



EVROPSKÁ UNIE
Evropské strukturální a investiční fondy
Operační program Doprava

Vyhodnocení plnění specifického cíle 1.1 Operačního programu Doprava 2014 – 2020 a doporučení pro přípravu Operačního programu Doprava 2021 – 2027

NDCON + SPF GROUP

07/2021

Cíle evaluace – první část

- ▶ vyhodnotit naplňování cílů OPD2 v SC 1.1
- ▶ dokumentovat výsledky a dopady intervencí SC 1.1
- ▶ z tohoto vyhodnocení získat poznatky, které napomohou efektivnímu nastavení podpory OPD3 v novém programovém období

Cíle evaluace – druhá část

- ▶ **zhodnotit dosavadní pokrok** v implementaci jednotlivých SC
- ▶ **identifikovat problémy a rizika** ohrožující úspěšnou přípravu a realizaci projektů
- ▶ na základě těchto zjištění **poskytnout doporučení ŘO**, jak identifikované problémy a rizika v novém programovém období eliminovat

Evaluační otázky

Hlavní evaluační otázka 1: Jaké výsledky dosud přinesla realizace OPD2 v SC 1.1?

Dílčí evaluační otázky:

1.1	Došlo vlivem realizace projektů OPD2 ke zlepšení podmínek pro vyšší konkurenceschopnost a větší využití železniční dopravy?
1.2	Které projekty přispívají nejefektivněji a které nejméně efektivně ke zlepšení podmínek pro vyšší konkurenceschopnost a větší využití železniční dopravy?
1.3	Odpovídají dosažené výsledky předpokladům, na kterých bylo založeno ekonomické hodnocení projektů?

Evaluační otázky

Hlavní evaluační otázka 2: Jaká doporučení plynou z implementace OPD2 pro přípravu a implementaci OPD3?

Dílčí evaluační otázky:

- | | |
|------------|---|
| 2.1 | Lze ze současného stavu implementace OPD2 předpokládat, že budou splněny cíle programu? |
| 2.2 | Byl OPD2 implementován optimálním způsobem? |
| 2.3 | Existují dostatečné kapacity pro zajištění kvalitní přípravy a realizace projektů v SC 1.4 a 2.3? |

Specifický cíl 1.1

- ▶ Zlepšení infrastruktury pro vyšší konkurenceschopnost a větší využití železniční dopravy

Hodnocené projekty

- ▶ 49 projektů SC 1.1 – většina 1-2 roky v provozu

	TEN-T		mimo TEN-T	
Počet projektů	27		22	
z toho	core network	comprehensive network	přípojná na TEN-T	bez připojení na TEN-T
	16	11	15	7

- ▶ technologické – 12, infrastrukturní – 37
- ▶ traťové – 33, staniční – 16

1.1 Vliv projektů OPD

- ▶ Hodnocené aspekty:
 - ▶ Jízdní doba
 - ▶ Nabídka spojů v jízdním řádu
 - ▶ Propustnost
 - ▶ Dopravní a přepravní výkon
 - ▶ Bezpečnost
 - ▶ Provozní náklady

Jízdní doba v osobní dopravě

- ▶ porovnány KJŘ před a po realizaci projektů
- ▶ v průměru zkrácení jízdních dob o 6 %
- ▶ zvýšení stability jízdních řádů

	Os	Sp	R
TEN-T	0,95	0,93	0,92
mimo TEN-T	0,94	0,91	0,93

Jízdní doba v osobní dopravě

- ▶ Projekty OPD - technické předpoklady pro zkrácení jízdních dob
- ▶ Zvýšení kapacity a traťové rychlosti (nad 100 km/h podmíněno ETCS)
- ▶ Moderní vlaky = lepší dynamické vlastnosti
- ▶ Optimální provozní koncept na trati



Foto: Antonín Kapraň

Nabídka spojů v jízdním řádu

- ▶ TEN-T – nárůst počtu spojů v každé kategorii vlaků
- ▶ mimo TEN-T – stagnace, změny v rámci kategorií

	Os	Sp	R
TEN-T	107 %	183 %	131 %
mimo TEN-T	102 %	98 %	97 %

Propustnost

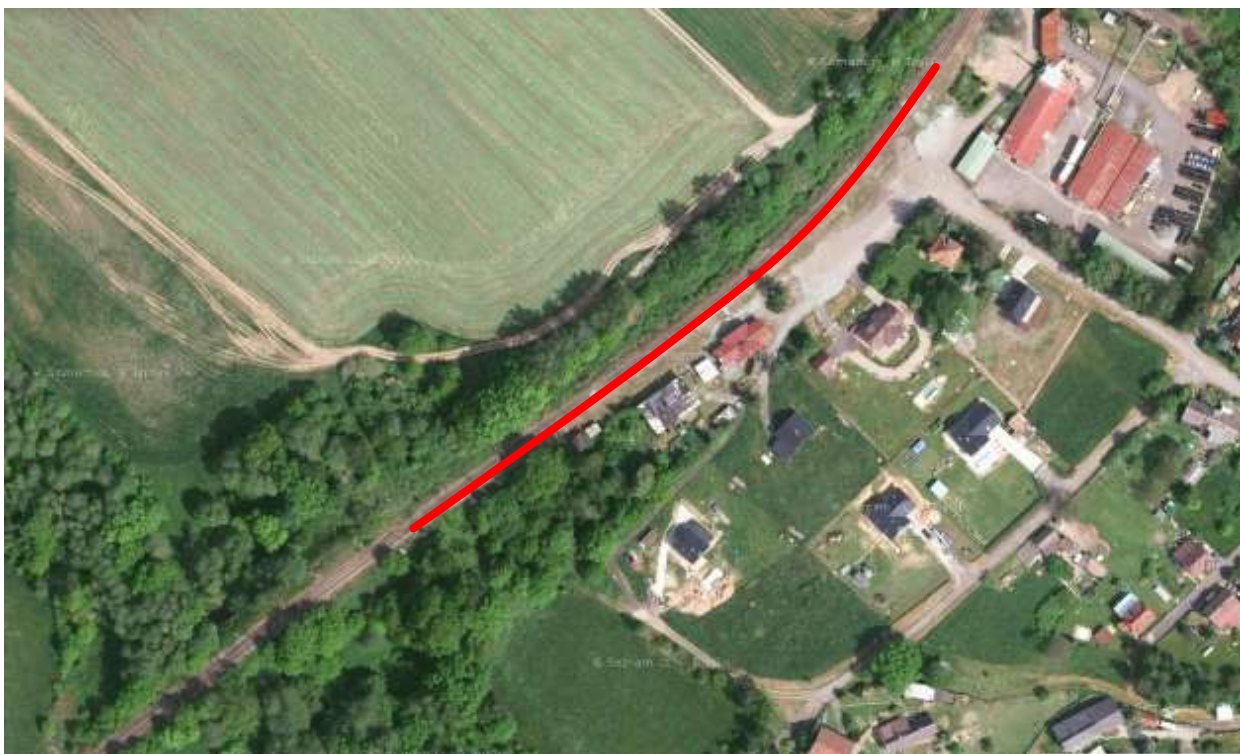
- ▶ **Propustnost** (*propustná výkonnost, n*) - udává realizovatelný počet jízd vlaků na traťovém úseku
- ▶ analyzovaná období:
 - ▶ přepravní špička – dvouhodinové období (120 min.),
 - ▶ 5 až 20 hodin (900 min.),
 - ▶ celý den (1440 min.).

Propustnost

- Navýšení propustnosti tratí o 14 %

	celodenní	5 – 20h	2hod. špička
TEN-T	+ 7 %	+ 7 %	+ 7 %
mimo TEN-T	+ 18 %	+ 18 %	+ 11 %

Propustnost – žst. Markvartice



PŘED



PO

Dopravní a přepravní výkon

- Nárůst výkonů osobní i nákladní dopravy

	Osobní doprava		Nákladní doprava	
	Dopravní výkon	Přepravní výkon	Dopravní výkon	Přepravní výkon
TEN-T	1,15	1,11	1,10	1,00
mimo TEN-T	1,05	1,05	1,04	1,08

Bezpečnost

- ▶ statistika mimořádných událostí (MU) na celé železniční síti ČR za roky 2012 – 2019
- ▶ k hodnoceným 49 projektů OPD se vztahovalo 446 MU
- ▶ dlouhodobě – stagnace počtu MU
- ▶ efekt projektů OPD - snížení počtu MU způsobených stavebně-technickým stavem infrastruktury

Provozní náklady

- ▶ provozuschopnost a provozování ŽDC
- ▶ obtížná porovnatelnost - náklady za žst. a mezistaniční úseky
- ▶ SFDI - navýšení prostředků na provozuschopnost + budovy
- ▶ provozování – snížení nákladů o 25 %

1.2 Efektivnost nákladů

- ▶ traťové projekty - hodnoceno podle nákladů k dosažení pozitivní změny aspektů jízdní doba, počet spojů osobní dopravy, propustnost a bezpečnost
- ▶ nejlepší – zásadní modernizace tratě a projekty typu revitalizací
- ▶ staniční projekty - porovnání výše nákladů nutných na zvýšení obrátu ve stanici
- ▶ nejlepší – žst. Plzeň



Foto: Michal Novotný



©Ministerstvo
dopravy

1.3 Předpoklady CBA

- ▶ porovnání předpokladů EH a skutečných hodnot po realizaci projektů - provozní náklady (provozuschopnost a provozování) a úspory času
- ▶ provozuschopnost - skutečné náklady o 15 % nižší oproti odhadovaným v CBA
- ▶ provozování – odchylka 2 %
- ▶ u většiny projektů dochází k úsporám času

Odpověď na hlavní EO

- ▶ zlepšení technických parametrů na vybraných částech železniční sítě ČR jako základní předpoklad pro navazující rozvoj a možnosti intenzivnějšího využívání železnice
- ▶ nejvíce efektivní projekty pro zvýšení atraktivity železniční dopravy a její konkurenceschopnosti jsou rozsáhlé modernizační akce

Operační program Doprava zrychluje cesty, zvyšuje kapacitu a komfort v železniční dopravě



Problém

- Železniční trať v síti TEN-T s malými poloměry oblouků, klikatou trasou, zastaralou infrastrukturou a ve špatném technickém stavu.
- Traťová rychlost 80–100 km/h.
- Nekonkurenceschopné jízdní doby vlaků v relaci Praha–Plzeň (–Mnichov).
- Hluková zátěž sítě podél trati.

Řešení

- Modernizace trati s dílčími přeložkami oblouků v úseku Rokycany–Ejovice.
- V úseku Ejovice–Plzeň Doubavka novostavba vedená převážně v tunelech.
- Zavedení moderního traťového zabezpečovacího zařízení.

- Realizace protihlukových opatření.
- Realizace v rámci dvou dotačních období ve dvou fázích: v první fázi v období 2013–2015 s dotačním příspěvkem 3 419 440 199 Kč.

Výsledky

- Výrazné zkrácení trasy, zvýšení traťové rychlosti a zkrácení jízdních dob.
- Nová trasa využitelná i budoucí vysokorychlostní trati.
- Dosažení požadované únosnosti a propustnosti trati.
- Zavedení moderního zabezpečení a celkové zvýšení bezpečnosti provozu.
- Zvýšený komfort a zvýšená bezpečnost cestujících na modernizovaných zastávkách.
- Snížení hlukové zátěže.

Více informací na:
www.opd.cz/projekty

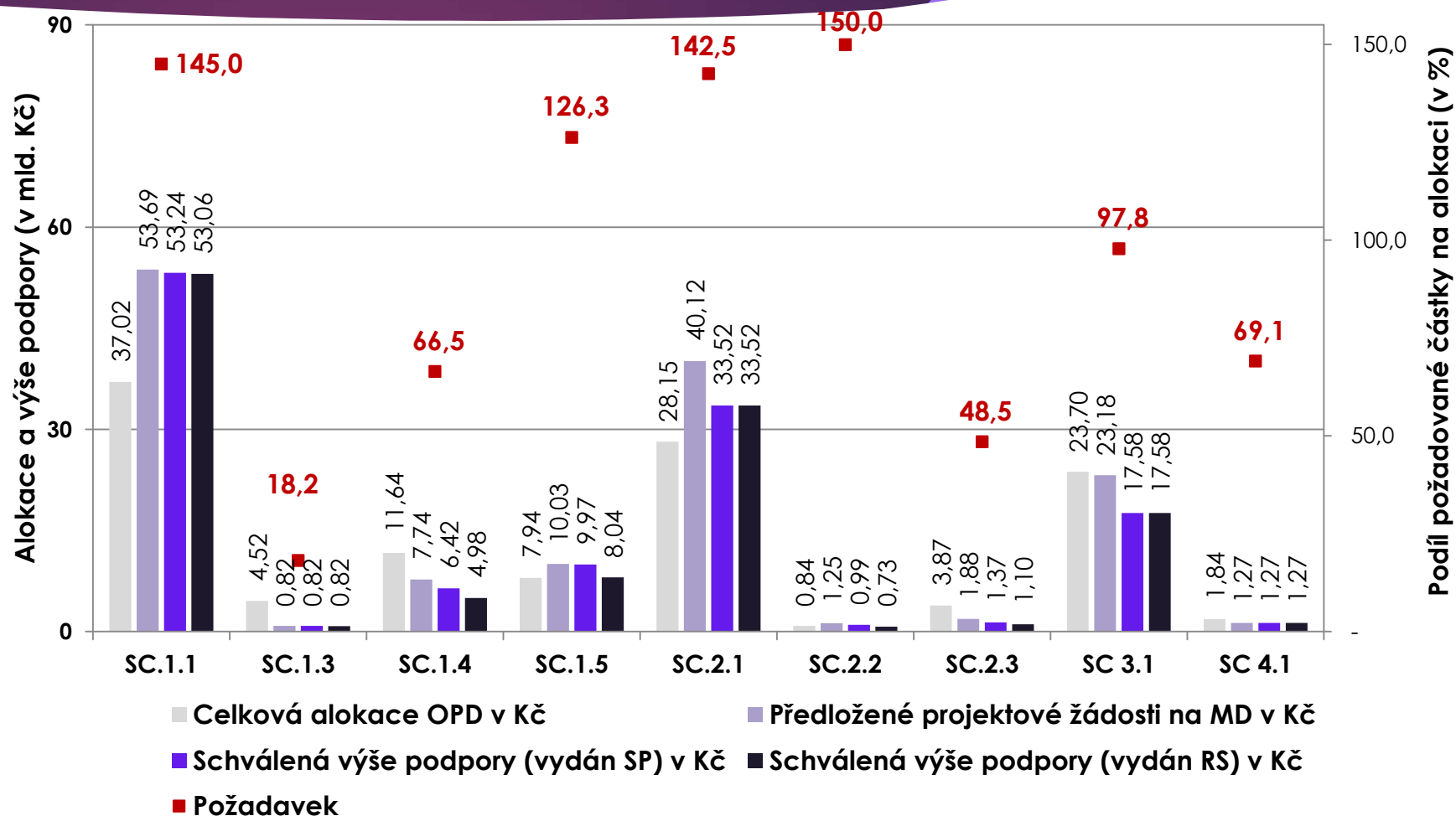


EVROPSKÁ UNIE
Evropské strukturální a investiční fondy
Operační program Doprava

Ministerstvo
dopravy

2.1 Naplňování cílů programu

- ▶ Alokace OPD2 bude s vysokou pravděpodobností vyčerpána.
- ▶ Převís schválené výše podpory v SC 1.1 (výrazně), 2.1, 1.5 a 2.2.
- ▶ Nevyčerpání alok. v SC 1.3, 1.4 a 2.3.
- ▶ → přesun alokace na investice do želez. infrastruktury a dálnic (TEN-T).
- ▶ SŽ a ŘSD čerpají nad očekávání, ostatní (města, provozovatelé terminálů) výrazně pod.



2.1 Naplňování cílů programu

- ▶ U specifických cílů 1.3, 1.5, 2.1 a 3.1 lze za současného stavu implementace očekávat, že dojde k naplnění cílových hodnot sledovaných indikátorů.
- ▶ U SC 1.1 nedojde k úplnému naplnění cílových hodnot u indikátoru Počet odstranění omezení na železniční trati, z důvodu zpoždění v přípravě příslušných staveb.
- ▶ U SC 1.4 nedojde k naplnění počtu cestujících MHD v elektrické trakci kvůli odložení realizace významných projektů i vlivu COVID-19 na dopravní chování populace.
- ▶ V SC 2.2 bude realizován menší počet dobíjecích a plnicích zařízení.
- ▶ V SC 2.3 bude realizováno výrazně méně zařízení a služeb ITS z důvodu nízkého zájmu potenciálních příjemců o podporu a nedojde k naplnění cílové hodnoty u počtu nehod se smrtelným zraněním z důvodu omezeného příspěvku projektů OPD ke snižování nehodovosti.

2.1 Naplňování cílů programu

Kód	Název indikátoru	Měrná jednotka	Výchozí hodnota	Cílová hodnota	Milník pro rok 2018	Dosažená hodnota do 01/2021	Věcný pokrok do 01/2021 k cíli (%)	Očekávaná hodnota indikátoru k 31. 12. 2023	Očekávaný věcný pokrok k 31. 12. 2023 k cíli (%)
SC 1.1									
7 01 01/C/12a	Celková délka rekonstruovaných nebo modernizovaných železničních tratí, z toho TEN-T	km	0	95		87,067	91,65%	150,56	158,48%
7 01 02	Délka rekonstruovaných železničních tratí mimo TEN-T	km	0	45		219,904	488,68%	298,835	664,08%
7 02 01	Délka modernizovaných železničních tratí TEN-T - GSMR/ETCS	km	0	930	167,4	493,705	53,09%	939,32	101,00%
7 02 02	Délka železničních tratí, na kterých je zavedeno DOZ či modernizováno zabezpečovací zařízení	km	0	800		661,634	82,70%	938,368	117,30%
7 05 01	Počet odstranění omezení na železniční trati	odstranění	0	23		17	73,91%	20,00	86,96%
7 06 01	Počet modernizací v železničních stanicích na železničních tratích mimo TEN-T	modernizace	0	10		31	310,00%	34,00	340,00%
7 06 02	Počet modernizací v železničních stanicích na železničních tratích TEN-T	modernizace	0	5		9	180,00%	9,00	180,00%
7 01 00/C/12	Celková délka rekonstruovaných nebo modernizovaných železničních tratí	km	0	140	40	306,971	219,27%	449,391	320,99%
7 06 10	Podíl zmodernizované TEN-T sítě s vyhovujícími parametry kvality sítě	%	59	65		62,41%	56,83%	64,89%	98,17%
7 02 10	Podíl sítě s požadovanými parametry interoperability řízení a bezpečnosti	%	21	38		30,02%	53,06%	57,75%	216,18%
7 05 10	Hodnota úspory času v železniční dopravě v EUR	EUR	-	-		58 037 561	116,08%	80 131 618	160,26%

2.2 Byl OPD2 implementován optimálním způsobem?

- U projektů SŽ a ŘSD (SC 1.1, 2.1 a 3.1) je podíl neschválených žádostí minimální a proces hodnocení a schvalování žádostí je relativně efektivní.
- U všech ostatních příjemců, resp. SC je podíl neschválených žádostí výrazně vyšší a délka procesu hodnocení a schvalování žádostí zpravidla větší.
- Nejhůře na tom byli příjemci v oblasti podpory modernizace plavidel, kde se nepodařila zahájit implementace projektů až do r. 2021

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

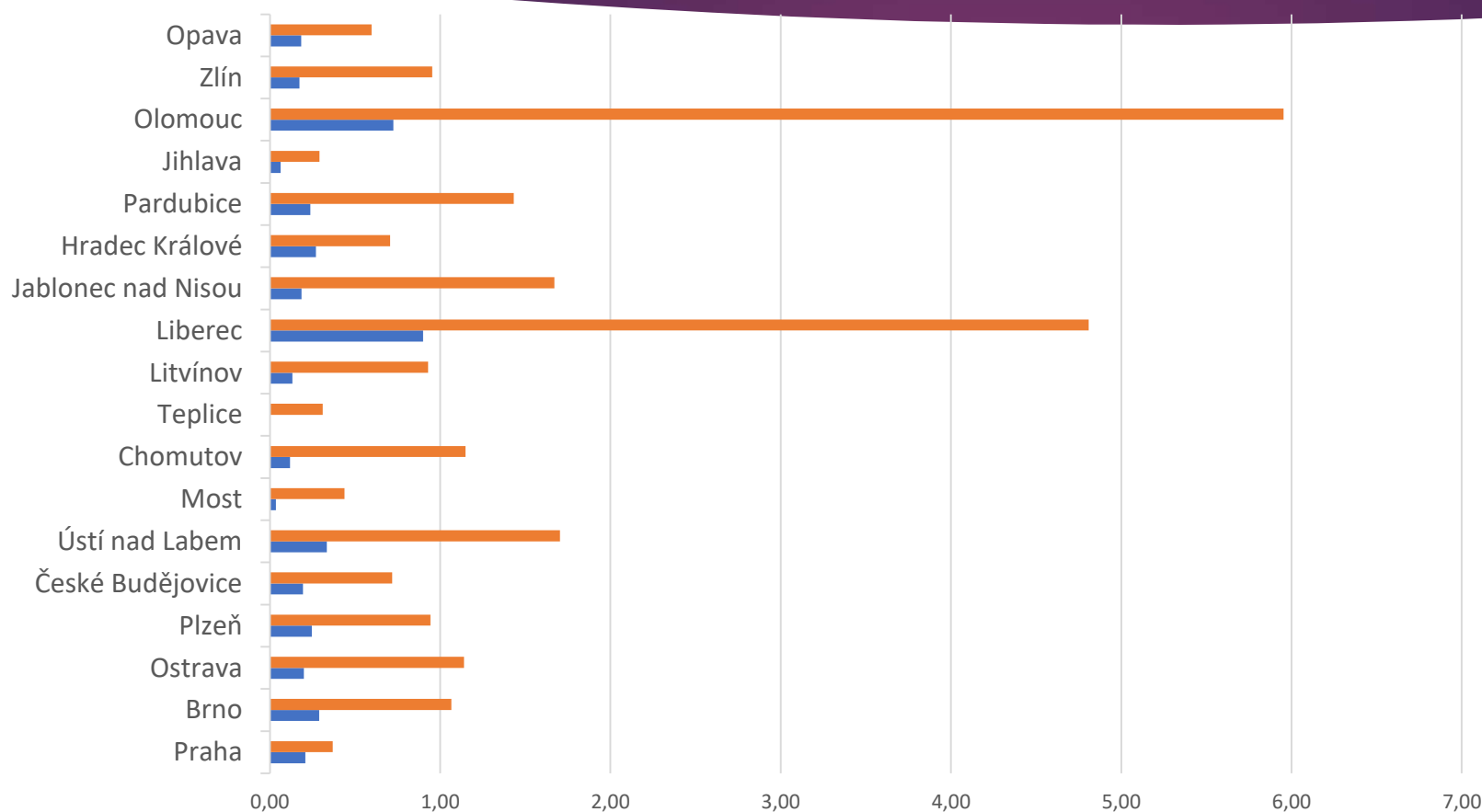
2.2 Byl OPD2 implementován optimálním způsobem?

- ▶ V SC 1.1 se nepodařilo realizovat některé původně plánované projekty v síti TEN-T, nebo na tratích s vysokým přepravním potenciálem, místo nichž byly realizovány náhradní projekty na méně významných tratích. Obecně zde však byla implementace úspěšná.
- ▶ V SC 1.3 převažovaly projekty menšího rozsahu a významu, protože se provozovatelé potýkají s řadou překážek pro rozvoj většího rozsahu.
- ▶ V SC 1.4 bylo realizováno větší množství projektů se spíše nižšími celkovými výdaji, nepodařily se zde zrealizovat některé původně plánované novostavby.
- ▶ V SC 1.5 se do začátku r. 2021 nepodařilo zahájit fyzickou realizaci ani jednoho projektu modernizace plavidel. Podpora pořízení kolejových vozidel v osobní železniční dopravě a podpora interoperability probíhaly zdárně.

2.2 Byl OPD2 implementován optimálním způsobem?

- ▶ V SC 2.1 byla implementace poměrně efektivní, nepodařilo se ovšem zrealizovat některé prioritní projekty.
- ▶ SC 2.2 byl v končícím období implementován v zásadě optimálně.
- ▶ V SC 2.3 byl menší zájem žadatelů a projekty zde byly relativně méně nákladné.
- ▶ V SC 3.1 se sice nepodařilo zrealizovat velkou část z prioritních staveb původně navržených k financování, i bez nich však lze vnímat implementaci SC 3.1 jako úspěšnou.
- ▶ U všech SC a oblastí podpory byla dle zjištění evaluátora v zásadě použita vhodná forma podpory.

2.3: Kapacity pro přípravu a realizaci projektů v SC 1.4 a 2.3



■ Podíl závazků ke krátkodobému finančnímu majetku ■ Podíl dlouhodobých závazků k příjmům

- Fiskální situace většiny měst s potenciálem realizace projektů v oblasti městské drážní infrastruktury a v oblasti ITS je relativně příznivá
- Pokud nedojde k dlouhodobým výpadkům příjmů měst, budou mít dostatečné fiskální kapacity pro realizaci projektů v OPD3.

2.3: Kapacity pro přípravu a realizaci projektů v SC 1.4 a 2.3

- ▶ V SC 1.4 lze předpokládat pokračování v realizaci kvalitních projektů na tramvajových tratích ve větších městech, kde se tyto projekty realizují již v současném období.
- ▶ Ne všechny projekty, které byly prezentovány při mapování absorpční kapacity, bude možné vzhledem ke kapacitám měst pro přípravu a realizaci projektů uskutečnit.
- ▶ U menších měst bude rozsah novostaveb na síti tramvajových a trolejbusových tratí jen omezený, žádoucí zde ovšem bude podpora modernizací stávajících tratí.
- ▶ Parametry modernizačních projektů způsobilých k podpoře z OPD3, stejně jako u doprovodné infrastruktury je potřeba upřesnit co nejdříve, aby se jim mohli žadatelé uzpůsobit.
- ▶ Otázkou je podpora metra D, která bude pro investora zajímavá jen nad určitou hranici výše podpory. V současné době s žádostí o podporu metra D z OPD3 investor nepočítá.

2.3: Kapacity pro přípravu a realizaci projektů v SC 1.4 a 2.3

- ▶ V SC 2.3 jsou kapacity rozvinuté zejména v městech, která se ITS věnují dlouhodobě.
- ▶ V OPD3 lze oproti OPD2 předpokládat větší aktivitu hl. m. Prahy, kde došlo k vyjasnění budoucích priorit v rámci přípravy PUMMu. Pokračovat v realizaci projektů v ITS budou také některá větší města.
- ▶ Naopak u menších měst, která realizovala projekty v oblasti ITS v OPD2 mohlo dojít k částečnému, či úplnému vyčerpání absorpční kapacity.
- ▶ Žádoucí bude jasné nastavení podmínek, za kterých bude možné podpořit rozvoj inteligentních parkovacích systémů, u kterých byly žádosti v OPD2 zpravidla neschváleny.
- ▶ Také ŘSD bude pokračovat v rozvoji funkcionalit ITS na síti celostátních silničních komunikací. Potíže při realizaci projektů ITS mohou vznikat v důsledku nedostatku kvalifikovaného personálu na MD i ŘSD.

Odpověď na hlavní EO

► Viz doporučení...

Doporučení

- ▶ Podporovat investice do modernizace přejezdů
- ▶ Provádět hodnocení předpokladů CBA po cca 5 letech od zprovoznění projektů
- ▶ Vliv covidu-19 - prognózu růstu veřejné dopravy uvažovat s časovým posunem cca 5 let vzad, prognózu růstu automobilové dopravy používat s časovým posunem cca 5 let vpřed
- ▶ Vyhodnotit data z prvního roku „po covidu“ - formulovat opatření pro dopravní analýzy připravovaných projektů i ex-post hodnocení provedených staveb

Doporučení

- ▶ Pečlivě naplánovat rozdělení projektových záměrů v oblasti železniční infrastruktury mezi jednotlivé zdroje a případně implementovat železniční projekty OPD3 po ukončení RRF
- ▶ Zavést dotační podporu výstavby a obnovy vleček v OPD3
- ▶ Koncepčně řešit problematiku lokalit vhodných pro rozvoj intermodálních terminálů vč. majetkoprávní přípravy
- ▶ Vydat pravidla (včetně podrobného výčtu způsobilých výdajů) pro projekty městské drážní infrastruktury co nejdříve, aby zájemci mohli odfiltrovat projekty, které nenaplňují podmínky OPD

Doporučení

- ▶ Specifikovat, za jakých podmínek je modernizace a rekonstrukce městské drážní infrastruktury akceptovatelná z pohledu OPD
- ▶ Rozvíjet komunikaci ŘO s velkými příjemci na pravidelné bázi, aby se případná metodická nedorozumění objasnila včas bez víceprací
- ▶ Rozšířit metodickou podporu pro (nezkušené) žadatele. Např. o workshopy zaměřené na zpracování CBA, semináře s ukázkami práce v ISKP a prezentace příkladů dobré i špatné praxe

Doporučení

- ▶ Zavedení zjednodušené formy ekonomické analýzy (např. MCA) pro inv. méně náročné projekty v oblasti měst. drážní infra. a ITS
- ▶ Zvážit zavedení jednokolového systému hodnocení žádostí v oblasti městské drážní infrastruktury pro investičně méně náročné projekty
- ▶ Zpřesnit informování žadatelů o stavu hodnocení žádosti. Uvádět předpokládaný termín ukončení dané fáze hodnocení i celého procesu hodnocení v monitorovacím systému.

Doporučení

- ▶ V oblasti podpory infrastruktury pro alternativní paliva podporovat i modernizaci stávajících dobíjecích / plnicích stanic
- ▶ Rozšířit okruh oprávněných příjemců u podpory ITS o společnosti zřizované, vlastněné či kontrolované obcemi, městy a kraji, jejichž činnost souvisí s dopravou
- ▶ Posílit personální kapacity ŘSD a MD o kvalifikované pracovníky s kompetencemi v oblasti ITS
- ▶ Zvážit provázanost výzev podporujících C-ITS u infrastruktury a vozidel (OPD3 a IROP2)

Doporučení

- ▶ Co nejdříve přesně specifikovat, za jakých podmínek a zdali budou inteligentní parkovací systémy podporované
- ▶ Dokončit transformaci ŘSD na státní organizaci a následně zvýšit odměny pro nedostatkové profese a další profese klíčové pro přípravu a dozor staveb
- ▶ U projektů na silniční síti by bylo vhodné vždy osazovat sčítače provozu pro zajištění monitorování provozu 1 – 3 roky před zahájením stavby a také pro následné monitorování výsledků projektů

Děkujeme za pozornost



EVROPSKÁ UNIE
Evropské strukturální a investiční fondy
Operační program Doprava

