



## Zápis z jednání Přezkumné komise OPD

Č.J.: 65/2017-430-PPR/4

**Datum a čas jednání:** 03. 04. 2018, 13:00 – 13:45

**Žádost o podporu:** Multimodální uzel veřejné dopravy v Pardubicích - trakční trolejové vedení trolejbusové dráhy

**Registrační číslo projektu MS 2014+:** CZ.04.1.40/0.0/0.0/16\_022/0000103

**Žadatel:** Dopravní podnik města Pardubice a.s.

### Přítomní členové přezkumné komise (dále jen PK):

- [redacted] – odbor fondů EU
- [redacted] – odbor strategie
- [redacted] – odbor infrastruktury a územního plánu
- [redacted] – odbor drážní a vodní dopravy
- [redacted] – odbor veřejné dopravy
- [redacted] – odbor ITS, kosmických aktivit a VaVal

**Tajemník PK:** [redacted] – odbor fondů EU

### Další prizvaní účastníci jednání PK (se souhlasem všech členů PK):

- [redacted] – odbor fondů EU

Předmětem jednání přezkumné komise (dále jen „PK“) bylo posouzení jedné předložené žádosti o přezkum, která byla na Řídící orgán OPD podána v návaznosti na výstup věcného hodnocení žádosti o podporu předložené v rámci výzvy 22 pro specifický cíl 1.4 OPD. Podrobné podklady pro jednání, tj. žádost o přezkum, výstup věcného hodnocení, dotčená žádost o podporu a příslušná dokumentace výzvy, byly všem členům PK rozeslány tajemnicí PK elektronicky dne 28. 2. 2018

V úvodu jednání všichni členové PK podepsali svá Čestná prohlášení o nezávislosti, nestrannosti, nepodjatosti a mlčenlivosti ve vztahu k posuzovanému projektu.

Následně byli všichni členové PK obecně seznámeni s dosavadním průběhem administrace žádosti o podporu předložených v rámci výzvy č. 22. Dále byli členové PK informováni, že v rámci jednání PK by měla být podrobně prodiskutována všechna vylučovací kritéria, která nedoporučený projekt v rámci věcného hodnocení nesplnil, a to včetně diskuze nad vypořádáním připomínek vznesených k jednotlivým kritériím. Výsledkem jednání PK by měl být jednoznačný závěr ke každému přezkoumávanému kritériu s konstatováním, zda je podaná žádost o přezkum u daného kritéria důvodná, částečně důvodnou či nedůvodná.

Následně již PK přistoupila k postupnému projednávání výše uvedené žádosti o podporu.

Podaná Žádost o přezkum se týkala následujících kritérií:

### **III.1 - RELEVANCE PROJEKTU**

#### **III.1.B - Naplňování příslušného Specifického cíle**

##### **Komentář hodnotící komise (dále jen „HK“):**

- Celkem se jedná o 970 metrů trolejového vedení v rámci terminálu MHD, který byl postaven s dotací programu Švýcarsko – české spolupráce. Celkové přínosy projektu nebyly dostatečným způsobem prokázány, protože nelze určit, nakolik MHD pro cestující zatraktivní samotná stavba terminálu, která není předmětem projektu a nakolik vlastní stavba (resp. náhrada stávajícího) trolejového vedení.
- Za problematický lze nadále považovat předmět projektu, kterým je pouze jedna dílčí část výstavby terminálu veřejné dopravy, která sama o sobě nemůže plnit daný účel. Dle definice výzvy má být projektem logicky uzavřená investiční nebo neinvestiční akce, resp. ucelený soubor aktivit k dosažení jasně definovaných cílů. Jasně vysvětlení důvodů. Jasně zdůvodnění toho, proč nebylo možné projekt realizovat uceleně v rámci projektu dopravního terminálu chybí - oba investoři mají jednoho vlastníka.

##### **Reakce žadatele:**

- Žadatel souhlasí s tím, že na zatraktivnění MHD pro cestující se podílí kromě předmětného projektu i související projekt Multimodálního uzlu. Trvá však na tom, že projekt je oddělitelný a pro trolejbusovou dopravu vznikají přínosy až dokončením předmětného projektu. Podrobnější argumentace je uvedena u bodu III.4.A.
- Skutečnost, že "oba investoři mají jednoho vlastníka", resp. že jde o propojené osoby, kdy jeden investor je jediným akcionářem druhého, nehraje žádnou roli. Jedná se o dva právně samostatné subjekty se samostatnými rozhodovacími procedurami, byť je jeden ovládán druhým. Projekty jsou realizovány samostatně s ohledem na zaměření jednotlivých dotačních programů. Při prvotních jednáních o možnosti podpory projektu Multimodálního uzlu veřejné dopravy z programu Švýcarsko-české spolupráce nebyl předpokládán přesun trolejbusové trati ve směru z centra města do sídliště Polabiny před odbavovací budovu nádraží, naopak bylo předpokládáno, že do prostoru budou přesunuta stanoviště regionální autobusové dopravy. Nebyl tedy předpokládán tak velký rozsah úprav trolejového vedení ani takové přínosy pro trolejbusovou dopravu a trakční trolejové vedení nebylo učiněno součástí projektu. Později byla koncepce Multimodálního uzlu změněna s tím, že stanoviště regionální autobusové dopravy nebudou v této fázi před železniční nádraží přesouvána a naopak sem bude přesunuta zastávka MHD pro směr z centra města do Polabin za účelem zkrácení docházkových dob. S trakčním trolejovým vedením dotační projekt i nadále nepočítal. Bylo však přijato rozhodnutí, že bude vhodné přesunout do prostoru též trolejbusovou dopravu, tedy vybudovat novou trolejbusovou trať s využitím nových pozemních komunikací v rámci terminálu, a to s využitím podpory poskytnuté prostřednictvím OPD. Od tohoto rozhodnutí byly pro oba projekty prováděna společně projektová dokumentace, nicméně nadále se jedná o dva samostatné a samostatně hodnotitelné projekty dvou různých investorů.

#### **Po posouzení připomínek žadatele PK konstatovala následující:**

- Dle PK projekt naplňuje příslušný Specifický cíl, neboť bezesporu přispívá k ztraktivně veřejné drážní dopravě pro cestující. Samotná skutečnost, že jde o dílčí část výstavby terminálu a že nelze určit přínosy samotné stavby, není dle PK relevantním základem pro pochybnosti o naplňování SC 1.4, a navíc s ohledem na vymezení aktivit OPD by samotnou stavbu terminálu nebylo možné podpořit, bez ohledu na to, z jakého jiného zdroje je či byla financována. Jedná se tedy o komplementární aktivitu, což nepředstavuje žádnou překážku pro podporu z OPD.

Na základě výše uvedeného konstatování se členové PK shodli, že Žádost o přezkum je v případě této připomínky „**důvodná**“.

#### **III.1.C1 - Naplňování indikátorů výsledku OPD**

##### **Komentář hodnotící komise (dále jen „HK“):**

- Plnění Indikátoru výsledku "Přírůstek počtu osob obsluhovaných MHD" není v projektu předpokládáno.

##### **Reakce žadatele:**

- Naplňování indikátoru výsledku celého programu OPD "Přírůstek počtu osob obsluhovaných MHD" není skutečně v projektu kvantifikováno, neboť by se jednalo o spekulaci nepodloženou relevantními daty. Pravidla pro žadatele a příjemce ani příslušná výzva k podávání žádostí o podporu však výběr takového indikátoru ani jeho kvantifikaci nepožaduje. Indikátor ostatně není možné vybrat ani v rámci systému IS KP14+.
- Plnění indikátoru 75130 "Přírůstek počtu osob obsluhovaných MHD" je sice dle programového dokumentu OPD pro specifický cíl 1.4 relevantní a má být na úrovni projektů sledováno, nicméně jakékoliv jeho hodnota není nikde stanovena jako podmínka přijatelnosti projektu. Samotný specifický cíl umožňuje i realizaci aktivit spočívajících pouze v modernizaci stávající infrastruktury, a to včetně napájecí infrastruktury, kdy takovéto aktivity zpravidla přímý dopad na nárůst počtu cestujících mít z principu nebudou. Je tedy nutno připustit, že v souladu se specifickým cílem je i takový projekt, který přímo k naplnění indikátoru 75130 nepřispívá, resp. k jeho konečné hodnotě přispívá alespoň tím, že udrží stávající hodnotu.

#### **Po posouzení připomínek žadatele PK konstatovala následující:**

- V příloze č. 12 *Výpočet indikátorů nebo slovní popis přínosů projektu k naplňování stanovených cílů* žadatel nepopisuje, jak má projekt přispět k naplňování výsledkového indikátoru. Ideálně měl žadatel v příloze dostatečně slovně popsat očekávané výsledky a změny, kterých má být prostřednictvím projektu dosaženo, např. ztraktivnění dopravy, lepší přestupní vazby atd. Nicméně indikátor výsledku OPD ve výzvě opravdu uveden nebyl, žadatel neměl ani možnost vybrat si jej v IS KP14+.

Na základě výše uvedeného konstatování se členové PK shodli, že Žádost o přezkum je v případě této připomínky „**částečně důvodná**“.

### **III.3 - EKONOMICKÁ A TECHNICKÁ EFEKTIVITA**

#### **III.3.A - Společenská ekonomická efektivnost**

##### **III.3.A1 - Efektivnost výdajů vyjádřená EIRR, ENPV a BCR**

### **III.3.A2 - Hospodárnost, účelnost a efektivnost výdajů**

#### **Komentář hodnotící komise (dále jen „HK“):**

K bodu III.3.A1 a III.3.A2 souhrnně:

- Předložené EH obsahuje chybné vstupy, nelze akceptovat.

#### **Reakce žadatele:**

- Údajná chybnost údajů v předloženém EH souvisí s posouzením oddělitelnosti projektu od souvisejícího projektu Multimodálního uzlu financovaného z programu Švýcarsko-české spolupráce - argumentace k této otázce je uvedena u kritéria III.4.A.

#### **Po posouzení připomínek žadatele PK konstatovala následující:**

- Úvodem je třeba poznamenat, že kritérium III.3.A2 vyhodnotila HK ve svém hodnotícím souboru jako „splněno částečně“. Toto kritérium by nemělo zásadní vliv na konečný výsledek, tedy na neschválení projektu HK.
- K bodu III.3.A1 PK uvádí, že souhlasí s tvrzením HK, tedy, že žadatel neuvedl do CBA kompletní relevantní údaje (za celý terminál), ačkoli na toto upozorňovala HK v rámci 1. kola hodnocení.

Na základě výše uvedeného konstatování se členové PK shodli, že Žádost o přezkum je v případě této připomínky „nedůvodná“.

### **III.3.A3 – Přiměřenost nákladů a celkové ceny**

#### **Komentář hodnotící komise (dále jen „HK“):**

- Jedná se o naddimenzovanou stavbu trakčního vedení trolejbusové tratě (snad z estetických důvodů), projekt je již v plném rozsahu realizován.

#### **Reakce žadatele:**

- Stavba není nikterak naddimenzovaná, cena odpovídá skutečnosti, že jde o uzel s velkým množstvím křížení, výhybek a oblouků. Pouze jsou s ohledem na charakter území použity stožáry vyšší estetické hodnoty. Vícenáklady s tímto spojené však byly na základě předběžného posouzení žádosti vyňaty ze způsobilých nákladů.

#### **Po posouzení připomínek žadatele PK konstatovala následující:**

- Žadatel vznesl svou připomínku ke kritériu, které HK ve svém hodnotícím souboru vyhodnotila jako „splněno převážně“. Toto kritérium nemělo vliv na konečný výsledek, tedy na neschválení projektu HK (jednalo se pouze o komentář HK). Přesto PK posoudila náklady na stožáry a konstatuje, že s ohledem na argumentaci žadatele a vynětí části nákladů plynoucí z vyšších estetických nároků nespátřuje v nepřiměřenosti nákladů citelnější problém.

Na základě výše uvedeného konstatování se členové PK shodli, že Žádost o přezkum je v případě této připomínky „důvodná“.

### **III.3.C - Provázanost cílů a obsahu projektu**

#### **Komentář hodnotící komise (dále jen „HK“):**

- Výstavba trakčního vedení je neoddělitelnou součástí výstavby terminálu MHD, který je kofinancován z prostředků z programu Švýcarsko – české spolupráce. Předložená žádost

takto měla být i koncipována (vymezení celkových investičních nákladů, zpracované EH, definice indikátorů, apod.).

#### **Reakce žadatele:**

- Žadatel má za to, že veškerá opatření zahrnutá do projektu přispívají k naplňování vytyčených cílů (tato skutečnost je dle "komentáře výběru" předmětem hodnocení v tomto kritériu). Hodnotící komise naopak vytýká žadateli, že do projektu mají být zahrnuta další opatření (výstavba samotného terminálu MHD). Tato opatření jsou však pouhým předpokladem pro realizaci předmětného projektu žadatele a žadatel pro tato opatření nežádá o podporu. Ve vztahu k trolejbusové dopravě vznikají tvrzené přínosy až v souvislosti s realizací předmětného projektu a jsou to tak právě opatření zahrnutá do předmětného projektu, díky kterým jsou naplňovány cíle projektu.

#### **Po posouzení připomínek žadatele PK konstatovala následující:**

- PK konstatuje, že s ohledem na níže citovaná hlediska hodnocení, která jsou popsána v hodnotícím souboru v komentáři k hodnocení tohoto subkritéria, lze usoudit, že „projekt odpovídá vytyčeným cílům“ a že do projektu „nejsou zahrnuta opatření, která nepřispějí k naplňování cílů“, což neodpovídá hodnocení zvolenému HK.

Na základě výše uvedeného konstatování se členové PK shodli, že Žádost o přezkum je v případě této připomínky „důvodná“.

### **III.4 - ADEKVÁTNÍ KVALITA DOKUMENTACE ŽÁDOSTI**

#### **III.4.A - Věrohodnost a ověřitelnost vstupních údajů použitých pro ekonomické hodnocení včetně správnosti prováděných výpočtů**

##### **Komentář hodnotící komise (dále jen „HK“):**

- Identifikované finanční a ekonomické toky projektu musí odpovídat realizaci/nerealizaci modernizace řešeného terminálu (tedy např. objem investice vstupující do hodnocení musí zahrnovat veškeré výdaje nezbytné na výstavbu terminálu). V rámci vypořádání připomínek byla upravena pouze textová formulace nulové a projektové varianty. Uvedené nedostatky mají zcela kritický dopad na vypovídací schopnost EH.
- Není provedena konsolidovaná CBA.

##### **Reakce žadatele:**

- Žadatel považuje za nemožné až absurdní, aby byl projekt hodnocen společně s projektem "Multimodální uzel veřejné dopravy" financovaným z programu Švýcarsko-české spolupráce (dále jen projekt "terminál MHD"). Podstatná část nákladů projektu terminál MHD má přínosy více méně estetického charakteru, resp. zvyšování kvality veřejných prostranství (např. úplné předláždění veškerých zpevněných ploch, budování vodních prvků, parku, odpočinkových zón, designových koláren, sochy), popř. ani jinak s dopravním řešením oblasti nesouvisí (např. veřejné osvětlení, rekonstrukce různých inženýrských sítí). Veškeré přínosy obou projektů (společně posuzovaných) tak nelze pomocí Metodiky hodnocení ekonomické efektivity pro projekty v oblasti infrastruktury městské drážní dopravy nijak kvantifikovat. Nadto hodnocením obou projektů v souhrnu (tedy zahrnutím nákladů za oba projekty a přínosů obou projektů, pokud by je bylo možné jakoukoliv metodou kvantifikovat) by mohlo dojít k absurdní situaci, kdy by přínosy z "mimodrážní" části "celkového projektu" mohly zajistit příznivý výsledek ekonomického hodnocení přes to, že by samotný projekt drážní dopravy efektivní

nebyl (např. kdyby celý terminál byl i po vybudování trolejbusové trati obsluhován výhradně autobusy, popř. téměř výhradně autobusy s pouze symbolickým podílem trolejbusové dopravy).

- Předmětný projekt není nedílnou součástí projektu "terminálu MHD", byť byly oba projekty souběžně (společně) projektovány a společně byl vybírán i dodavatel pro oba projekty. Projekt terminálu mohl být realizován i bez trolejbusové trati s tím, že trolejbusová trať by byla pouze ve směru z Polabin do centra města v nezbytném rozsahu přizpůsobena novému řešení pozemních komunikací a ve směru z centra města do sídliště Polabin by zůstala ve své původní trase a obsluhovala by i nadále někdejší zastávku Hlavní nádraží, Albert Hypermarket (která by v takovém případě nebyla zrušena). Projekt terminálu MHD tak má k předmětnému projektu pouze vztah nezbytného předpokladu (předmětný projekt na projekt terminálu MHD funkčně navazuje), neexistuje zde však podmíněnost vzájemná (vzájemná funkční neoddělitelnost), neboť projekt terminálu MHD mohl být realizován i samostatně. V případě realizace projektu „terminál MHD“ bez předmětného projektu (trolejbusové trati) by přínosy, které žadatel tvrdí ve vztahu k trolejbusové dopravě, vznikly obdobně pouze ve vztahu k autobusové dopravě. Ve vztahu k trolejbusové dopravě však přínosy vznikají právě až realizací trolejbusové trati. Žadatel na tomto místě zdůrazňuje, že veškeré přínosy kalkuloval právě pouze pro trolejbusovou dopravu, a to podle poměru dopravních výkonů autobusové a trolejbusové dopravy v terminálu.
- Na místě by dle žadatele nebyla ani teoretická možnost extrakce nákladů na zřízení nových pozemních komunikací v rámci terminálu. Odhlédneme-li od skutečnosti, že by bylo velmi obtížné určit hranici mezi náklady, které ještě do hodnocení zahrnuté mají být a které již ne, namítá žadatel, že trolejbusová trať využívá pozemní komunikaci v praxi vždy. Náklady na zřízení (nebo údržbu) pozemní komunikace však nelze započítávat do hodnocení investice spočívající ve výstavbě trolejbusové trati, neboť pozemní komunikace je (zpravidla) zřizována i pro jiné účely než je provoz trolejbusové dopravy. Obdobně je tomu i v daném případě, kdy pozemní komunikace je zřizována zejména též za účelem provozování autobusové dopravy v místě. Jediným rozdílem je skutečnost, že pozemní komunikace byla budována prakticky společně s trolejbusovou tratí (resp. krátce před budováním trolejbusové trati, každopádně však v rámci jedné zakázky). Tento rozdíl – pouhá odlišnost v časové souslednosti – však není natolik principiální, aby pro daný projekt odůvodnil odlišný přístup. Vybudování příslušných pozemních komunikací v rámci projektu „terminál MHD“ je tak skutečně nutno vnímat pouze jako předpoklad pro realizaci předmětného projektu žadatele, nikoliv jako jeho nedílnou součást. Pro předmětný projekt žadatele je třeba na pozemní komunikace v rámci terminálu nahlížet jako na existující.
- Takzvanou konsolidovanou CBA, jak požaduje hodnotící komise, tak nelze provést, resp. její případné provedení by nebylo dostatečně vypovídající o ekonomické efektivitě předmětného projektu (jak je argumentováno shora).

#### **Po posouzení připomínek žadatele PK konstatovala následující:**

- PK neshledává s tvrzením žadatele, že do CBA nemohla být zahrnuta i realizace terminálu a neshledává jako opodstatněné důvody, které žadatel uvádí, mj. např. PK nevidí žádný problém v tom, že by přínosy plynoucí z jedné části projektu byly vztaženy k celkovým nákladům za obě části, což je v případě např. tahových ekonomických hodnocení zcela běžné. PK rovněž neshledává hodnověrným nastíněným hypotetickým popisem nulové varianty terminálu bez trolejbusového vedení. S argumentací žadatele v tomto subkritériu, kterou je fakticky zdůvodněno nereflexivní připomínek hodnotitelů z 1. kola hodnocení, se tedy PK neztotožňuje.

Na základě výše uvedeného konstatování se členové PK shodli, že Žádost o přezkum je v případě této připomínky „nedůvodná“.

#### **III.4.B - Srozumitelnost a relevantnost prezentace cílů projektu včetně vzájemného souladu informací v rámci všech částí žádosti a dokládaných příloh**

##### **Komentář hodnotící komise (dále jen „HK“):**

- Chybně nastaven první rok hodnocení. Chybí náklady na údržbu infrastruktury. Přínosy z nehodovosti resp. zvýšení bezpečnosti chodců není dostatečně vysvětlen. Nejsou započítány náklady nehodovosti resp. křižování trolejbusů silnice I.třídy. Z pohledu hodnotitele je projekt samostatně neobhajitelný. Náklady nemohou být kompenzovány přínosy. Šrot je ostatní příjem projektu.
- Stále chybí doložení souvisejícího projektu financovaného z jiných zdrojů.
- Vyjmutí nákladů na sloupy trolejového vedení nelze akceptovat, neboť právě trolejové vedení je jediným obsahem projektu, zcela chybně je uvedena nulová varianta, neboť trolejové vedení v rozsahu, řešeném projektem, je již od léta 2017 v plném rozsahu provozováno. S ohledem na výstavbu terminálu bylo nutno kompletně změnit trasování stop trolejového vedení zcela bez ohledu na existenci nebo neexistenci projektu.

##### **Reakce žadatele:**

- První rok hodnocení není dle názoru žadatele nastaven chybně, jsou zde uvedeny poloviční hodnoty oproti hodnotám vypočteným pro celý rok z důvodu zahájení provozu trolejbusové trati v polovině roku 2017. Žadatel považuje takový přístup za správnější než by bylo uvádění ročních hodnot i pro první rok, kdy trolejbusová trať polovinu tohoto roku v provozu nebyla (neboť byla ve výstavbě). Proto tomuto postupu nebylo v rámci předběžného hodnocení projektu po podání předběžné žádosti ze strany hodnotitelů žádných výhrad.
- Náklady na údržbu infrastruktury nejsou uvedeny ani pro variantu "s projektem", ani pro variantu "bez projektu", neboť žadatel vychází z reálného předpokladu, že náklady se nezmění. K tomu žadatel na vysvětlení uvádí, že trolejbusovou trať je jednak nahrazována dosavadní trolejbusová trať v přibližně stejném rozsahu, a dále pak skutečnost, že náklady na údržbu a opravy trolejbusových tratí jsou z podstatné části fixní (je třeba zaměstnávat partu odborně způsobilých zaměstnanců bez ohledu na aktuální množství práce).
- Přínosy ze snížení nehodovosti s chodci spočívají ve skutečnosti, že chodci nebudou muset přecházet mezi hlavním zdrojem a cílem cest v oblasti (železniční stanici) a zastávkou MHD. Výpočet je v tomto zatížen odhadem žadatele, že ¼ všech chodců přecházejících silnicí I. třídy č. I/36 v předmětném úseku byli cestujícími mezi železniční stanicí a zastávkou MHD. Tento odhad však žadatel považuje vzhledem k charakteru území (přednádražní prostor) za reálný. Snížení nákladů nehodovosti pak vychází z předpokladu, že pokud poklesne počet přecházejících chodců (o podíl připadající na trolejbusovou dopravu z odhadovaných ¼ chodců připadajících na docházku související s někdejší zastávkou MHD, tj. reálně o cca 3/8), sníží se úměrně i počet nehod. V realitě lze přitom očekávat i výraznější snížení nehodovosti, neboť mezi chodci přecházejícími silnicí od zastávky MHD, resp. na tuto zastávku, je větší počet „dobíhajících“ cestujících (ať už na spoj MHD nebo na vlak), kdy takoví cestující více riskují a pravděpodobněji se tak stanou účastníky dopravní nehody.
- Náklady nehodovosti z křižování trolejbusů silnicí I. třídy nejsou započítány, neboť nelze očekávat, že by se v tomto podstatně změnily. Trolejbusy budou sice nově křižovat jízdu protijedoucích vozidel při odbočování ze silnice I. třídy vlevo do terminálu na jeho východním

vjezdu, nicméně naproti tomu odpadne obdobné křižování v dřívějším stavu při západním vjezdu do terminálu (byť toto se týkalo menšího počtu spojů - pouze linek ukončených na terminálu Hlavní nádraží). Nové odbočení, byť se týká většího počtu vozidel, je nadto vybudováno podle současných bezpečnostních norem a je řízeno světelnou signalizací takovým způsobem, že dráha trolejbusu při odbočení nekoliduje s žádným jiným současně volným směrem (na rozdíl od dřívější situace při západním vjezdu do terminálu). I při větším počtu průjezdů tak lze naopak očekávat spíše zvýšení bezpečnosti a snížení nehodovosti.

- Šrot nebyl uvažován mezi příjmy projektu v žádosti o podporu po dohodě s řídicím orgánem operačního programu s tím, že tyto příjmy budou vykázána v rámci žádosti o platbu, resp., konečného vyúčtování projektu.
- Projekt, v jehož rámci byl vybudován „terminál MHD“, byl identifikován v rámci vypořádání připomínek hodnotitelů po podání předběžné žádosti (a jejím hodnocení). Projekt byl identifikován názvem a výší grantu. Žadatel v rámci tohoto návrhu na přezkum uvádí též oficiální webovou adresu projektu v rámci programu Švýcarsko-české spolupráce: <https://www.swiss-contribution.cz/cs/zivotni-prostredi-a-infrastruktura/obnova-a-modernizace-zakladni-infrastruk/multimodalni-uzel-verejne-dopravy-v-pard/zakladni-informace/multimodalni-uzel-verejne-dopravy-v-2054>
- Náklady na stožáry trolejového vedení vyjmuty nejsou. V souladu se stanoviskem hodnotící komise v rámci hodnocení předběžné žádosti byly pouze vyjmuty vícenáklady spojené s „esteticky hodnotným“ provedením stožárů.
- Trolejové vedení je skutečně již od léta 2017 provozováno, proto se jak v případě nulové varianty (bez projektu), tak v případě varianty s projektem objevují vždy poloviční hodnoty oproti hodnotám vypočtených pro celý rok.
- Předpoklad hodnotitelů, že „s ohledem na výstavbu terminálu bylo nutno kompletně změnit trasování stop trolejového vedení zcela bez ohledu na existenci nebo neexistenci projektu“ není zcela správný, neboť v případě nerealizace projektu by jeden směr (směr z centra města do Polabin, tedy ten směr, v němž je dosahováno přínosů) mohl zůstat prakticky v dosavadní poloze s drobnou úpravou při křížení ulic Palackého a Kpt. Bartoše, směr z Polabin do centra města by pak mohl být podroben pouze nezbytným úpravám sledujícím nové směrové vedení pozemních komunikací, opět zejména při křižovatce ulic Palackého a Kpt. Bartoše.

#### **Po posouzení připomínek žadatele PK konstatovala následující:**

- Z vyjádření HK nelze usoudit, co konkrétně je chybně nastaveno v prvním roce hodnocení, a PK akceptuje reakci žadatele k tomuto bodu.
- Zdůvodnění neuvedení nákladů na údržbu ze strany žadatele s odkazem na jejich předpokládanou neměnnost nelze akceptovat obecně a už vůbec ne v případě projektu, jehož obsahem je nově vybudovaná infrastruktura.
- Oproti vyjádření HK o nedostatečném vysvětlení přínosů ze zvýšené bezpečnosti chodců je PK toho názoru, že způsob určení těchto přínosů je dostatečně vysvětlen již v příloze č. 10 PŽ – Hodnocení ekonomické efektivity.
- PK akceptuje zdůvodnění žadatele, proč nejsou započteny náklady nehodovosti z křižování trolejbusů silnicí I. třídy. Dále souhlasí s vyjádřeními žadatele k nezapočtení šrotu, k vyjmutí nákladů na stožáry a k doložení souvisejícího projektu financovaného z jiných zdrojů a považuje za uspokojivá též vysvětlení k nutnosti změny trasování stop trolejového vedení s ohledem na výstavbu terminálu a vyjádření k nulové variantě v roce 2017.



Na základě výše uvedeného konstatování se členové PK shodli, že Žádost o přezkum je v případě této připomínky „částečně důvodná“, přičemž však otázku neuvedení nákladů na údržbu považuje za zásadní problém.

### **III.5 - FINANČNÍ KVALIFIKACE**

#### **III.5.A - Finanční potřeba dotace**

##### **Komentář hodnotící komise (dále jen „HK“):**

K bodu III.5.A, III. 5.B a III.5.C souhrnně:

- Vstupy do FA nejsou úplné (viz komentáře v bodě III.4). Finanční potřeba dotace nebyla v projektové žádosti prokázána, neboť se jedná o dílčí součást výstavby multimodálního terminálu, jehož větší část byla realizována z jiných zdrojů. Vzhledem k tomu, že terminál tvoří základní prvek systému MHD v Pardubicích je jeho udržitelnost nad jakoukoliv pochybnost.

##### **Reakce žadatele:**

- V případě samostatného hodnocení předmětného projektu, jak předpokládá žadatel, je finanční potřeba dotace dostatečně prokázána.

##### **Po posouzení připomínek žadatele PK konstatovala následující:**

- PK souhlasí s tvrzením žadatele a je toho názoru, že i v případě finanční analýzy zahrnující náklady a příjmy u obou části terminálu by nedošlo ke zpochybnění finanční potřeby dotace.

Na základě výše uvedeného konstatování se členové PK shodli, že Žádost o přezkum je v případě této připomínky „důvodná“.

#### **III.5.D - Způsobilost nákladů**

##### **Komentář hodnotící komise (dále jen „HK“):**

- Z aktuálně zaslaných podkladů k plné žádosti není zřejmé, jak jsou konstruovány způsobilé a nezpůsobilé výdaje (trakční stožáry apod.) Krycí list rozpočtu stavby obsahuje chybné odkazy.

##### **Reakce žadatele:**

- Žadatel v rámci textové části přílohy č. 10 - ekonomického hodnocení - vyčíslil částku připadající na nezpůsobilé náklady v souvislosti s realizací stožárů pro trolejové vedení. Odůvodnění částek podrobněji rozvedl v rámci vypořádání připomínek ke kritériu III.5.D v rámci hodnocení předběžné žádosti, přičemž k tomuto odůvodnění nebyl již ze strany hodnotitelů žádný dodatečný požadavek, ani na doložení skutečností tvrzených v odůvodnění částek (hodnotitelé pouze vyjádřili požadavek na přeřazení mezi nezpůsobilé výdaje). Žadatel přesto v rámci odůvodnění svého návrhu na přezkum v tomto kritériu dokládá konkrétní údaje, z nichž vycházel, a způsob výpočtu, kterým dospěl k uvedeným částkám nezpůsobilých výdajů připadajících na "estetickou hodnotu" stožárů. Viz. přílohy depeše č. 2 - 4 k žádosti o přezkum.
- Žadatel si není vědom údajně chybných odkazů ve výkazu výměr, tyto údajně chybné odkazy nebyly nijak konkretizovány a žadatel tak ani nemá možnost se k této výtce konkrétněji vyjádřit.

##### **Po posouzení připomínek žadatele PK konstatovala následující:**

- PK souhlasí s tvrzením žadatele.

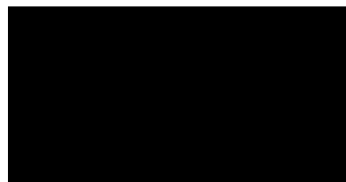
Na základě výše uvedeného konstatování se členové PK shodli, že Žádost o přezkum je v případě této připomínky „**důvodná**“.

Členové PK se následně konsenzuálně shodli, že žadatelem předložená Žádost o přezkum věcného hodnocení je v případě dvou kritérií nedůvodná, u dvou kritérií částečně důvodná a v případě pěti kritérií důvodná. Byl tak potvrzen závěr věcného hodnocení, a to že uvedenou žádost o podporu nelze doporučit ke schválení v rámci OPD.

**Souhrnný závěr:** Členové PK se následně konsenzuálně shodli, že předložená Žádost o přezkum věcného hodnocení projektu „**Multimodální uzel veřejné dopravy v Pardubicích - trakční trolejové vedení trolejbusové dráhy**“ je v případě dvou kritérií **nedůvodná** a byl tak potvrzen výsledek věcného hodnocení, a to že výše **uvedenou žádost o podporu nelze doporučit ke schválení v rámci OPD**.

S ohledem na skutečnost, že nad uvedeným závěrem panovala mezi členy PK konsenzuální shoda, tak nebylo nutné přistoupit k hlasování.

Zápis zpracovala:  
dne 10. 04. 2018



tajemník PK

Zápis schválil (na základě předchozího elektronického odsouhlasení ze strany všech členů PK):  
dne 27.4.2018



předseda PK