018 v podobě 16 km nových silnic a 22 km silnic rekonstruovaných budou splněny i při uvažování pouze projektů splňující kritéria stupně 1 realizační připravenosti - indikátor CO13 „Celková délka nově postavených silnic“ dosáhne hodnoty přes 19 km, indikátor CO14 „Celková délka rekonstruovaných nebo modernizovaných silnic“ hodnoty 55 km
- v případě dokončení realizace projektů ve stupni 1 realizační připravenosti budou splněny i cílové hodnoty indikátorů v roce 2023

- Podrobný přehled specifického cíle 2.1 s predikcí čerpání alokace, plnění indikátorů a předkládání žádostí o podporu do OPD obsahuje příloha „SC 2.1“.

- Implementace projektů včetně predikce ve specifickém cíli 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“:
  - do 30. 9. 2016 nebyl schválen žádný projekt, předloženo bylo za 2,11 % alokace
  - nebyly dokončeny žádné projekty, nedošlo k plnění výstupových indikátorů
  - do 31. 12. 2016 byly předloženy projekty v hodnotě 11,4 %, zazávazkováno bylo 9,9 % alokace
  - dokončenými projekty bylo dosaženo plnění hodnoty milníku 2018 u výstupového indikátoru 72200 „Celková délky nově postavených silnic“ ze 42 %
  - v roce 2017 je predikováno předložení až 22 projektů v hodnotě 15,4 mld. Kč, v roce 2018 předložení 14 projektů v hodnotě 12,6 mld. Kč
  - při předložení všech plánovaných projektů činí predikce celkového finančního objemu v předložených projektových žádostech ke konci roku 2017 75 %, ke konci roku 2018 127 % alokace SC 3.1
  - predikce čerpání dle realizační připravenosti projektů dosahuje na konci roku 2018 hodnoty 33 % alokace SC 3.1 (pro stupeň 1 - projekty s vydaným stavebním povolením k 31. 12. 2016). Čerpání v této výši zajistí splnění finančního milníku 2018 pro výši certifikovaných prostředků celé prioritní osy 1 ze 198 %.
  - při zohlednění stupně 1 realizační připravenosti projektů bude k roku 2018 dokončeno více než 30 km nových silnic mimo TEN-T, čímž dojde k splnění milníku 2018 (9 km) i cílové hodnoty 2023 (28 km) indikátoru 72200

    - již ke konci roku 2017 bude dokončeno přes 20 km rekonstruovaných silnic I. třídy mimo TEN-T, tím bude zajištěno splnění milníku 2018 (4 km) i cílové hodnoty 2023 (12 km) indikátoru 72302 „Délka rekonstruovaných silnic I. třídy - mimo TENT-T“[1]
- Podrobný přehled specifického cíle 3.1 s predikcí čerpání alokace, plnění indikátorů a předkládání žádostí o podporu do OPD obsahuje příloha „SC 3.1“.

Počet a hodnota připravovaných projektů ve specifických cílech 1.1, 2.1, a 3.1 vede k předpokladu, že bude dosaženo přezávazku alokace v těchto SC již do konce roku 2018. Skutečné čerpání však bude nižší, protože připravenost mnohých staveb k realizaci je nízká. Příprava staveb je výrazně ovlivněna nutností opakování procesu EIA u některých staveb a komplikovaností majetkoprávního vypořádání. Pokud v letech 2017 a 2018 nedojde k vydání stavebních povolení pro většinu uvažovaných projektů a v letech 2019 a 2020 k zahájení jejich realizace, může být celkové čerpání ohroženo.

Hodnota staveb připravených zahájit brzké čerpání (tj. stavby se získaným územním rozhodnutím i stavebním povolením) ve vztahu k alokaci SC je nejnižší v SC 1.1 (16 % z projektů k předložení v letech 2017 a 2018), kde je na druhou stranu nejvíce projektů již schválených a v realizaci (26 projektů za 4,5 mld. Kč, tj. 11,3 % alokace SC). Připravenost projektů pro předložení v letech 2017 a 2018 je ve vztahu k výši alokace v SC 2.1 a 3.1 lepší (projekty v hodnotě 43 %, resp. 34 % alokace), nicméně při průtazích před zahájením staveb (např. při výběrových řízení na zhotovitele) může z důvodu menšího počtu připravovaných projektů nastat potenciální nedostatek staveb pro vyčerpání alokací.

Indikátory výstupu jsou nastaveny nízko a cílové hodnoty některých z nich budou splněny již k roku 2018. Zároveň v důsledku prodlužování realizace některých infrastrukturních železničních staveb dochází ke zpoždění návazných technologických staveb a je ohroženo plnění indikátoru délky tratí zapojených do GSM-R/ETCS.

Nebyly splněny předpoklady programu podpory překladišť kombinované dopravy v rámci SC 1.3, kde byly v první výzvě předloženy pouze 4 projekty v objemu 18 % alokace výzvy. Kvalita předložených projektů byla nízká se závažnými nedostatky především v ekonomických předpokladech.

Existuje dostatečná absorpční kapacita na straně měst pro SC 1.4, kde je do konce roku 2018 predikováno předložení projektů v hodnotě celé alokace SC. Připravované projekty svým rozsahem často překračují alokaci pro jednotlivá města. Start čerpání spojený s realizací prvních projektů očekáváme v roce 2017. Reálná připravenost projektů je ovšem nízká (stavební povolení má 10 z 50 připravovaných projektů) a rychlejší přípravu rovněž komplikují schvalovací mechanismy ITI a IPRÚ. Mnoho projektů drážní městské dopravy tak bude připraveno k realizaci až v letech 2019 - 2020, kdy předpokládáme největší růst čerpání. Přes výzvy vyhlášené již v roce 2016 nebyly do 31. 12. 2016 podány žádné žádosti o podporu. Relevantnost modelování průběhu čerpání alokace SC 1.4 zároveň výrazně ovlivňuje dosud nepotvrzená ani nevyvrácená realizace úseku nové trasy D pražského metra, pro který je rezervována alokace 5 mld. Kč. Pokud by projekt nebyl realizován, nemá hl.m.Praha připraveny projekty, které by mohly alokaci pro Prahu využít, bylo by zřejmě nutné přerozdělení alokace také pro jiná města, kde budou projekty připraveny.

[1] Projekty rekonstrukcí silnic mají z důvodu systémové chyby v nastavení výzvy pro SC 3.1 nesprávně přiřazen indikátor nově postavené silnice. Hodnotitel proto ve výpočtech zohlednil plánovanou opravu této chyby.

Ve specifickém cíli 2.3 byla města připravena do konce roku 2017 podat žádosti o podporu projektů v hodnotě až 70 %, do konce roku 2018 za 78 % přidělené alokace (2 mld. Kč) v rámci SC. ŘSD svůj zásobník projektů zpracovává, předložení prvního projektu se očekává v roce 2017. Vzhledem k relativně rychlé realizovatelnosti projektů očekáváme hlavní náběh čerpání v letech 2018 a 2019.

Oproti původním plánům dochází k prodlužování přípravy implementace programů na modernizaci přístavů, interoperability i podpory alternativních paliv. Programy se nicméně nacházejí v pokročilé fázi přípravy a lze předpokládat jejich spuštění v průběhu 2017 a 2018.

Nedaří se odblokovat přípravu programu obnovy železničních kolejových vozidel pro nadregionální dopravu v rámci SC 1.5, které je závislé na dohodě s Evropskou komisí.

Změnou zdroje financování některých významných železničních projektů na CEF v souběhu s pomalou přípravou projektů dochází k nedostatku připravených velkých projektů železniční infrastruktury pro Operační program Doprava 2014 – 2020. Předložením všech technologických projektů na hlavní síti TEN-T k financování do CEF je ohroženo plnění milníku 2018 u výstupového indikátoru 70201. Možnost předkládat do nástroje CEF pouze projekty hlavní sítě TEN-T vede k tomu, že jsou do OPD předkládány především projekty globální sítě TEN-T (36 % z alokace předložených a plánovaných projektů do konce 2018) a projekty s napojením na síť TEN-T (52 % z alokace předložených a plánovaných projektů do konce 2018).

Hlavní zjištění z procesu hledání odpovědi na evaluační otázku č. 2:

Změny v socio-ekonomickém prostředí České republiky v období 2010 – 2015 nevyžadují změnu intervenční logiky Operačního programu Doprava 2014 – 2020, mění se však částečně priority pro podporu jednotlivých projektů. Objemy dopravy a dopravní výkony rostly od roku 2010 úměrně k ekonomickému růstu v osobní dopravě, cca dvojnásobný nárůst oproti ekonomickému růstu byl zaznamenán u vnitrostátní nákladní silniční dopravy a u mezinárodní nákladní železniční dopravy. V kontextu tohoto nárůstu objemu a dopravních výkonů nákladní dopravy a přijaté Koncepci nákladní dopravy 2017 – 2030 s výhledem do roku 2030 je možné konstatovat, že v prioritizaci podporovaných projektů hraje dosud malou roli odstraňování negativních následků vysokých intenzit nákladní silniční dopravy a podpora dálkové nákladní železniční dopravy, při modernizaci železničních tratí včetně koridorů hlavní sítě TEN-T se dosud neplnil závazek splnění klíčového ukazatele průjezdnosti nákladními vlaky o délce 740 m (na hlavní síti TEN-T již do roku 2030) a kapacitní problémy nákladní dopravy nebyly významným argumentem pro plánování modernizačních projektů.

Prohlubuje se rozpor mezi potřebami dopravy a pomalu se rozvíjející dopravní infrastrukturou. Překážkou je komplikovaná legislativa a nedostatečný důraz na včasnou přípravu staveb, tento stav přetrvává především v přípravě silničních staveb. Změny legislativy spojené se zapracováním evropské směrnice EIA způsobily v kombinaci s velmi zdlouhavou přípravou staveb kritický stav, kdy byla zrušena platnost mnoha dokumentací o vlivu staveb na životní prostředí, jen u několika výjimek byla situace vyřešena účelovou novelou zákona 100/2001 Sb. Investiční dluh do dopravní infrastruktury v uplynulém období narostl, dostatečné výše nedosahovaly ani údržbové práce, náklady na údržbu se zvýšily až od roku 2015. Realizace infrastrukturních investic se opožďuje také vlivem nedostatečné přípravy kolem roku 2010 a komplikovaného procesu přípravy staveb.

Zcela nedostatečná je v České republice podpora elektromobility, nepostupuje se zatím podle Národního plánu čisté mobility ani podle strategie Evropa 2020, neexistují daňové úlevy a ani dotace zatím do odvětví nesměřují (i z důvodu zatím minimální poptávky). Operační program Doprava 2014 – 2020 byl sepsán v době, kdy elektromobilita byla pouze jednou z alternativ ke klasickým ropným palivům, to se však za uplynulých 5 let změnilo. Dnes již je sporné, zda v situaci, kdy se po roce 2020 v Evropě předpokládá razantní nástup elektromobility, podporovat stejnou měrou stanice na CNG, které může zvládnout i podnikatelský sektor (v České republice se šíří pomalu spíše kvůli silné konkurenci rozšířenějšího a dotacemi již nepodporovaného LPG). Dotace pro LNG mohou být též v praxi obtížně využitelné, nicméně závazek vybudovat stanice na plnění LNG na transevropských koridorech trvá a dnes tato infrastruktura zcela chybí.

Intervenční logika podle teorie změny je nadále platná a kromě formálních úprav (jiné číslování specifických cílů) a vypuštění specifického cíle 1.2 ji není potřebné měnit. Upravit by se měly priority při výběru projektů, které by kromě osobní dopravy měly být zaměřeny též na řešení negativního vlivu nákladní silniční dopravy a na investice do zvýšení kapacity železnice pro nákladní dopravu.

Vybraná zjištění z evaluačních otázek 3 a 5:

Výchozí strategie jsou naplňovány, dochází však k časovému posunu z důvodu zpoždění přípravy projektů, umocněné potížemi souvisejícími s novelizací zákona č. 100/2001 Sb.

Naplňovány nejsou plně strategie Národní plán čisté mobility ani strategie Evropa 2020, neboť praktická podpora čistých paliv se omezuje na jejich daňové zvýhodnění a není podporován přechod k elektromobilitě a k jiným čistým palivům.

Prudký vývoj konektivity automobilů a směřování k autonomním automobilům může velmi brzy vystavit potřebě aktualizace Akční plán rozvoje inteligentních dopravních systémů, který neřeší akutní potřebu značného zlepšení přístupu k rychlému internetu podél hlavních dopravních tras a plánuje naopak instalaci a modernizaci značného množství zařízení pro provozní informace, která s rozvojem konektivity a vybavením automobilů zobrazováním dopravních informací postupně bude ztrácet na významu mimo hlavní dálniční a městské dopravní uzly.

Současné nastavení synergických a komplementárních vazeb v Příloze č. 4 OPD v praxi nebrání ani neposiluje uplatnění jejich přidané hodnoty. Územní dimenze uplatňovaná při podpoře projektů měst a aglomerací prostřednictvím integrovaných nástrojů ITI a IPRÚ povede k uplatnění přidané hodnoty komplementárních vazeb územně zacílených projektů.

6.4 Formulace doporučení vyplývajících z hodnocení

Hlavní doporučení vyplývající z evaluační otázky č. 4:

Doporučení navazují na tato hlavní zjištění: Pokrok v implementaci projektů byl k 30.9.2016 zanedbatelný, k 31.12.2016 vývoj výrazně akceleroval, přesto je pokrok spíše nízký, ale s výhledem na výrazné zlepšení v letech 2017 a 2018, kdy bude dokončen významný počet projektů majoritních příjemců a začne se i s realizací projektů nemajoritních žadatelů. K brzké realizaci a zahájení čerpání je nicméně připravena méně než polovina plánovaných projektů majoritních příjemců. Kvalita projektů ostatních příjemců je nízká.

Zaměřit se na detailní předběžný monitoring připravenosti staveb majoritních příjemců za účelem včasné eliminace rizikových projektů a predikce reálných hodnot čerpání a plnění indikátorů.

Zahájit přípravu náhradních projektů pro SC 1.1, 2.1 a 3.1, které budou do OPD předloženy po roce 2020 v případě hrozícího nedočerpání v důsledku problémů při přípravě a realizaci v současnosti plánovaných projektů. Podmínkou pro náhradní projekty musí být jejich rychlá realizovatelnost.

Před spuštěním a v průběhu realizace specifických cílů určených nemajoritním žadatelům organizovat pravidelná nebo opakovaná školení a semináře, případně individuální konzultace, pro potenciální žadatele. Část školení/semináře věnovat pouze klíčovým přílohám projektů, jako je prokázání ekonomické proveditelnosti. Organizovat školení i po skončení a vyhodnocení prvních kolových výzev se zaměřením na nejčastější chyby dosud předložených projektových žádostí.

Vzhledem k předpokládanému dokončení relevantního množství projektů OPD v letech 2017 a 2018 provést výsledkovou evaluaci v 2. polovině roku 2019 se zaměřením na splnění milníků k roku 2018. Další výsledkovou evaluaci realizovat v 2. polovině roku 2024 se zaměřením na splnění konečných cílů OPD k roku 2023.

Hlavní doporučení vyplývající z evaluační otázky č 2:

Doporučení navazují na tato hlavní zjištění: Změny v socio-ekonomickém vývoji nevyžadují změnu intervenční logiky, mění se však částečně priority pro podporu jednotlivých projektů, vzhledem k růstu intenzit především nákladní silniční dopravy je třeba se více zaměřit na odstraňování negativních následků vysokých intenzit nákladní silniční dopravy a podporu dálkové nákladní železniční dopravy včetně zajištěné průjezdnosti nákladními vlaky o délce 740 m, roste poptávka po kombinované dopravě přes omezenou dostupnost služeb terminálů, technologický vývoj a politická podpora v Evropě vede k předpokladu poměrně významného rozšíření elektromobility počínaje rokem 2020.

Podporu projektů dopravní infrastruktury zaměřit na dokončení chybějících úseků sítě dálnic v blízkosti hlavních zdrojů a cílů dopravy pro převedení vysokých objemů nákladní dopravy, především dálnice D0 a dálničních objezdových tras měst Hradec Králové, České Budějovice, Přerov a Frýdek-Místek, budování obchvatů na silnicích I. třídy s vysokou a rostoucí intenzitou nákladní dopravy a na investice na modernizace železničních koridorů včetně dosažení maximální délky vlaků 740 m a na elektrizaci tratí s důrazem na tratě významné pro mezinárodní dopravu.

Realizace terminálů kombinované nákladní dopravy by měla dostat vyšší prioritu se zaměřením na překonání bariér bránících realizaci terminálů s otevřeným přístupem dopravců. Rozvoj kombinované dopravy v ČR je v současnosti ovlivňován soukromými provozovateli překladišť, jejichž zájem bývá omezen snahou uchovat si možnost plně rozhodovat o využívání překladišť kombinované dopravy konkurenčními dopravci. Problematiku řeší Koncepce nákladní dopravy pro období 2017 – 2023 s výhledem do roku 2030.

Pokračovat v podpoře provádění modernizace dopravní infrastruktury, která doplňuje klasickou údržbu, v tomto kontextu jsou významné projekty modernizace nejstarší dálnice D1 i modernizační projekty na železniční síti.

Podporu alternativních pohonů zaměřit především na podporu nabíjecích stanic pro elektromobily. Nedostatek nabíjecích stanic je jedním ze silně demotivujících prvků jejich využívání a dotace přes

Operační program Doprava 2014 - 2020 může výrazně stimulovat jejich rozvoj. Instalace nabíjecích zařízení by měla být podporována též většími městy v rámci jejich Plánů udržitelné mobility. Reálně hrozí, že nástup elektromobility bude v České republice zmeškán jak výrobci vozidel, tak na straně podpory jejich užívání.

Vybraná doporučení z evaluačních otázek 3 a 5:

Doporučení navazují na tato hlavní zjištění: Výchozí strategie jsou naplňovány se zpožděním, z toho důvodu bude potřebné aktualizovat Dopravní sektorové strategie, 2. fázi, naplňovány nejsou plně strategie podpory čistých paliv, zejména elektromobility, vzhledem k rychlému technologickému pokroku bude vyžadovat aktualizaci také Akční plán rozvoje inteligentních dopravních systémů. Současné nastavení synergických a komplementárních vazeb v Příloze č. 4 OPD v praxi nebrání ani neposiluje uplatnění jejich přidané hodnoty, pokud nejsou zajištěny v rámci územní dimenze.

Výchozí strategie jsou většinou aktuální, aktualizaci potřebují Dopravní sektorové strategie, 2. fáze, je potřebné zohlednit zpožďování přípravy projektů a některé změny preferencí výstavby, aby mohly být aktualizované Dopravní sektorové strategie, dobrým základem pro výběr projektů pro intervence. Vyšší důraz bude potřeba klást na zavádění opatření Národního plánu čisté mobility a strategie Evropa 2020. Při dnešním tempu rozvoje a praktického nástupu moderních komunikačních a řídících technologií do automobilové dopravy bude platný Akční plán rozvoje inteligentních dopravních systémů potřebovat v krátké době významnou aktualizaci.

Vzhledem k povaze systému nastavení komplementárních a synergických vazeb bude potřebné doplnit Přílohu č. 4 Operačního programu Doprava 2014 – 2020 tak, aby jednoduchým způsobem v konkrétních situacích řídicí orgány nutila ke spolupráci při výběru projektů bez toho, že by se celá koordinace obešla odkazem na časovou nekoordinovatelnost intervencí. Jako doplnění přílohy by měla být řídícím orgánem IROP na Ministerstvu pro místní rozvoj zpracována metodická informace, jak postupovat ve specifických případech dnes popsaných v Příloze č. 4 bez uvedení účinných realizovatelných opatření.

7 Závěry a celkové zhodnocení

Celkové zhodnocení je provedeno prostřednictvím zodpovězení hlavní evaluační otázky, včetně formulace obecnějších metodologických závěrů a zhodnocení fungování intervenční logiky OPD.

Hlavní evaluační otázka představuje základní linii pro realizaci evaluace. V I. fázi hodnocení byla hlavní evaluační otázka zkoumána do detailu na základě její konkretizace a vymezení prostřednictvím dalších evaluačních otázek (2 až 5). V této fázi hodnocení byl kladen důraz na zodpovězení samotné hlavní evaluační otázky. Zpracovatel provedl vyhodnocení hlavní evaluační otázky prostřednictvím syntézy hlavních zjištění z vyhodnocování doplňujících evaluačních otázek (tedy z I. fáze hodnocení).

V první části této kapitoly jsou představeny závěry z dalších evaluačních otázek (2 až 5). Následně je zodpovězena hlavní evaluační otázka. V závěrečné části kapitoly jsou představeny obecnější metodologické závěry a zhodnocení fungování intervenční logiky OPD.

7.1 Závěry z dalších evaluačních otázek

Evaluační otázka 2: Změny socio – ekonomického prostředí a posouzení intervenční logiky				
EO 2/1	Nastaly v socio – ekonomickém prostředí v ČR za období 2010 – 2016 významné změny?			
Odpověď:	Ano ☐	Spíše ano ☐	Spíše ne ☒	Ne ☐
Komentář:	Změny v socio – ekonomickém prostředí se ve sledovaném období vyznačují mírným růstem hospodářské produkce i dopravních výkonů, výše investic do dopravní infrastruktury se po poklesu vrátily na výchozí úroveň.			
EO 2/2	Mohou mít změny socio – ekonomického prostředí věcně vliv na správné nastavení intervenční logiky?			
Odpověď:	Ano ☐	Spíše ano ☐	Spíše ne ☒	Ne ☐
Komentář:	Intervenční logika je stejně aktuální, jako tomu bylo při tvorbě Operačního programu Doprava 2014 – 2020. Růst vnitrostátní silniční nákladní dopravy a mezinárodní nákladní železniční dopravy nicméně vede k vyšší prioritě stavby dálničních i silničních obchvatů měst a obcí (prognóza čerpání dotací z ERDF na silniční síť mimo TEN-T není příznivá a nedostatek projektů může vést k podpoře méně aktuálních investic z hlediska snahy o zlepšení prostředí v obcích a městech) a k zaměření projektů modernizace železniční sítě též na zájmy nákladní dopravy, jako je délka vlaků 740 m nebo zvýšení propustnosti tratí v místech s nedostatečnou kapacitou či elektrizace tratí s mezinárodní nákladní dopravou.			
EO 2/3	Je intervenční logika a její předpoklady, externí faktory a opatření v teorii změny v souladu s vývojem socio-ekonomických ukazatelů?			
Odpověď:	Ano ☒	Spíše ano ☐	Spíše ne ☐	Ne ☐
Komentář:	Intervenční logika OPD je v souladu se socio-ekonomickým vývojem v období 2010 – 2015. Naléhavost plnění některých cílů (1.1, 1.3, 1.4, 2.1, 2.2, 3.1) vývojem v posledních pěti letech ještě narostla.			

EO 2 (syntéza)	Je intervenční logika na úrovni jednotlivých specifických cílů správně nastavena? Jsou adekvátně stanovené předpoklady k intervenční logice, a pokud ne, jak mají být zlepšeny? Jsou předpoklady, externí faktory případně další opatření v teorii změny jednotlivých specifických cílů stále aktuální a dostatečně konkrétní?“			
Odpověď:	Ano ☒	Spíše ano ☐	Spíše ne ☐	Ne ☐
Komentář:	Intervenční logika na úrovni jednotlivých specifických cílů OPD je správně nastavena (za předpokladu úpravy číslování specifických cílů v souladu s posední verzí Operačního programu Doprava 2014 -2020) a odpovídá i aktuální makroekonomické situaci ČR a situaci dopravního sektoru v ČR. Hodnotitel nenalezl v oblasti intervenční logiky žádné potřeby změn. Potřebné je větší zaměření OPD na skutečně aktuální problémy dopravní infrastruktury jako jsou negativní vlivy tranzitní nákladní dopravy městy, časové úspory na železnici zařazené do kontextu taktových jízdních řádů osobní dopravy a nedostatky parametrů železničních tratí pro propustnost a efektivitu nákladní dopravy.			

Evaluační otázka 3: Vyhodnocení naplňování výchozích strategií a aktuálnosti problémů a potřeb popsaných v programovém dokumentu				
EO 3/1	Jsou ex-ante kondicionality a rezortní strategické dokumenty stále aktuální?			
Odpověď:	Ano ☐	Spíše ano ☒	Spíše ne ☐	Ne ☐
Komentář:	Rezortní strategické dokumenty jsou aktuální, v některých ohledech aktuálnost ztratily Dopravní sektorové strategie, 2. fáze, přípravu projektů pro rok 2016 to zatím neovlivnilo, je ale žádoucí aktualizaci urychleně provést.			
EO 3/2	Daří se v dosavadním průběhu OPD naplňovat nejvýznamnější výchozí strategie?			
Odpověď:	Ano ☐	Spíše ano ☒	Spíše ne ☐	Ne ☐
Komentář:	Strategie jsou pozvolna naplňovány, v případě Dopravních sektorových strategií, 2. fáze se zpožděním a u železničních projektů došlo k mnoha věcným změnám kvůli přesunu projektů pod nástroj CEF. V specifickém cíli 1.1 bude většina alokace vyčerpána menšími projekty na i mimo síť TEN-T, velkých projektů bude podpořeno z OPD jen několik (cca 25 % ze seznamu velkých projektů).			
EO 3/3	Jsou potřeby a problémy popsané v programovém dokumentu stále aktuální?			
Odpověď:	Ano ☒	Spíše ano ☐	Spíše ne ☐	Ne ☐
Komentář:	Potřeby a problémy popsané ve strategii programovém dokumentu jsou aktuální, strategie však nepopisuje problém propustnosti železniční sítě pro nákladní dopravu a neformuluje prioritu potřeb zajištění podpory elektromobility a zajištění datových přenosů spojených s přicházející konektivitou vozidel a přípravou na možný budoucí provoz autonomních vozidel.			
EO 3 (syntéza)	Daří se v dosavadním průběhu OPD naplňovat nejvýznamnější výchozí strategie? Jsou potřeby a problémy popsané v programovém dokumentu stále aktuální? V čem aktuální nejsou? Jak by bylo vhodné je změnit? Existují nové potřeby či problémy, na			

	jejíž řešení nebyl dosud program zaměřen?			
Odpověď:	Ano ☐	Spíše ano ☒	Spíše ne ☐	Ne ☐
Komentář:	Výchozí strategie jsou naplňovány s jedinou výhradou a tou je pozdní plnění strategií z důvodu zpoždění přípravy projektů. Dílčím problémem je též změna zdroje financování některých významných železničních projektů na CEF, což se projevuje trvajícím nedostatkem připravených projektů pro Operační program Doprava 2014 – 2020 a také neplněním některý indikátorů z důvodu realizace jiných projektů, než bylo plánováno.			

Evaluační otázka 4: Pokrok na úrovni jednotlivých specifických cílů				
EO 4/1	Odpovídá pokrok specifických cílů předpokládanému plnění OPD2?			
Odpověď:	Ano ☐	Spíše ano ☐	Spíše ne ☒	Ne ☐
Komentář:	K 30. 9. 2016 byly předloženy projekty pouze ve specifických cílech 1.1, 2.1 a 3.1 s předpokládanou hodnotou zazávazkování 3 % alokace a méně. Žádný projekt nebyl dokončen a nedošlo tak v pokroku v plnění výsledkových indikátorů. Do konce roku 2016 došlo k výrazné akceleraci v předkládání projektů (SC 2.1 až do hodnoty 64 % alokace) a objem schválených projektů dosáhl 7 % alokace OPD. Byly dokončeny první projekty a v letech 2017 a 2018 se předpokládá významný pokrok v plnění většiny výsledkových indikátorů. Nebude splněn milník pro rok 2018 u indikátoru tratí s GSM-R/ETCS, cílová hodnota ale ohrožena není. Zásobníky projektů jsou dostatečně robustní u SC 1.1, 2.1, 3.1 a 1.4, kde by většina alokace měla být navázána na předložené projektové žádosti již do konce roku 2018. Reálné čerpání k roku 2018 založené na predikci dle připravenosti projektů k realizaci bude na úrovni 30 – 50 % alokací SC 1.1, 2.1 a 3.1. V SC 1.4 a 2.3 jsou připravovány projekty měst a aglomerací pro předložení v roce 2017. Realizační zralost projektů je nízká a neposkytuje v současnosti oporu pro tvrzení, že alokace SC 1.4 a 2.3 bude k roku 2023 plně vyčerpána. U ostatních SC došlo k prodloužení přípravy rámcových podmínek pro čerpání, výzvy budou vyhlášeny v roce 2017 a 2018 a výsledky na projektové úrovni lze čekat v druhé polovině programového období.			
EO 4/2	Umožňuje pokrok zahájení výsledkových evaluací? Jsou nastavené monitorovací aktivity a sběr dat dostatečné pro provedení jednotlivých hodnocení?			
Odpověď:	Ano ☐	Spíše ano ☐	Spíše ne ☐	Ne ☒
Komentář:	Pokrok dosažený k 30. 9. 2016, resp. 31. 12. 2016, neumožňuje zahájení výsledkových evaluací. Není realizováno reprezentativní množství projektů, není dosažen pokrok v čerpání. Nejdříve v roce 2018 bude možné provést evaluace pro SC 1.1 a 3.1. Pro souhrnná výsledková hodnocení všech SC se jako vhodné jeví termíny: • 2. polovina roku 2019 se zaměřením na splnění milníků k roku 2018 • 2. polovina roku 2024 se zaměřením na splnění konečných cílů OPD k roku			

	2023. Monitoring projektů ŘO OPD lze považovat za dostatečný pro provedení výsledkových hodnocení. Hodnotiteli by však za účelem provedení komplexního hodnocení měly být zpřístupněny veškeré podklady z procesu schvalování (hodnotící tabulky) i realizace projektu (zprávy o realizaci), případně monitoringu po ukončení projektu (monitorovací zprávy).			
EO 4/3	Je územní zaměření specifických cílů relevantní?			
Odpověď:	Ano ☒	Spíše ano ☐	Spíše ne ☐	Ne ☐
Komentář:	Většina SC kromě SC 1.4 a 2.3 není územně zaměřena (resp. je zaměřena na celé území ČR). Zmíněné SC jsou správně zaměřeny na území největších aglomerací, resp. velkých měst.			
EO 4 (syntéza)	Je dosavadní pokrok na úrovni jednotlivých specifických cílů uspokojivý, odpovídají dosud vynaložené prostředky dosaženým výstupům a výsledkům? Jsou již některé výsledky patrné, a pokud ne, proč nejsou a kdy je lze dle dlouhodobých harmonogramů a podporovaných aktivit očekávat?			
Odpověď:	Ano ☐	Spíše ano ☐	Spíše ne ☒	Ne ☐
Komentář:	**Dosavadní pokrok je spíše neuspokojivý, ale podle názoru zpracovatele jsou vytvořeny předpoklady pro výrazné zlepšení stavu v letech 2017 a 2018.** Dosavadní nízký pokrok implementace OPD je způsoben kombinací více faktorů. Mezi hlavní patří komplikovaná legislativa pro přípravu a povolování staveb dopravní infrastruktury v ČR, která doznává častých změn (posuzování vlivu na ŽP, majetkoprávní vypořádání, zadávání veřejných zakázek). Vícestupňové povolovací procesy vedou k nadužívání možností na odvolání a napadání správních rozhodnutí včetně fáze výběru zhotovitele a tím dochází k neustálému oddalování realizace. Pomalý start OPD byl dále způsoben překryvem minulého a současného programového období, kdy roky 2013-2015 byly charakterizovány snahou o plné využití prostředků OPD 2007-2013. Tím byly významným způsobem zatíženy administrativní kapacity příjemců, které nemohly být v plném rozsahu určeny k přípravě projektů pro období 2014-2020. Přes 2 roky trvala příprava a vyjednávání samotného programového dokumentu OPD, který byl schválen až v květnu 2015. Administrativní náročnost přípravy výzev a související dokumentace umožnila vyhlášení prvních výzev až v listopadu 2015 a předložení prvních projektů v březnu (SC 4.1 Technická pomoc), resp. v červenci 2016 (SC 1.1 a 3.1). V případě železničních projektů měl nezanedbatelný vliv nástroj CEF, který byl spuštěn právě v roce 2014 a do jehož 3 výzev byla směřována většina připravených železničních projektů na hlavní síti TEN-T, které by jinak byly předkládány do OPD. Přes pomalý start již ve 4. čtvrtletí roku 2016 došlo k signifikantní akceleraci v předkládání i dokončování projektů, byť se do značné míry jednalo o projekty fázované. V letech 2017 a 2018 bude dokončeno významné množství projektů, čímž			

	dojde k plnění nebo překročení většiny klíčových indikátorů, jejichž cílové hodnoty jsou ovšem nastaveny spíše nízko. Pouze indikátor délky tratí zapojených do GSM-R/ETCS nesplní milník k roku 2018, cílová hodnota ale ohrožena není. Pozitivním faktem jsou dostatečně rozsáhlé zásobníky projektů majoritních příjemců OPD, které vedou k předpokladu vytvoření přezávazku na hlavních SC 1.1, 2.1 a 3.1. Potenciál skutečného čerpání je ovšem nižší, a proto je vhodné ve spolupráci se SŽDC a ŘSD začít s přípravami náhradních projektů. Dostatečná absorpční kapacita je demonstrována ze strany měst pro SC 1.4 s nutností do konce roku 2018 rozhodnout o využití alokace rezervované pro stavbu metra D. V přípravě jsou projektové záměry měst pro městskou i silniční telematiku v SC 2.3. Připravenost jednotlivých projektů však neposkytuje v současnosti dostatečnou oporu pro tvrzení, že alokace SC 1.4 a 2.3 bude k roku 2023 plně vyčerpána. Zdlouhavost a komplikovanost přípravy programů neumožnila dosud zahájit čerpání ostatních SC nebo jejich částí. Ze strany ŘO OPD musí být věnována zvýšená pozornost přípravě projektů nových žadatelů bez zkušeností, čímž lze ovlivnit kvalitu předkládaných projektů a úspěch čerpání. Již nyní jsou indikovány problémy s realizací podpory kolejových vozidel, proto zpracovatel předpokládá zvýšené nároky na finanční řízení OPD v druhé polovině programového období.

Evaluační otázka 5: Nastavení a způsob koordinace synergických a komplementárních vazeb				
EO 5/1	Je nastavení koordinačních mechanismů synergických a komplementárních vazeb v rámci OPD dostatečné?			
Odpověď:	Ano ☐	Spíše ano ☐	Spíše ne ☒	Ne ☐
Komentář:	Komplementární a synergické vazby jsou funkční mezi financování z OPD2 a CEF, ve směru ostatním operačním programům jsou nastaveny ve smyslu zábrany dvojího financování či překryvů podpory, ne ve prospěch spolupůsobení projektů. Tyto vazby ovšem zajišťují ve městech a aglomeracích nástroje IPRÚ a ITI.			
EO 5/2	Je patrná reálná přidaná hodnota nastavených synergických a komplementárních vazeb?			
Odpověď:	Ano ☐	Spíše ano ☐	Spíše ne ☒	Ne ☐
Komentář:	Přidaná hodnota je zřejmá u souběžného financování s CEF a je patrná v aglomeracích a městech, pokud byla zařízena v rámci místních strategických dokumentů a plánů udržitelné mobility. Stejně je komplementarity možné dosáhnout prostřednictvím žadatelů s OP PPR. U souběhu financování s IROP není komplementarita podporována, nedochází proto ani k přidané hodnotě.			
EO 5 (syntéza)	Umožňuje nastavení a způsob koordinace synergických a komplementárních vazeb jejich efektivní řízení a uplatnění jejich přidané hodnoty?			
Odpověď:	Ano ☐	Spíše ano ☐	Spíše ne ☒	Ne ☐
Komentář:	Současné nastavení synergických a komplementárních vazeb v praxi nebrání ani			

	neposiluje uplatnění jejich přidané hodnoty. Územní dimenze uplatňovaná při podpoře projektů měst a aglomerací prostřednictvím integrovaných nástrojů ITI a IPRÚ zajistí k uplatnění přidané hodnoty komplementárních vazeb územně zacílených místních projektů, nikoli ovšem na úrovni operačních programů jako takových. Pro zvýšení komplementárních vazeb a synergií bude vhodné na úrovni ŘO IROP na MMR vzít v úvahu možnost vypracování a implementace metodické informace pro zajištění zvýhodnění provazby operačních programů na projektové úrovni, aniž by docházelo k diskriminaci žadatelů.

Hlavní sdělení k formulaci odpovědí na evaluační otázku č. 1:

- Socio-ekonomické změny nevedly k potřebě změnit intervenční logiku Operačního programu Doprava 2014 – 2020, ale vzhledem k vysokému růstu nákladní dopravy by měl Řídicí orgán z připravených projektů specifického cíle 3.1 preferovat ty, které budou řešit následky vysokého růstu nákladní dopravy, tj. stavby silničních obchvatů měst a obcí.
- Bude potřebná aktualizace Dopravních sektorových strategií, 2. fáze, ale brzy také Akčního plánu zavádění inteligentních dopravních systémů. Bude potřeba také jasně prioritizovat vývoj strategie přístupu k zavádění čistých paliv a od plošné podpory všech přejít k prioritním pohonům po osobní a také nákladní automobily a zavést plán podpory přechodu na ně včetně strategie, jak podporu v budoucnosti postupně opouštět.
- Dosavadní pokrok na úrovni jednotlivých specifických cílů je spíše neuspokojivý, ale je predikováno značné zlepšení již v průběhu roku 2017. Přesto je vhodné zahájit přípravu náhradních projektů majoritních příjemců. Projekty silniční infrastruktury je žádoucí zaměřit na řešení obchvatů sídel s vysokými intenzitami nákladní dopravy.
- Nemajoritní žadatelé mohou mít zásadní obtíže zpracovat kvalitní a životaschopný projekt pro splnění podmínek OPD. ŘO OPD se musí zaměřit na intenzivnější školení potenciálních žadatelů před vyhlášením i po skončení výzev.
- Příprava ostatních SC je zdlouhavá, ale pro většinu je indikován vysoký zájem potenciálních žadatelů. V přípravě podmínek pro podporu kolejových vozidel pro nadregionální dopravu v SC 1.5 zatím nebyl nalezen model implementace akceptovatelný ze strany všech hlavních aktérů (EK, ČR, krajů). Tím je potenciálně ohroženo čerpání více než 7 mld. Kč, které by nejpozději v roce 2018 bylo vhodné realokovat ve prospěch specifických cílů s dostatečnou absorpční kapacitou.
- Vzhledem k většinově nefunkčnímu řízení komplementárních vazeb by měla být na ŘO IROP na MMR ČR, případně ve spolupráci s řídicími orgány OPD, IROP a OP PPR, zpracována metodická informace pro koordinaci komplementárních projektů.

7.2 Hlavní evaluační otázka

EO 1/1	Jaké jsou dosavadní dosažené výsledky na úrovni jednotlivých specifických cílů?
Odpověď:	Celkové shrnutí dosažených výsledků. • K **30. 9. 2016** bylo **předloženo 11 projektů** v celkovém **objemu 2,5 mld. Kč** příspěvku EU, což odpovídá 3 % celkové alokace pro specifické cíle 1.1, 2.1 a 3.1. Jednalo se především o fázované projekty z OPD 2007 – 2013 (celkem 7 projektů). Nebyl předložen žádný velký projekt. • Byly **schváleny 2 projekty** v celkovém **objemu 0,4 mld. Kč** příspěvku EU, což odpovídá 0,4 % celkové alokace pro specifické cíle 1.1, 2.1 a 3.1. Jednalo se o fázované projekty z OPD 2007 – 2013. • Nedošlo k dokončení projektů, proto nebyl dosažen pokrok v plnění indikátorů výstupu. • **K 31. 12. 2016** bylo **předloženo 45 projektů** v celkovém **objemu 31,6 mld. Kč** příspěvku EU, což odpovídá 34 % celkové alokace pro specifické cíle 1.1, 2.1 a 3.1. Jednalo se především o fázované projekty z OPD 2007 – 2013 (celkem 26 projektů). • Bylo **schváleno 27 projektů** v celkovém **objemu 9 mld. Kč** příspěvku EU, což odpovídá 10 % celkové alokace pro specifické cíle 1.1, 2.1 a 3.1. Jednalo se především o fázované projekty z OPD 2007 – 2013 (celkem 21 projektů). • Byly předloženy 4 velké projekty (tvořící 2. fáze velkých projektů z OPD 2007-2013), schváleny na národní úrovni byly 3 s celkovou alokací 13,4 mld. Kč. • Byla dokončena realizace prvních projektů v SC 1.1 a 3.1. Indikátor délky rekonstruovaných nebo modernizovaných železničních tratí (milník k roku 2018) byl splněn z 6 %, indikátor délky nově postavených silnic (milník k roku 2018) byl splněn ze 42 %. K podstatnému plnění jiných klíčových indikátorů nedošlo. • V rámci SC 1.3, programu podpory překladišť kombinované dopravy byly předloženy 4 projekty, do konce roku 2016 nebyl žádný schválen. • V ostatních SC – 1.3 přístavy, 1.5 kolejová vozidla, 1.5 plavidla, 1.5 interoperabilita, 2.2 alternativní paliva – nebyly k 31. 12. 2016 vyhlášeny výzvy, nemohly být předloženy projekty. Probíhala intenzivní příprava programů podpory s předpokladem vyhlášení výzev v roce 2017, nejpozději 2018.
Komentář:	Stručné zhodnocení pro každý specifický cíl OPD: • **1.1** - k 30. 9. 2016 bylo podáno 6 žádostí o podporu za 1,1 mld. Kč podílu EU, tj. 2,8 % alokace SC. Z nich byly schváleny 2 projekty ve finančním objemu 0,4 mld. Kč podílu EU, tj. 1 % alokace SC. Do konce roku 2016 bylo podáno 26 žádostí o podporu za 10,3 mld. Kč, tj. 25,7 % alokace SC. Z nich bylo

	schváleno 16 projektů ve finančním objemu 4,5 mld. Kč, tj. 11,3 % alokace SC. Dalším 18 projektům, které nebyly do konce roku 2016 předloženy do OPD, byly v roce 2016 uvolněny prostředky v režimu předfinancování ze SFDI v objemu 1,8 mld. Kč. Žádné výdaje u projektů nebyly certifikovány. Ke konci roku 2016 byly dokončeny první projekty SC 1.1. Hodnota výsledkového milníku roku 2018 pro klíčový sledovaný indikátor „Celková délka rekonstruovaných nebo modernizovaných železničních tratí“ (40 km) byla splněna z 6 %. Indikátor „Délka rekonstruovaných železničních tratí TEN-T - GSM-R/ETCS“ byl naplněn z 0,75 %, ale vzhledem k hodnotě milníku 2018 (290 km) indikuje problém v naplnění - z projektů plánovaných k předložení v letech 2017 a 2018 má být dokončeno pouze 40 km tratí k roku 2018. • **1.3 kombinovaná doprava** – k 31. 12. 2016 byly předloženy 4 projekty v souhrnné výši požadované dotace 0,16 mld. Kč. Z celkové alokace SC se jedná jen o 3,6 %. Do konce roku 2016 nedošlo ke schválení žádného z projektů. • **1.3 přístavy -** probíhá příprava programu podpory modernizace přístavů, nutné zohlednění podmínek blokové výjimky k veřejné podpoře, předpoklad vyhlášení výzvy je konec roku 2017. • **1.4 městská a příměstská drážní doprava** - byly vyhlášeny výzvy, žádosti měst jsou připravovány, dokončují se nezbytné strategické dokumenty. Podle dotazníkového průzkumu hodnotitele je městy připravováno zatím 50 projektů. Začátek realizace prvních projektů je predikován v roce 2017 (připravováno 28 projektů, dalších 7 projektů na rok 2018), reálná připravenost většiny projektů je zatím nízká. Na Hlavní čerpání alokace lze předpokládat v letech 2019 až 2021 (zatím města připravují 14 projektů na rok 2019) • **1.5 železniční kolejová vozidla** - podpora nákupu vozidel pro dálkovou dopravu na úrovni státu či národního dopravce je zablokována, předpokládá se spuštění podpory pouze pro regionální dopravu během roku 2017. • **1.5 plavidla** – schválen program veřejné podpory, předpoklad vyhlášení výzvy do 06/2017, indikován je značný zájem žadatelů. • **1.5 interoperabilita** – probíhá notifikace programu veřejné podpory, nutné schválit kritéria výběru projektů na MV OPD, předpoklad vyhlášení výzvy v 2. pol. roku 2017. Zájem žadatelů bude odvislý i od dokončení vybavení tratí ERTMS. • **2.1** - k 30. 9. 2016 byly podány 2 žádosti o podporu za 0,9 mld. Kč, tj. 3 % alokace SC. Žádný z projektů nebyl schválen ani dokončen. Do konce roku 2016 bylo podáno 10 žádostí o podporu za 18,6 mld. Kč, tj. 64 % alokace SC. Z nich byly schváleny 4 projekty ve finančním objemu 2,05 mld. Kč, tj. 7 % alokace SC. Další 3 projekty v objemu 0,4 mld. Kč byly v roce 2016 předfinancovány ze SFDI i bez předložení žádosti o podporu do OPD, žádné výdaje u projektů nebyly dosud certifikovány. Žádný z projektů nebyl

	dokončen, nedošlo k měřitelnému pokroku z hlediska výstupových indikátorů. • **2.2** - probíhá notifikace programu veřejné podpory, předpoklad vyhlášení výzvy na konci 2017. Nejvýznamnější část programu bude zaměřena na dobíjecí stanice pro elektromobily, kde je indikován i značný zájem žadatelů. • **2.3** - byly vyhlášeny výzvy pro předkládání projektů měst i ŘSD. Jsou připravovány projekty městské telematiky v hodnotě přes 2 mld. Kč. Zásobník projektů ŘSD je v přípravě, první projekt bude předložen v roce 2017. • **3.1** – k 30. 9. 2016 byly podány 3 žádosti o podporu za 0,5 mld. Kč, tj. 2,11 % alokace SC. Žádný z projektů nebyl schválen ani dokončen. Do konce roku 2016 bylo podáno 9 žádostí o podporu za 2,8 mld. Kč, tj. 11,4 % alokace SC. Bylo schváleno 7 projektů v objemu 2,4 mld. Kč, tj. 10 % alokace SC. Další 3 projekty v objemu 1,6 mld. Kč byly v roce 2016 předfinancovány ze SFDI i bez předložení žádosti o podporu do OPD. Žádné výdaje u projektů nebyly certifikovány. K 31. 12. 2016 došlo k dokončení prvních projektů. Hodnota výsledkového milníku 2018 pro klíčový indikátor „Celková délka nově postavených silnic“ (9 km) byla splněna ze 42 %.
EO 1/2	Jsou specifické cíle OPD 2014-2020 a jejich nastavení stále relevantní s ohledem na změny v socio-ekonomickém kontextu? Postupuje implementace OPD 2014 – 2020 správným způsobem?
Odpověď:	Celkové zhodnocení relevance specifických cílů. • Změny socio-ekonomického prostředí neznamenají zásadní změnu relevance jednotlivých specifických cílů, ale změnily se v čase jejich priority. S obnoveným růstem intenzit dopravy, především nákladní, jsou zásadní investice do obchvatů měst a obcí v rámci specifického cíle 3.1 a dokončení dálniční sítě v souladu s Knihou 10 Dopravních sektorových strategií, 2. fáze, tj. především dostavba chybějících úseků a výstavba v okolí velkých měst. Pro možnost převádět nákladní dopravu na železnici a zlepšovat dělbu přepravní práce jsou zásadní investice do modernizace železnic. Jako stále významnější se ukazuje být podpora kombinované dopravy, poptávka po ní aktuálně prudce roste i při omezené dostupnosti terminálů, a podpora elektromobility, jejíž nástup v západní Evropě velmi akceleroval a v České republice nebyla dosud činěna žádná opatření. Zaváděním plné konektivity motorových vozidel, počínaje e-call, přes spojení s pozemní komunikací až po napojení na rychlý internet klesá potřeba investic do klasické silniční telematiky, velmi významné jsou investice do městské telematiky (SC 2.3). • Změny v socio-ekonomickém kontextu nemají dopady na relevanci specifických cílů. Dosavadní implementace Operačního programu Doprava 2014 – 2020 vykazuje tyto odchylky od optimálního nastavení vzhledem k aktuálnímu socio-ekonomickému vývoji:

	• Projekty specifického cíle 1.1 nejsou orientovány na podporu hlavních proudů nákladní železniční dopravy a nejsou ani přednostně řešeny velké projekty na hlavních koridorech. Přestože důvodem je především předložení většiny velkých projektů k spolufinancování z nástroje CEF, je skladba projektů svým menším rozsahem a umístěním mimo hlavní síť TEN-T odlišná od výstupů Dopravních sektorových strategií, 2. fáze. • Zatím není umožněno potřebné spolufinancování obměny vozového parku na železnici. • V podpoře telematických projektů není při přípravě projektů ŘSD ČR zohledněn aktuální vývoj směřující k plné konektivitě vozidel a přenosu informací do vozidel především prostřednictvím mobilních zařízení. Důraz by měl být tedy kladen na sběr informací o dopravě a jejich distribuci prostřednictvím mobilních sítí před instalacemi nového hardwaru. V tomto pohledu není již plně aktuální ani v loňském roce schválený Akční plán rozvoje inteligentních dopravních systémů v ČR do roku 2020 (s výhledem do roku 2050).
Komentář:	Stručné zhodnocení pro každý specifický cíl OPD: • **1.1** Specifický cíl je stále aktuální, je třeba vyhledávat a více podporovat také opatření pro nákladní dopravu včetně dlouho opomíjené délky vlaků (740m). Pro OPD bude potřebné připravit více velkých projektů než je tomu dosud a při schvalování trvat na časových úsporách při provozu. • **1.3 Kombinovaná doprava** - podpora kombinované dopravy zatím neprobíhá, bude potřebné aktivně pracovat s možnými příjemci a hledat i s podporou státu způsob, jak sladit obchodní zájmy dopravců nákladní dopravy s provozováním terminálu kombinované dopravy s otevřeným přístupem. • **1.3 Modernizace přístavů** – správně zacílené projekty modernizací přístavů mohou přispět k dalšímu rozvoji multimodality v ČR vytvořením podmínek pro překládku zboží mezi dvěma či třemi módy dopravy s prioritou využití vodní cesty. • **1.4** Podpora drážní městské hromadné dopravy musí být jednou z priorit OPD, bude potřebné rychle vyřešit otázku trasy metra D a v případě jejího odkladu, stav přípravy projektů v Praze a také případné realokace jiným městům s připravenými projekty. • **1.5 Obnova vozidlového parku osobní železniční dopravy** – i přes možné čerpání na vlaky pro regionální dopravu by pro zablokované opatření měla být nalezena možnost jak dotovat i další vozidla, např. spojením nákupu vozidel s veřejnou soutěží na dopravce na lince. • **1.5 Zajištění interoperability** – nutný program k zajištění plnění evropských technických specifikací pro interoperabilní železniční dopravu, jejichž implementace by bez dotační podpory znamenala výraznou zátěž pro dopravce. • **1.5 Obnova parku plavidel nákladní vodní dopravy** – modernizovaná a

	funkční flotila pro nákladní vodní dopravu je základním podmínkou převodu části silniční nákladní dopravy na vodní cesty, byť se jedná a dle předpokladů i do budoucna se bude jednat v podmínkách ČR o minoritní druh dopravy. • **2.1** Aktuální a významný specifický cíl, kde se postupuje podle Dopravních sektorových strategií, 2. fáze. Důležité je i nadále prioritně budovat velmi zatížené úseky v okolí větších měst. • **2.2** Velmi aktuální specifický cíl, podpora by měla směřovat především k budování nabíjecích stanic s umístěním podél dálnic a hlavních sinic a na záchytných parkovištích. Podpora zavedení dobíjecích stanic je v situaci, kdy elektromobily zatím tvoří zlomek celkového počtu vozidel a nedostatek nabíjecích stanic je jedním ze silně demotivujících prvků jejich využívání, velmi žádoucí. Připravovaný program podpory z OPD lze hodnotit jako příklad adekvátní reakce na dynamický vývoj v tomto segmentu dopravy. • **2.3** Dopravní telematika by se ve shodě s vývojem intenzit dopravy měla maximálně soustředit do větších měst a jejich okolí, mělo by zde docházet k technické koordinaci obou typů telematiky (komplementarita v jednom specifickém cíli). Podpora osazování všech dálnic zařízeními pro provozní informace by se měla realizovat pouze ve zdůvodněných případech. V době zavádění konektivity automobilů není potřebné instalovat zařízení pro provozní informace i v místech s nižšími intenzitami dopravy. I na hlavních tazích možná bude postrádat svůj smysl dříve, než se uvede do plně funkčního stavu. Relevantnost některých investic do silniční telematiky je proto sporná. • **3.1** Relevance specifického cíle v čase roste, úpravy a přeložky silnic I. třídy jsou velmi žádoucí především tam, kde převládají vysoké intenzity nákladní dopravy, která nebude převedena na budované dálnice.

7.3 Zhodnocení fungování intervenční logiky OPD

Socio-ekonomické prostředí České republiky je možné charakterizovat v období 2010 – 2015 po poklesech ukazatelů v době hospodářské krize růstem hrubého domácího produktu, průmyslové výroby, méně rostly mzdy a ceny. Nerostla produktivita práce, Česká republika v tomto ukazateli v posledních letech zaostává za západní Evropou, růst z období před rokem 2008 se zastavil. Pokles zaznamenal objem stavebních prací, až do roku 2013 klesala přidaná hodnota vytvořená v dopravě, roku 2015 se vrátila k hodnotě roku 2010, klesaly investice do dopravní infrastruktury. Pokles investic již přešel v růst, v roce 2015 však byl o 6,5 % nižší než v roce 2010, významně narostl rozsah výdajů na údržbu dopravní infrastruktury. K růstu se po krizi vrátily též dopravní výkony na silniční síti.

Celkový rozsah realizovaných investic do dopravní infrastruktury za uplynulých 5 let byl velmi nízký, jednak vlivem následků ekonomické krize a nevhodné restriktivní politiky vlád z té doby a také vlivem legislativních změn, především změn zákona o hodnocení vlivu staveb na životní prostředí, které znemožnily realizace i již dříve připravených staveb. Účinky těchto negativních vlivů by měly odeznít postupně v letech 2017 a 2018.

Intervenční logika neztratila nic na své aktuálnosti, neboť skutečný pokrok v nápravě nedostatků a v řešení vybraných problémů byl omezen jen na jednotlivé akce (III. a IV. tranzitní koridor, dálnice D3) a intervenční logika žádného specifického cíle jako celku nedosáhla za období 2011 – 2016 zásadní změny. Za podstatný se dá označit přechod k významně vyšším výdajům na údržbu dopravní infastruktury, ten však souvisí spíše s nepřipraveností projektů pro realizaci nových úseků dopravních sítí než s cílenými intervencemi. Příprava mnoha velkých projektů na silniční i železniční síti přitom nabírá zpoždění a zatím tak nedochází k odstraňování problémů v oblasti dopravní infrastruktury, na jejichž řešení je zaměřena intervenční logika jednotlivých specifických cílů i celého operačního programu. Lze tak jednoznačně konstatovat, že intervenční logika OPD je stále relevantní.

7.4 Přehled nejvýznamnějších událostí v implementaci OPD

- **9.7.2014** – OPD 2014-2020 schválen Vládou ČR
- **17.7.2014** – předložení OPD 2014-2020 do EK
- **11.5.2015** - OPD 2014-2020 schválen EK
- **25.6.2015** – 1. jednání Monitorovacího výboru (MV) OPD
- **16.9.2015** – schválení Pravidel pro žadatele a příjemce
- **30.11.2015** – vyhlášení prvních výzev - SC 1.1, 2.1, 3.1
- **14.12.2015** - 2. jednání MV OPD
- **23.2.2016** – schválení přechodné metodiky CBA
- **14.3.2016** – předložení prvního projektu – Technická pomoc
- **29.4.2016** - vyhlášení výzev pro fázované projekty
- **19.5.2016** - 3. jednání MV OPD
- **30.6.2016** – ukončení Auditu designace
- **1.7.2016** – předložení prvního projektu – ŘSD
- **11.7.2016** - předložení prvního projektu - SŽDC
- **19.7.2016** – schválení 1. revize OPD
- **29.7.2016** – vyhlášení výzvy pro SC 1.3
- **12.8.2016** - vyhlášení výzev pro SC 2.3
- **19.8.2016** – vyhlášení výzev pro SC 1.4
- **31.8.2016** - 4. jednání MV OPD
- **29.9.2016** – schválení prvních projektů

- stav k **30.9.2016** - **předloženo 11 projektů** v celkovém **objemu 2,5 mld. Kč** příspěvku EU (3 % celkové alokace pro specifické cíle 1.1, 2.1 a 3.1)
- **schváleny 2 projekty** v celkovém **objemu 0,4 mld. Kč** příspěvku EU (0,4 % celkové alokace pro specifické cíle 1.1, 2.1 a 3.1)

- **9.11.2016** – předložení prvního velkého projektu – Rekonstrukce žst. Olomouc
- **30.11.2016** - 5. jednání MV OPD
- **14.12.2016** - schválení 2. revize OPD

- stav k **31.12.2016** - **předloženo 45 projektů** v celkovém **objemu 31,6 mld. Kč** příspěvku EU (34 % celkové alokace pro specifické cíle 1.1, 2.1 a 3.1)
- **schváleno 27 projektů** v celkovém **objemu 9 mld. Kč** příspěvku EU (10 % celkové alokace pro specifické cíle 1.1, 2.1 a 3.1)

8 Doporučení

Doporučení včetně míry jejich závažnosti, realizovatelnosti a včetně navrhovaných gestorů navazují na hlavní zjištění a jsou rozdělená na doporučení vztahující se k jednotlivým výchozím strategiím, na doporučení vztahující se k realizaci OPD, a na doporučení vztahující se k případné revizi OPD. Doporučení vycházejí z analýzy sekundárních zdrojů kromě doporučení formulovaných na základě expertního názoru zpracovatele evaluace, která jsou graficky odlišena.

8.1 Doporučení vztahující se k jednotlivým výchozím strategiím

Hlavní zjištění	Závažnost zjištění	Návrhy řešení	Realizovatelnost	Gestor
Dopravní sektorové strategie, 2. fáze (2013) – jsou naplňovány pomalu, dochází ke zpožděním v implementaci projektů a změnám vyplývajícím z přesunů mezi zdroji financování - mnoho prioritních projektových záměrů v oblasti železniční infrastruktury, u nichž byla původně zamýšlena podpora z OPD, bylo předloženo k podpoře do CEFu. Pro OPD je tak nedostatek připravených prioritních projektů v oblasti železniční infrastruktury a naopak jsou podporovány projekty, se kterými nebylo v rámci OPD ani DSS počítáno.	Méně závažné	Potřeba aktualizace Dopravních sektorových strategií z důvodu lepší shody s aktuálním socio-ekonomickým vývojem a z důvodu změn v realizaci projektů i jejich zdrojů financování. Je potřebné změnit i některé priority státu pokud jde o preference jednotlivých dopravních tahů.	Vysoká	MDČR, odbor strategie
Národní plán čisté mobility vychází z předpokladu, že elektromobil si pořídí pouze domácnosti, které disponují vozidlem se spalovacím motorem.	Závažné	Je třeba doplnit strategii o podporu elektromobility jako základu mobility obyvatel automobily v kombinaci s hromadnou dopravou.	Střední	MPO, spolupráce MD ČR, odbor pozemních komunikací
Akční plán rozvoje inteligentních dopravních systémů do roku 2020 s výhledem do roku 2050 vychází z analýzy stavu odvětví po roce 2010. Nezohledňuje rychlý pokrok	Méně závažné	Vzhledem k dynamickému vývoji v zavádění komunikačních technologií do automobilového průmyslu i hromadné dopravy bude vhodné zahájit práce na aktualizaci	Vysoká	MD ČR, odbor ITS, kosmických aktivit a VaVaI

v zavádění komunikačních technologií do automobilového průmyslu i hromadné dopravy.		výhledové fáze po roce 2020.		
Dopravní politika ČR pro období 2014-2020 s výhledem do roku 2050 nepredikuje současný růst intenzit silniční nákladní dopravy a neposkytuje adekvátní podporu pro potřebu zavádění udržitelné mobility a nových technologií v dopravě.	Málo závažné	Zohlednit aktuální trendy při vyhodnocení plnění dopravní politiky a její aktualizaci.	Vysoká	MD ČR, odbor strategie

8.2 Doporučení vztahující se k realizaci OPD

Hlavní zjištění	Závažnost zjištění	Návrhy řešení	Realizovatelnost	Gestor
Z analýzy připravenosti projektů v zásobnících majoritních příjemců vyplývá, že méně než 50 % projektů z předložených nebo plánovaných k předložení v letech 2017 a 2018 je připraveno k realizaci a lze u nich očekávat zahájení okamžitého čerpání.	Závažné	Zahájit přípravu náhradních projektů pro SC 1.1, 2.1 a 3.1, které budou do OPD předloženy po roce 2020 v případě hrozícího nedočerpání v důsledku problémů při přípravě a realizaci v současnosti plánovaných projektů. Podmínkou pro náhradní projekty musí být jejich rychlá realizovatelnost.	Střední	ŘSD, SŽDC ve spolupr. s ŘO OPD
Do OPD nebyl předložen žádný velký projekt realizovaný jen z prostředků současného OPD. Příprava je prodlužována i z důvodu většího rozsahu informací nutných k vypracování projektu oproti období 2007-2013 a nárazových vyšších objemů prací (souběh s výzvami CEF), které omezují personální kapacity na straně ŘSD a SŽDC. Není plněn harmonogram předkládání uvedený v seznamu velkých projektů v programovém dokumentu OPD, kdy do konce roku 2016 bylo plánováno předložení více než 30 velkých projektů.	Střední	Zvýšit monitoring přípravy projektových žádostí na velké projekty, splnění termínů předkládání velkých projektů svázat s možnou finanční motivací z prostředků technické pomoci OPD v rámci pohyblivé složky mzdy pro pracovníky SŽDC a ŘSD podílející se na zpracování projektových žádostí.	Vysoká	ŘO OPD

Na základě předběžných informací ŘO OPD je kvalita projektů zpracovaných soukromými žadateli v rámci SC 1.3 v programu podpory kombinované dopravy nízká s chybami ohrožujícími jejich schvalitelnost.	Závažné	Před spuštěním a v průběhu realizace specifických cílů určených nemajoritním žadatelům organizovat pravidelná nebo opakovaná školení a semináře, případně individuální konzultace, pro potenciální žadatele. Část školení/semináře věnovat pouze klíčovým přílohám projektů, jako je ekonomická proveditelnost. Organizovat školení i po skončení a vyhodnocení prvních kolových výzev se zaměřením na nejčastější chyby dosud předložených projektových žádostí.	Střední	ŘO OPD
Ze strany měst je v SC 1.4 demonstrována absorpční kapacita převyšující alokace jednotlivých výzev. Polovina alokace SC (5 mld. Kč) je zároveň rezervována pro výstavbu metra D, která doposud nebyla potvrzena.	Střední	Nejpozději v roce 2018 rozhodnout o využití zbylé alokace pro hl.m. Prahu v případě nerealizace stavby metra D. V případě existence reálné absorpční kapacity u ostatních měst rozdělit alokaci primárně mezi ně.	Střední	ŘO OPD
Nastavení a způsob koordinace synergických a komplementárních vazeb na úrovni operačních programů neumožňuje efektivní uplatňování přidané hodnoty synergických a komplementárních vazeb, protože není možné bonifikovat komplementární projekty IROP. Ke koordinaci tak dochází jen na úrovni příjemců, příp. v rámci nástrojů ITI a IPRÚ.	Závažné	Pro maximální využití potenciálu synergických a komplementárních vazeb by bylo vhodné vzít v úvahu možnost vypracování stručné metodické informace s pravidly, jak bonifikovat ty projektové záměry, které mají vazby na infrastrukturní projekty podpořené z OPD.	Nízká	ŘO IROP

Další prezentovaná zjištění a navržená doporučení jsou expertními názory hodnotitele:

Zpožďování přípravy velkých infrastrukturních staveb s dopady na implementaci a naplňování cílů OPD. Přetrvává zdlouhavá a neefektivní příprava staveb, umocněná potížemi souvisejícími s novelizací zákona č. 100/2001 Sb., v jejímž důsledku musí řada staveb opětovně projít procesem EIA. V důsledku potíží v přípravě se nejspíše nepodaří realizovat některé prioritní projekty, s jejichž podporou z OPD se počítalo. Neprovedení těchto projektů může mít negativní vliv na čerpání podpory z OPD, přestože v plánech majoritních příjemců existuje značný převis poptávky po podpoře. Navíc to povede k nenaplňování některých výchozích strategií a oddalování řešení zásadních deficitů v infrastruktuře dopravy.	Velmi závažné	Odstraňování legislativních překážek pro efektivnější přípravu staveb, zvyšování a zkvalitňování kapacit majoritních příjemců podpory (SŽDC, ŘSD) pro projektovou přípravu staveb.	Střední	MD ČR, MMR, MŽP, ŘSD, SŽDC
Pro specifický cíl 2.3 jsou připravovány projekty městské telematiky, které jsou přínosné pro zvládání objemů dopravy a pro bezpečnost dopravy. Projekty silniční telematiky nejsou zatím připraveny, přičemž v době rostoucí konektivity vozidel bude proměnné dopravní značení na hlavních tazích možná postrádat svůj smysl dříve, než se uvede do plně funkčního stavu. Relevantnost investic do silniční telematiky je proto sporná.	Méně závažné	Projekty ITS by se měly soustředit do prostoru větších měst a okolí, projekty městské telematiky a silniční telematiky by měly být koordinovány. Důraz by měl být kladen na sběr dat a jejich distribuci přes mobilní zařízení, ZPI instalovat ve městech a okolí, ne na méně zatížených tazích.	Vysoká	ŘO OPD, ŘSD ČR, města

Administrativní náročnost procesu schvalování projektů na ŘO OPD ve srovnání s minulým obdobím významně vzrostla. Organizace a průběh hodnotících komisí je časově náročný proces. Pro některé specifické cíle je obtížné najít externí hodnotitele.	Středně závažné	Dále posílit administrativní kapacity ŘO OPD. Organizovat hodnotící komise v minimálním nutném počtu externích a interních hodnotitelů k urychlení projednání.	Střední	ŘO OPD, MMR

8.3 Doporučení vztahující se k případné revizi OPD

Hlavní zjištění	Závažnost zjištění	Návrhy řešení	Realizovatelnost	Gestor
Hodnota milníku k roku 2018 pro indikátor „Délka rekonstruovaných železničních tratí TEN-T - GSM-R/ETCS“ 290 km nebude dle dostupných podkladů splněna. Důvodem jsou posuny v termínech realizace projektů a spolufinancování některých z nich v programu CEF namísto OPD.	Nízká	V další revizi programového dokumentu OPD snížit hodnotu indikátoru pro milník 2018 pod 40 km.	Vysoká	ŘO OPD
V seznamu velkých projektů OPD nejsou aktuální termíny předkládání projektů na ŘO OPD, ani termíny zahájení a dokončení realizace projektů. Některé projekty by ze seznamu měly být odstraněny – nesplňují kritéria pro zařazení mezi velké projekty nebo byly přejmenovány/rozděleny do více staveb. Další v seznamu uvedeny nejsou. Chybí indikace, které projekty jsou předloženy do CEF.	Nízká	Aktualizovat seznam velkých projektů.	Vysoká	ŘO OPD
Příloha č. 4 OPD neposkytuje praktický použitelný návrh na koordinaci projektů mezi operačními programy, pokud není zajištěná nástroji ITI a IPRÚ.	Nízká	Vzít v úvahu možnost vypracování metodické informace MMR pro intervenci do věcně a prostorově souvisejících projektů bez místní koordinace nástroji územní dimenze.	Vysoká	ŘO IROP

9 Seznam použitých materiálů, dokumentů, literatury a jiných informačních zdrojů

Evaluační otázka	Použité zdroje
1 (hlavní otázka) včetně datasetů využívaných pro více evaluačních otázek	• Alokace, indikátory, předložené, schválené, předfinancované a predikované projekty specifického cíle 1.1 • Projekty GSM-R a ETCS podporované z OPD a CEF • Alokace, indikátory, předložené, schválené, předfinancované a predikované projekty specifického cíle 2.1 • Alokace, indikátory, předložené, schválené, předfinancované a predikované projekty specifického cíle 3.1 • Stav ostatních specifických cílů • Aktualizovaný seznam velkých projektů • Přehled výstupů z CAWI dotazníků měst • CAWI dotazníky měst
2	• Český statistický úřad – data o makroekonomickém vývoji, statistické indikátory • Dopravní statistika - ročenky dopravy (k roku 2015), čtvrtletní přehledy základních ukazatelů (k polovině roku 2016) • Eurostat • Tabulky intervenční logiky/teorie změny za jednotlivé specifické cíle OPD • Ověření relevance rozvojových potřeb Dohody o partnerství, MMR, 2016 • Koncepce nákladní dopravy pro období 2017 – 2023 s výhledem do roku 2030, MD, 2016
3	• Bílá kniha – Cesta k jednotnému evropskému dopravnímu prostoru – ke konkurenceschopnému a efektivnímu dopravnímu systému • Strategický rámec udržitelného rozvoje (2010) • Strategie regionálního rozvoje • Dopravní politika pro období 2014 – 2020 s výhledem do roku 2050 • Dopravní sektorové strategie, 2. fáze • Dohoda o partnerství pro programové období 2014-2020 • Politika územního rozvoje ČR, ve znění aktualizace č. 1 (2015) • Akční plán realizace Strategie regionálního rozvoje ČR pro období 2015-2016 • Akční plán rozvoje inteligentních dopravních systémů (ITS) v ČR do roku 2020 (s výhledem do roku 2050)

4	• Tabulka stavu OPD generovaná MMR k datu 30. 9. 2016 • Tabulka indikátorů generovaná MMR k datu 31. 12. 2016 • Aktuální data o projektech z monitoringu OPD (předložené, schválené projekty, čerpání alokace atd.) • Aktuální data o čerpání prostředků SFDI • Absorpční kapacita OPD – data poskytovaná ŘO OPD pro MMR • Plánované projekty pro SC 1.4 a SC 2.3 za jednotlivá města/aglomerace • Rozpočet SFDI na rok 2017 a střednědobý výhled na roky 2018 a 2019 • Seznam projektů CEF, 3. výzva
5	• Informace o podaných a realizovaných projektech v operačních programech, které mají synergické a komplementární vazby na OPD (prioritně IROP, příp. další dle relevance)