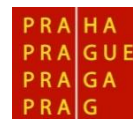




EVROPSKÁ UNIE  
Evropské strukturální a investiční fondy  
Operační program Praha – pól růstu ČR



**Evaluace nastavení cílových  
hodnot vybraných indikátorů  
v prioritní ose 2 Operačního  
programu Praha – pól růstu ČR**

Zpracováno v rámci zakázky „Evaluace nastavení cílových hodnot vybraných indikátorů v prioritní ose 2 Operačního programu Praha – pól růstu ČR“.

**Zadavatel:**

**Hlavní město Praha, Magistrát hlavního města Prahy, Odbor evropských fondů**

Mariánské nám. 2, 110 01 Praha 1

IČ 00064581

Osoba oprávněná jednat jménem zadavatele: Ing. Karel Andrlé, pověřený ředitel Odboru evropských fondů

Kontaktní osoba: Ing. Tereza Fuka

**Zpracovatel:**

**PROCES – Centrum pro rozvoj obcí a regionů, s.r.o.**

Moravská 758/95, 700 30 Ostrava - Hrabůvka,

IČ: 28576217 tel.: +420 595 136 023, web: <http://rozvoj-obce.cz/>, e-mail: [info@rozvoj-obce.cz](mailto:info@rozvoj-obce.cz)

**Realizační tým:**

Doc. Ing. Lubor Hruška, Ph.D.

Ing. Ivana Foldynová, Ph.D.

PhDr. Andrea Hrušková

Ing. Renata Zdařilová, Ph.D.

Ing. Jiří Hloušek

Ing. Petr Proske

Ing. David Kubáň a další

**Citační vzor:** HRUŠKA, L.; FOLDYNOVÁ, I.; a kol. (2019) *Evaluace nastavení cílových hodnot vybraných indikátorů v prioritní ose 2 Operačního programu Praha – pól růstu ČR*. Ostrava: PROCES – Centrum pro rozvoj obcí a regionů, s.r.o.

Stav k 5. 12. 2019

## Obsah

Seznam zkratk.....	4
Manažerské shrnutí.....	5
Summary .....	10
1 Úvod .....	15
1.1 Seznam expertů realizačního týmu .....	16
2 Použitá metodologie a provedená šetření .....	17
3 Analýza dat .....	19
3.1 Vymezení předmětu evaluace .....	19
3.1.1 Specifický cíl 2.1.....	19
3.1.2 Specifický cíl 2.2.....	20
3.1.3 Definice indikátorů SC 2.1 a SC 2.2.....	22
3.2 Životní cyklus programu se zaměřením na prioritní osu 2 .....	23
3.2.1 Přípravná fáze.....	24
3.2.2 Implementační fáze .....	25
3.3 Obecné vývojové trendy 2011 - 2019.....	30
3.3.1 Vývoj cen stavebních prací .....	30
3.3.2 Situace v oblasti povolování staveb .....	31
3.3.3 Vývoj kurzů CZK a EUR.....	33
3.3.4 Vývoj preference MHD .....	34
3.4 Posouzení a prognóza.....	35
3.4.1 Posouzení a prognóza SC 2.1.....	35
3.4.2 Posouzení a prognóza SC 2.2.....	44
4 Hlavní závěry a zjištění, odpověď na evaluační otázku .....	48
4.1 Hlavní závěry pro SC 2.1 .....	48
4.2 Hlavní závěry pro SC 2.2 .....	49
5 Doporučení (včetně návrhů na jejich využití) a závěr .....	51
5.1 D1 Zařazení nového indikátoru výstupu do indikátorové soustavy SC 2.1 .....	51
5.2 D2 Dojednání úpravy cílové hodnoty indikátoru 34901 Počet objektů nově využívajících OZE .....	52
5.3 D3 Snížení indikátorů v oblasti inteligentních budov (3 27 00, 3 49 01 a 3 25 00) a reálné navýšení indikátorů v oblasti veřejné dopravy (3 60 10) a zavedení indikátoru 3 28 02 .....	52
5.4 D4 Možnost nové výzvy v aktivitě 2.1.3 .....	52
Použitá literatura a zdroje .....	55

## Seznam zkratek

B+R	Bike & Ride
CZV	Celkové způsobilé výdaje
DPP	Dopravní podnik hl. města Prahy, a.s.
EFRR	Evropský fond pro regionální rozvoj
EK	Evropská komise
ESF	Evropský sociální fond
EVP	Energeticky vztažná plocha
FON	Odbor evropských fondů, Magistrát hl. města Prahy
HMP	Hlavní město Praha
HSV	Hlavní stavební výroba
IPR	Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy
IROP	Integrovaný regionální operační program
IS KP14+	Informační systém koncového příjemce (internetový portál)
ITI	Integrované teritoriální investice
MČ	Městská část
MHMP	Magistrát hlavního města Prahy
MMR	Ministerstvo pro místní rozvoj ČR
MS2014+	Monitorovací systém pro programové období 2014 - 2020
NOK	Národní orgán pro koordinaci, Ministerstvo pro místní rozvoj ČR
OP PPR	Operační program Praha – pól růstu ČR, též OP Praha – pól růstu ČR
OP ŽP	Operační program životní prostředí
P+R	Park & Ride
PK	Plánovací komise
PO	Prioritní osa
PRI	Odbor projektového řízení MHMP
PSV	Přidružená stavební výroba
ROPID	Regionální organizátor pražské integrované dopravy
ŘO	Řídicí orgán Operačního programu Praha – pól růstu ČR
SC	Specifický cíl
SF	Strukturální fondy
TSK	Technická správa komunikací hlavního města Prahy (hl. m. Prahy)

## Manažerské shrnutí

Předmětem této evaluace je zhodnotit nastavení cílových hodnot indikátorů při přípravě programu OP PPR pro hodnocení naplňování specifických cílů 2.1 a 2.2 v prioritní ose č. 2. V případě, že bude stanoveno riziko nenaplnění nebo přeplnění cílové hodnoty indikátoru ke konci programového období a to na základě analýzy dynamiky trendu vývoje postupného naplňování indikátorů, budou identifikovány příčiny těchto rizik (např. špatné nastavení indikátorů v programu, vývoj cen stavebních prací) a bude následovně navržena a zdůvodněna úprava hodnot indikátorů tak, aby dosáhly na účelné a reálné naplňování specifických cílů 2.1 a 2.2.

Cílem je zodpovědět evaluační otázku:

### **Je stávající nastavení cílových hodnot indikátorů v PO 2 vzhledem k realizaci programu účelné a reálné?**

Vysvětlení a kontext evaluační otázky: Částečně deskriptivní a částečně normativní otázky popisují dynamiku indikátorů včetně důvodu nenaplnění/přeplnění cílových hodnot indikátorů jednak na úrovni projektů podporovaných OP PPR v rámci PO 2 a také na úrovni programu. Hodnocení je založeno primárně na analýze dokumentů a dat. Pro interpretační kontext jsou využity polo-strukturované rozhovory, které doplňují identifikaci důvodů přeplnění/nenaplnění indikátorů.

Použitá metodologie vychází z principů datové a zdrojové triangulace a z principu participace, aby při hodnocení byly zahrnuty všechny relevantní názory odborníků. Závěry byly formulovány na základě dat a informací získaných z více na sobě nezávislých zdrojů. Metoda „desk research“ spočívá ve sběru a analýze sekundárních dat. Princip participace formou polo-strukturovaných rozhovorů pak poukazuje na potřebu zapojení dotčených subjektů a využití co nejvíce informací a dat z hodnoceného prostředí při přímé interakci s dotazovanými osobami.

V rámci prioritní osy 2 (dále PO 2) „Udržitelná mobilita a energetické úspory“ byly evaluovány dva specifické cíle (SC):

- SC 2.1 Energetické úspory v městských objektech dosažené také s využitím vhodných obnovitelných zdrojů energie, energeticky efektivních zařízení a inteligentních systémů řízení
- SC 2.2 Zvyšování atraktivity užívání městské veřejné dopravy

V rámci **SC 2.1 Energetické úspory v městských objektech dosažené také s využitím vhodných obnovitelných zdrojů energie, energeticky efektivních zařízení a inteligentních systémů řízení** jsou podporovány tyto aktivity:

- Aktivita 2.1.1: Zvyšování energetické efektivity v rámci objektů a technických zařízení pro zajištění provozu městské VEŘEJNÉ dopravy
- Aktivita 2.1.2: Zvyšování energetické efektivity v rámci objektů a technických zařízení pro zajištění provozu městské SILNIČNÍ dopravy
- Aktivita 2.1.3: Realizace pilotních projektů přeměny energeticky náročných městských budov na budovy s téměř nulovou spotřebou energie (příp. na budovy v pasivním energetickém standardu) s integrovanými inteligentními systémy, které umožní centralizaci plnohodnotného sledování, ovládání a plánování funkcí zařízení budov

V rámci **SC 2.2 Zvyšování atraktivity užívání městské veřejné dopravy** jsou podporovány tyto aktivity:

- Aktivita 2.2.1: Realizace záchytných parkovišť systému P+R (park & ride) u stanic a zastávek drážní dopravy, případně včetně doplňkových služeb úschovy jízdních kol B+R
- Aktivita 2.2.2: Opatření pro preferenci povrchové městské veřejné dopravy v uličním provozu

Pro oba výše uvedené specifické cíle byly stanoveny indikátory výstupu, u kterých bylo v rámci evaluace sledováno, zda má nastavení cílových hodnot indikátorů vypovídající hodnotu pro hodnocení plnění cílů projektů a naplňování specifických cílů 2.1 a 2.2.

### **Hlavní závěry pro SC 2.1**

K 30. 11. 2019 došlo k naplnění u indikátoru 3 49 00 Počet podpořených objektů, a to dohromady v rámci uzavřených smluv nebo schválených projektů na 226,7 %, což ukazuje na výraznou přeplněnost indikátoru. Indikátor 3 60 10 Odhadované roční snížení emisí skleníkových plynů je splněn v rámci uzavřených smluv nebo schválených projektů ze 75,4 %. Výrazně nízký je stav plnění cílových hodnot u indikátoru 3 49 01 Počet objektů nově využívající OZE, indikátoru 3 27 00 Snížení roční spotřeby primární energie ve veřejných budovách a u indikátoru 3 25 00 Energeticky vztažná plocha zrenovovaných budov. Dva z těchto indikátorů (3 27 00 Snížení roční spotřeby primární energie ve veřejných budovách a u indikátoru 3 25 00 Energeticky vztažná plocha zrenovovaných budov) jsou plně navázány na realizaci aktivity 2.1.3, do které spadaly projekty přeměny energeticky náročných městských budov. U těchto dvou indikátorů není pravděpodobné, že by došlo do konce programovacího období k jejich naplnění. U indikátoru 3 49 01 Počet objektů nově využívající OZE je pravděpodobnost naplnění cílových hodnot velmi nízká a předpokládá se pouze minimální navýšení této hodnoty.

Indikátory, které nejsou naplňovány:

- 3 25 00 Energeticky vztažná plocha zrenovovaných budov
- 3 27 00 Snížení roční spotřeby primární energie ve veřejných budovách
- 3 49 01 Počet objektů nově využívající OZE

Indikátor, který je dostatečný z hlediska životního cyklu programu:

- 3 60 10 Odhadované roční snížení emisí skleníkových plynů

Indikátor, který je přeplněn:

- 3 49 00 Počet podpořených objektů - cílová hodnota 30, současná hodnota 68, ale z toho je 45 objektů v rámci projektu Zvýšení energetické efektivity v soustavě veřejného osvětlení hlavního města Prahy.

## **Příčiny nenaplnění indikátorů:**

### **A/Externí vlivy na naplňování indikátorové soustavy**

**SC21\_A1 Délka přípravy projektu včetně vyřešení stavebního povolení**, kde došlo k nárůstu počtu dnů (viz kap. 3.3.2)

**SC21\_A2 V průběhu posledních pěti let došlo k výraznému zvýšení cen stavebních děl.** Růstový cenový vývoj vykazovaly vstupní nákladové i materiálové indexy - od roku 2014 roste cena stavebních prací a děl a ceny materiálových vstupů stavební výroby (viz kapitola 3.3.1)

### **B/Nedostatky v přípravné fázi OP PPR PO 2 SC 2.1**

**SC21\_B1 Příčina nevhodně nastavené indikátorové soustavy** – chybí indikátor Snížení roční spotřeby primární energie v zařízeních pro dopravní infrastrukturu.

**SC21\_B2 Příčina nedostatečné absorpční kapacity** – především u aktivit 2.1.2 a 2.1.3. Při nastavení programu měl být od začátku u aktivity 2.1.3 mezi oprávněnými žadatele zahrnutý MČ, ne až po revizi programového dokumentu č. 1 (duben 2017)

**SC21\_B3 Příčina ve špatně stanovené cílové hodnotě indikátorů EVP z důvodu podhodnocení nákladů na realizaci při přípravě programu:** Aktivita 2.1.3 byla stanovená velmi ambiciózně bez podkladových studií i přesto, že se dopředu vědělo, že se bude jednat o nesourodé, komplikované projekty s dlouhodobou přípravou. Nastavení cílových hodnot bylo podceněno z hlediska finanční náročnosti regenerace objektů na požadovaný standard, což se projevilo i v roce 2014 při zvýšení cílové hodnoty při přípravě programu. Odhadované hodnoty zřejmě vycházejí především od odborníků z akademického prostředí a byla zde podceněna konzultace s odborníky s praktickou zkušeností s realizací takovýchto projektů.

### **C/Nedostatky při implementaci OP PPR PO 2 SC 2.1**

**SC21\_C1 Nevhodně nastavená dotační výzva č. 30** – podcenění investičních nákladů v aktivitě 2.1.3, nevhodně nastavené hodnotící kritérium 2, které ovlivňuje kritérium č. 8 Efektivnost projektu.

**SC21\_C2 Revize programového dokumentu č. 2** (květen 2017 – červenec 2018) při revizi se mohlo projednat i snížení požadovaného energetického standardu v aktivitě 2.1.3, čím by došlo ke zvýšení absorpční kapacity této výzvy za náklady 20 tis. Kč za m<sup>2</sup> EVP

## Hlavní závěry pro SC 2.2

K 30. 11. 2019 došlo k naplnění u indikátoru 3 60 10 Odhadované roční snížení emisí skleníkových plynů na 119,6 %. Indikátor 7 40 01 Počet vytvořených parkovacích míst je splněn na 85,9 % a indikátor 7 04 01 Počet zařízení a služeb pro řízení dopravy by mohl být splněn v případě realizovaných projektových záměrů na 102,5 %. Velmi nízké plnění je vykazováno u indikátoru 7 49 01 Délka nových podélných dělicích preferenčních opatření, a to ve výši 34,6 % cílové hodnoty. I když je hodnota naplnění indikátoru velmi nízká, na základě získaných podkladů od ŘO vycházejících z pravidelných vícestranných jednání byl očekáván v rámci otevřené výzvy č. 44 příjem prvních nestavebních projektů až v září 2019. I když příjem prvních projektových žádostí byl očekáván až v druhé polovině programového období je dle informací ŘO počítáno s naplněním indikátoru 7 49 01 do 31. 12 2023.

Indikátor, který není naplňován:

- 7 49 01 Délka nových podélných dělicích preferenčních opatření – je zde dostačená absorpční kapacita, rovněž nejde o komplikované a vysokonákladové projekty. Dle vyjádření ŘO je počítáno s naplněním indikátoru. Uvedené stanovisko s přihlédnutím ke všem okolnostem lze posoudit za reálné.

Indikátory, které jsou dostatečné z hlediska životního cyklu programu:

- 7 40 01 Počet vytvořených parkovacích míst
- 7 04 01 Počet zařízení a služeb pro řízení dopravy

Indikátor, který je přeplněn:

- 3 60 10 Odhadované roční snížení emisí skleníkových plynů

### Příčiny nenaplnění indikátorů:

#### A/Externí vlivy na naplňování indikátorové soustavy

**SC22\_A1 Délka přípravy projektu včetně vyřešení stavebního povolení**, kde došlo k nárůstu počtu dnů (viz kap. 3.3.2)

#### B/Nedostatky v přípravné fázi OP PPR PO 2 SC 2.2

**SC22\_B1 Příčina v nedostatečné absorpční kapacitě** - v rámci přípravy OP PPR bylo podceněno zpracování podkladových analýz, které by identifikovaly potenciální lokality vhodné pro výstavbu P+R a pro využití preferenčních pruhů v rámci městské veřejné dopravy v uličním provozu.

#### C/Nedostatky při implementaci OP PPR PO 2 SC 2.2

**SC22\_C1 Příčina v nedostatečné aktivitě potenciálních žadatelů při přípravě projektů (odborníci Magistrátu hl. města Prahy (např. odbor investiční, správy majetku), příp. Technická správa komunikací, a.s.**



### **Doporučení (včetně návrhů na jejich využití)**

Doporučení se týkají pouze indikátorů v rámci SC 2.1, jelikož indikátory ve SC 2.2 byly upraveny Revizí programového dokumentu č. 2 a bylo stanoveno, že jejich naplnění je reálné. Níže jsou zformulována 4 možná doporučení jak postupovat v následujícím období:

- D1 Zařazení nového indikátoru výstupu do indikátorové soustavy SC 2.1
- D2 Dojednání úpravy cílové hodnoty indikátoru 3 49 01 Počet objektů nově využívajících OZE
- D3 Snížení indikátorů v oblasti inteligentních budov (3 27 00, 3 49 01 a 3 25 00) a reálné navýšení indikátorů v oblasti veřejné dopravy (3 60 10) a zavedení indikátoru 3 28 02
- D4 Možnost nové výzvy v aktivitě 2.1.3

## Summary

The subject of this evaluation is to evaluate the setting of the target values of indicators in the preparation of the OP PGP program for the evaluation of the fulfillment of specific objectives 2.1 and 2.2 in Priority Axis No. 2. If the risk of non-fulfillment or over-fulfillment of the target value of the indicator at the end of the program period is determined based on the dynamics analysis of the trend of gradual fulfillment of indicators, the causes of these risks will be identified (e.g. incorrect setting of indicators in the program, development of prices of construction works) and subsequently the adjustment of the values of the indicators will be proposed and justified so that they achieve the effective and realistic fulfillment of the specific objectives 2.1 and 2.2.

The aim is to answer the evaluation question:

### **Is the current setting of the target values of indicators in PA 2 effective and realistic in relation to the program implementation?**

Explanation and context of the evaluation question: Partially descriptive and partially normative questions describe the dynamics of the indicators, including the reason for not fulfilling / overfilling the target values of the indicators both at the level of projects supported by the OP PGP within PA 2 and at the program level. Evaluation is based primarily on the analysis of documents and data. Semi-structured interviews are used for the interpretation context, which supplement the identification of the reasons for over-/not-fulfillment of indicators.

The methodology used is based on the principles of data and source triangulation and the principle of participation, so that all relevant opinions of experts are included in the evaluation. The conclusions were formulated on the basis of data and information obtained from more independent sources. The desk research method consists of collecting and analyzing secondary data. The principle of participation in the form of semi-structured interviews points to the need to involve stakeholders and to use as much information and data from the assessed environment as possible in direct interaction with interviewees.

Within Priority Axis 2 (hereinafter PO 2) “Sustainable Mobility and Energy Savings”, two specific objectives (hereinafter SC) were evaluated:

- SC 2.1 Energy efficient city buildings using also suitable renewable energy sources, energy efficient technologies and smart management systems
- SC 2.2 Improving the attractiveness of urban public transport use

The following activities are supported within **SC 2.1 Energy savings in urban buildings, also achieved through the use of suitable renewable energy sources, energy-efficient equipment and intelligent management systems:**

- Activity 2.1.1: Improving the energy efficiency of buildings and technical facilities serving the operation of the urban PUBLIC TRANSPORT
- Activity 2.1.2: Improving the energy efficiency of buildings and technical facilities serving the operation of the ROAD TRANSPORT
- Activity 2.1.3: The implementation of pilot projects to transform energy-intensive city buildings into near zeroenergy buildings (or buildings conforming to standards for passive

buildings), with integrated smart systems, which will allow for the centralisation of full monitoring, control and planning of functions of the buildings' systems

Within **SC 2.2 Improving the attractiveness of urban public transport use**, the following activities are supported:

- Activity 2.2.1: The building of P+R (park & ride) facilities in the vicinity of rail transport stations and stops, possibly with additional services such as B+R (bike & ride) bike storage
- Activity 2.2.2: Actions to improve the preference for urban public transport in street mode

For both of the specific objectives mentioned above, output indicators have been identified and the evaluation monitored whether the setting of indicator target values has a meaningful value for evaluating the fulfillment of project objectives and the fulfillment of specific objectives 2.1 and 2.2.

### **Main conclusions for SC 2.1**

By November 30, 2019, the indicator 3 49 00 Number of supported objects was fulfilled to 226.7% under concluded contracts or approved projects, which indicates a significant over-fulfillment of the indicator. Indicator 3 60 10 Estimated annual decrease of GHG is achieved in 75.4% of contracts or projects approved. The fulfillment of the target values of indicator 3 49 01 Number of supported buildings newly using RES, indicator 3 27 00 Decrease of annual primary energy consumption in public buildings and indicator 3 25 00 Energy-related area of renovated buildings are significantly low. Two of these indicators (3 27 00 Decrease of annual primary energy consumption in public buildings and indicator 3 25 00 Energy reference area of renovated buildings) are fully linked to the implementation of Activity 2.1.3, which included projects for the transformation of energy-intensive urban buildings. These two indicators are unlikely to be met by the end of the programming period. In the indicator 3 49 01 Number of supported buildings newly using RES, the probability of meeting the target values is very low and only a minimal increase of this value is expected.

Indicators that are not fulfilled:

- 3 25 00 Energy reference area of renovated buildings
- 3 27 00 Decrease of annual primary energy consumption in public buildings
- 3 49 01 Number of supported buildings newly using RES

Indicator that is sufficient in terms of program life cycle:

- 3 60 10 Estimated annual decrease of GHG

Overfilled indicator:

- 3 49 00 Number of supported objects - Target value 30, Current value 68, of which 45 are within the project Increasing energy efficiency in the public lighting system of the City of Prague.

## Causes of failure to meet indicators:

### A / External influences on the fulfillment of the indicator system

**SC21\_A1 Duration of the project preparation, including the solution of the building permit,** where the number of days increased (see chapter 3.3.2)

**SC21\_A2 Construction work prices have risen significantly over the past five years.** Input price and material indexes showed a growth price development - since 2014 the price of construction work and works and prices of material inputs of construction production have been increasing (see chapter 3.3.1).

### B / Deficiencies in the preparatory phase of the OP PGP PA 2 SC 2.1

**SC21\_B1 Cause of incorrectly set indicator system** - missing indicator Reduction of annual primary energy consumption in transport infrastructure facilities.

**SC21\_B2 Cause of insufficient absorption capacity** - especially for activities 2.1.2 and 2.1.3. When setting up the program, the MČ should have been included among the eligible applicants from the beginning for Activity 2.1.3, not after the revision of the programming document No. 1 (April 2017)

**SC21\_B3 Cause in poorly defined target value of EVP indicators due to underestimation of implementation costs in program preparation:** Activity 2.1.3 was determined very ambitiously without background studies even though it was known in advance that these would be heterogeneous, complicated projects with long-term preparation. The setting of the target values was underestimated in terms of the financial cost of building regeneration to the required standard, which was also reflected in 2014 when the target value was increased during the preparation of the program. Estimated values appear to be based primarily on experts from the academic world and consultation with experts with practical experience in the implementation of such projects was underestimated.

### C / Deficiencies in the implementation of the OP PGP PO 2 SC 2.1

**SC21\_C1 Inappropriately set grant call No. 30** - underestimation of investment costs in activity 2.1.3, inadequately set evaluation criterion 2, which affects criterion No. 8 Project effectiveness.

**SC21\_C2 Revision of the programming document No. 2 (May 2017 - July 2018).** The revision could also discuss the reduction of the required energy standard in Activity 2.1.3, which would increase the absorption capacity of this call for the costs of 20,000 CZK per m<sup>2</sup> of energy reference area.

## **Main conclusions for SC 2.2**

By November 30, 2019, the indicator 3 60 10 Estimated annual decrease of GHG was fulfilled to 119.6 %. Indicator 7 40 01 Number of created parking places is fulfilled to 85.9 % and indicator 7 04 01 Number of facilities and services for traffic management could be fulfilled in case of realized project plans to 102.5 %. Very low fulfillment is reported for the indicator 7 49 01 Length of new lengthwise preferential traffic dividers, amounting to 34.6 % of the target value. Although the value of the fulfillment of the indicator is very low, on the basis of obtained documents from the Managing Authority based on regular multilateral negotiations, the first non-construction projects were expected to be received in September 2019 under open call no. 44. Although the receipt of the first project applications has been expected only in the second half of the program period, according to the MA information, the indicator 7 49 01 is expected to be fulfilled by 31 December 2023.

Indicator that is not being fulfilled:

- 7 49 01 Length of new lengthwise preferential traffic dividers - there is sufficient absorption capacity, no complicated and high-cost projects. According to the ŘO's statement, the indicator is expected to be fulfilled. That opinion, taking account of all the circumstances, can be considered realistic.

Indicators that are sufficient in terms of the program life cycle:

- 7 40 01 Number of created parking places
- 7 04 01 Number of facilities and services for traffic management

Overfilled indicator:

- 3 60 10 Estimated annual decrease of GHG

### **Causes of failure to meet indicators:**

#### **A / External influences on the fulfillment of the indicator system**

**SC22\_A1 Duration of the project preparation, including the solution of the building permit,** where the number of days increased (see chapter 3.3.2)

#### **B / Deficiencies in the preparatory phase of the OP PGP PA 2 SC 2.2**

**SC22\_B1 Cause in insufficient absorption capacity** - in preparation of OP PPR underestimation of background analyzes identifying potential locations suitable for P + R construction and for use of preferential lanes in urban public transport in the street traffic was underestimated.

#### **C / Deficiencies in the implementation of the OP PGP PA 2 SC 2.2**

**SC22\_C1 Caused by insufficient activity of potential applicants in the preparation of projects (departments of the Prague City Hall, e.g. the Investment Department, Property Management Department), eventually Technical Road Administration, Plc.**

### **Recommendations (including suggestions for their application)**

The recommendations relate only to indicators within SC 2.1, as the indicators in SC 2.2 were modified by the Revision of Programming Document No. 2 and it was determined that their fulfillment was realistic. Below, there are four possible recommendations for action in the following period:

- D1 Including a new output indicator in the SC indicator system 2.1
- D2 Negotiation of adjustment of the target value of indicator 3 49 01 Number of supported buildings newly using RES
- D3 Reduction of indicators in the field of intelligent buildings (3 27 00, 3 49 01 and 3 25 00) and realistic increasing of indicators in the field of public transport (3 60 10) and introduction of indicator 3 28 02
- D4 Possibility of a new call for action 2.1.3

## 1 Úvod

Předmětem této evaluace je zhodnotit nastavení cílových hodnot indikátorů při přípravě programu OP PPR pro hodnocení naplňování specifických cílů 2.1 a 2.2 v prioritní ose č. 2. V případě, že bude stanoveno riziko nenaplnění nebo přeplnění cílové hodnoty indikátoru ke konci programového období a to na základě analýzy dynamiky trendu vývoje postupného naplňování indikátorů, budou identifikovány příčiny těchto rizik (např. špatné nastavení indikátorů v programu, vývoj cen stavebních prací) a bude následovně navržena a zdůvodněna úprava hodnot indikátorů tak, aby dosáhly na účelné a reálné naplňování specifických cílů 2.1 a 2.2.

Cílem je zodpovědět evaluační otázku:

### **Je stávající nastavení cílových hodnot indikátorů v PO 2 vzhledem k realizaci programu účelné a reálné?**

Evaluační úkol: Vyhodnocení nastavení indikátorové soustavy PO 2 OP PPR na základě zhodnocení účelnosti a reálnosti nastavení cílových hodnot indikátorů vzhledem k realizaci programu. Úkolem zhotovitele bude zhodnotit, zda má nastavení cílových hodnot indikátorů v PO 2 vypovídající hodnotu pro hodnocení plnění cílů projektu a naplňování specifických cílů 2.1 a 2.2 dané prioritní osy OP PPR. Pokud dynamika naplňování cílové hodnoty indikátorů naznačuje, že cílová hodnota bude ke konci programového období výrazně přeplněna nebo nenaplněna, bude na základě analýzy navržena úprava hodnoty indikátoru tak, aby měl vypovídající hodnotu o pokroku programu a plnění specifických cílů 2.1 a 2.2 v rámci dané prioritní osy.

Vysvětlení a kontext evaluační otázky: Částečně deskriptivní a částečně normativní otázky popisují dynamiku indikátorů včetně důvodu nenaplňování/přeplňování cílových hodnot indikátorů jednak na úrovni projektů podporovaných OP PPR v rámci PO 2 a také na úrovni programu. Hodnocení je založeno primárně na analýze dokumentů a dat. Pro interpretační kontext jsou využity polostrukturované rozhovory, které doplňují identifikaci důvodů přeplňování/nenaplňování indikátorů.

## 1.1 Seznam expertů realizačního týmu

Realizační tým dodavatele se je sestaven z expertů tak, aby splňoval požadavky technické kvalifikace zakázky uvedené v zadávací dokumentaci a zároveň představoval expertní tým, který je v maximální míře schopen splnit cíl veřejné zakázky a efektivně a věcně správně stanovit absorpční kapacitu programu. Řešitelským tým je sestaven z následujících osob:

Tabulka 1.1: Přehled členu řešitelského týmu

Člen řešitelského týmu	Pozice člena týmu
Doc. Ing. Lubor Hruška, Ph.D.	<b>Vedoucí řešitelského týmu</b> , hlavní metodik realizace zakázky, identifikace a verifikace závěrů a jejich interpretace.
Ing. Ivana Foldynová, Ph.D.	<b>Zástupce vedoucího řešitelského týmu</b> . Garant manažerského vedení řešitelského týmu, verifikace analýz v ekonomické oblasti. <b>Hlavní kontaktní osoba dodavatele</b> .
PhDr. Andrea Hrušková	<b>Garant metodologie sociologických výzkumů</b> . Metodické nastavení, vedení, kontrola a verifikace výsledků realizovaných výzkumných metod pro sběr primárních dat.
Ing. Renata Zdařilová, Ph.D.	<b>Odborník v oblasti stavebnictví</b> , je autorizovaným inženýrem pro obor pozemní stavby a městské inženýrství. V současné době působí na Fakultě stavební Vysoké školy báňské jako akademický pracovník – katedra městského inženýrství a zároveň jako poradce předsedy České komory autorizovaných inženýrů a techniků činných ve výstavbě Poskytuje poradenství profesním organizacím a státní správě (Ministerstvo pro místní rozvoj, Státní fond rozvoje bydlení, Státní fond dopravní infrastruktury, Svaz měst a obcí, Úřad pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví, stavební úřady).
Ing. Jiří Hloušek	<b>Odborník v oblasti energetických úspor</b> . Praxe 14 let. Od roku 2005 jednatel společnosti FMIB, s.r.o., která je zaměřena na elektroinstalace, měření, regulace a facility management, který zahrnuje údržbu budov a jejich technologií (kontroly, revize, údržbu, opravy, výměny atd.), energetický management (energetický audit, analýzy energetických potřeb, sledování a hodnocení spotřeby, hledání úspor, optimalizaci řešení apod.), bezpečnostní management (požární bezpečnost, zdravotní rizika, prevenci úrazů atd.) a ekonomický management.
Ing. Petr Proske	<b>Evaluátor</b> . Intepretace výsledků analytických operací, identifikace závěrů a doporučení.
Ing. David Kubáň	<b>Analytik</b> . Intepretace výsledků analytických operací, identifikace závěrů a doporučení.



## 2 Použitá metodologie a provedená šetření

Vzhledem k tomu, že se jedná o problematiku podpory energetické účinnosti, inteligentních systémů hospodaření s energií, využívání energie z obnovitelných zdrojů ve veřejných infrastrukturách a zvyšování atraktivity užívání městské veřejné dopravy, která má komplexní charakter, vyžaduje hodnocení multidisciplinární pohled. Proto použitá metodologie vychází z principů **datové a zdrojové triangulace a z principu participace, aby při hodnocení byly zahrnuty všechny relevantní názory odborníků**. Závěry budou formulovány na základě dat a informací získaných z více na sobě nezávislých zdrojů, případně data/informace budou zpracovány/ověřeny prostřednictvím více metod. Princip participace formou polo-strukturovaných rozhovorů pak poukazuje na potřebu zapojení dotčených subjektů a využití co nejvíce informací a dat z hodnoceného prostředí.

Pro naplnění zadání je využit analytický design vycházející z moderního přístupu evidence-based evaluation, který je prosazován Evropskou komisí. Bude se jednat o smíšený analytický design, tj. o kombinaci kvantitativních a kvalitativních metod. Cílem je sběr primárních a sekundárních dat (kvantitativních i kvalitativních), jejich systematické a přehledné uspořádání, odborné zpracování a následné vyhodnocení. Řešitelský tým metodicky vychází z následujících odborných publikací:

- Lee, N. Kirkpatrick, C. (2006) Evidence-based policy-making. in Europe: An Evaluation of European Commission Integrated Impact Assessments, Impact Assessment and Project Appraisal, 24:1, 23-33.
- Wilson, J. (2015) Evidence-based policy making in the European Commission. CICERO.
- Creswell, J. W. (2002) Research Design: Qualitative, Quantitative, and Mixed Methods Approaches. London. Sage Publications, 2002. ISBN: 0761924426.

V rámci evaluace jsou využity následující metody pro získání potřebných informací:

**Metoda „desk research“** spočívá ve sběru a analýze sekundárních dat. Principem metody je analýza a vyhodnocení již existujících dostupných dokumentů a informací. Metoda je využívána především pro získání základního pohledu na řešenou problematiku a efektivní nastavení dalších prací v rámci evaluace. V první fázi této metody bude proveden tzv. screening analyzovaných dokumentů, který vyhodnotí jejich relevanci a důležitost a určí způsob dalšího zpracování v dokumentech obsažených informací. Po screeningu přichází na řadu detailní analýza dokumentů, jejíž podoba vychází se zadání evaluačního úkolu. V rámci metody desk research jsou analyzovány informace ve všech hlavních podkladových materiálech uvedených v zadávací dokumentaci, a z dalších relevantních dokumentů. Seznam základních dokumentů pro detailní analýzu:

- 1/ 2011 Analýza oblastí pro podporu v rámci politiky soudržnosti na období 2014–2020 v hl. m. Praze (Odbor strategické koncepce Útvaru rozvoje hl. m. Prahy ve spolupráci s Odborem Evropských fondů a dalšími odbory MHMP)
- 2/ 2013 „Analýza absorpční kapacity priorit hl. m. Prahy v rámci politiky soudržnosti pro období 2014 – 2020“ (RegioPartner, s. r. o.)
- 3/ 2013 Inteligentní budovy v konceptu Smart Prague (Ing. Jiří Tencar, Ph.D., Ing. Vladimír Zadina)
- 4/ 2014 Analýza potenciálu transformace vybraných objektů v majetku hlavního města Prahy na inteligentní budovy v rámci konceptu Smart Prague (Ing. Jiří Tencar, Ph.D., Ing. Michal Rohlena ECOTEN s.r.o., ČVUT)

- 5/ 2014 Předběžné posouzení využití finančních nástrojů v Operačním programu Praha – pól růstu ČR v rámci politiky soudržnosti pro období 2014 -2020 (DELLOITE)
- 6/ 2016 VSTUPNÍ ANALÝZA VHODNOSTI VÝBĚRU OBJEKTŮ (BLACKBACK s.r.o., ECOTEN s.r.o.,)
- 7/ 2016 Výběr budov v majetku hl. m. Prahy dle hodnotících kritérií Operačního programu Praha - Pól růstu (VŠB – TU Ostrava)
- 8/ 2017 Expertní zpracování návrhu revize OP PPR (EVASCO s.r.o. )
- 9/ Operační program Praha – pól růstu ČR ve znění jednotlivých revizí a další.

**Expertní polostrukturované rozhovory**, které představují diagnostickou techniku získávání informací při přímé interakci s dotazovanými osobami. Rozhovor je veden evaluátorem na základě předem připraveného scénáře. Osobní interakce navíc umožňuje otevření dalších relevantních témat. Rozhovory byly provedeny s:

- 1/ Experty na posuzované oblasti
- 2/ Tvůrci programu a tvůrci nastavení indikátorů
- 3/ Zástupci implementační struktury programů
- 4/ Předkladateli projektů do výzev v rámci SC 2.1 a SC 2.2

## 3 Analýza dat

### 3.1 Vymezení předmětu evaluace


V rámci prioritní osy 2 (dále PO 2) „Udržitelná mobilita a energetické úspory“ byly původně řešeny dva specifické cíle (SC):

- SC 2.1 Energetické úspory v městských objektech dosažené také s využitím vhodných obnovitelných zdrojů energie, energeticky efektivních zařízení a inteligentních systémů řízení
- SC 2.2 Zvyšování atraktivity užívání městské veřejné dopravy

Po revizi OP PPR byl k 27. 3. 2018 nastaven ještě další specifický cíl: SC 2.3 Rozvoj nízkemisní mobility v oblasti městské dopravy v uličním provozu, který ale není předmětem této evaluace. Revize byla provedena na základě EVASCO s.r.o. (2017) Expertní zpracování návrhu revize OP PPR.

Celková alokace PO 2 je 113 546 654 EUR, tj. 2 906 794 342,40 Kč (při kurzu 25,6 CZK/EUR).

#### 3.1.1 Specifický cíl 2.1

<b>Investiční priorita 1 Nařízení o EFRR čl. 5 bod 4 (c)</b>	Podpora energetické účinnosti, inteligentních systémů hospodaření s energií a využívání energie z obnovitelných zdrojů ve veřejných infrastrukturách, mimo jiné ve veřejných budovách a v oblasti bydlení
	
<b>Specifický cíl 2.1 OP PPR:</b>	Energetické úspory v městských objektech dosažené také s využitím vhodných obnovitelných zdrojů energie, energeticky efektivních zařízení a inteligentních systémů řízení.
<b>Podpora v rámci investiční priority 1 prioritní osy 2 není určena pro sektor bydlení</b>	

Specifický cíl je zaměřen zejména na podporu snižování energetické náročnosti objektů a technických zařízení sloužících pro zajištění provozu městské veřejné a silniční dopravy a dále realizací pilotních projektů přeměny energeticky náročných veřejných budov na budovy s téměř nulovou spotřebou energie (případně na budovy v pasivním energetickém standardu) s integrovanými inteligentními systémy. V rámci celého specifického cíle bude podporováno využití řešení založených na ICT technologiích pro energetickou efektivnost, inteligentní řízení spotřeby energie a inteligentní dopravní systémy.

**Tabulka 3.1: Specifické programové indikátory VÝSLEDKŮ u SC 2.1 pro EFRR**

ID	3 22 30
Indikátor	Spotřeba paliv po přeměnách – nevýrobní sféra
Měrná jednotka	PJ/rok
Kategorie regionu	více rozvinutý region
Výchozí hodnota	22,10
Výchozí rok	2011
Cílová hodnota (2023)	21,78
Zdroj údajů	Ročenka životní prostředí HMP
Četnost podávání zpráv	ročně

**Tabulka 3.2: Indikátory VÝSTUPU u SC 2.1**

Kód NČI2014+	Indikátor	Název indikátoru	Měrná jednotka	Kód EK	Výchozí hodnota / (rok)	Cílová hodnota	Zdroj dat
3 25 00	Specifický	Energeticky vztažná plocha zrenovovaných budov	m <sup>2</sup>		0	49 800	Ž/P
3 27 00	Společný	Snížení roční spotřeby primární energie ve veřejných budovách	kWh/rok	CO32	0	6 489 323	Ž/P
3 49 00	Specifický	Počet podpořených objektů	objekty		0	30	Ž/P
3 49 01	Specifický	Počet objektů nově využívající OZE	objekty		0	25	Ž/P
3 60 10	Společný	Odhadované roční snížení emisí skleníkových plynů	t ekv. CO2/rok	CO34	0	4 500	Ž/P


Pozn.: Modře jsou uvedeny společné indikátory stanovené EK.

Uvedené indikátory výstupu jsou závazné indikátory, jedná se o hlavní indikátory<sup>1</sup>.

Podporované aktivity:

- Aktivita 2.1.1: Zvyšování energetické efektivity v rámci objektů a technických zařízení pro zajištění provozu městské VEŘEJNÉ dopravy
- Aktivita 2.1.2: Zvyšování energetické efektivity v rámci objektů a technických zařízení pro zajištění provozu městské SILNIČNÍ dopravy
- Aktivita 2.1.3: Realizace pilotních projektů přeměny energeticky náročných městských budov na budovy s téměř nulovou spotřebou energie (příp. na budovy v pasivním energetickém standardu) s integrovanými inteligentními systémy, které umožní centralizaci plnohodnotného sledování, ovládání a plánování funkcí zařízení budov

### 3.1.2 Specifický cíl 2.2

<b>Investiční priorita 2 Nařízení o EFRR čl. 5 bod 4 (e)</b>	4e Podpora nízkouhlíkových strategií pro všechny typy oblastí, zejména městské oblasti, včetně podpory udržitelné městské multimodální mobility a příslušných adaptačních opatření pro zmírnění změny klimatu
	
<b>Specifický cíl 2.2 OP PPR:</b>	Zvyšování atraktivity užívání městské veřejné dopravy.

Specifický cíl je zaměřen na podporu realizace záchytných parkovišť systému P+R (park & ride) u stanic a zastávek drážní dopravy a podporu opatření pro preferenci povrchové městské veřejné dopravy v uličním provozu. Oba uvedené typy opatření mají nadregionální rozměr, směřují ke snižování objemu vnější automobilové dopravy na území města, ke snižování produkce hluku a emisí z automobilů a tím k udržitelné mobilitě.

<sup>1</sup> dle metodiky NOK, zásady a používání indikátorů v programovém období 2014-2020. Verze 5 (2017).

**Tabulka 3.3: Specifické programové indikátory VÝSLEDKŮ u SC 2.2 pro EFRR**

ID	7 45 15	7 40 10
Indikátor	Počet cestujících pražské integrované dopravy (pouze na území města)	Počet vozidel parkujících na P+R *)
Měrná jednotka	mil. osob/rok	vozidla/rok
Kategorie regionu	více rozvinutý region	více rozvinutý region
Výchozí hodnota	1 252	870 844
Výchozí rok	2014	2014
Cílová hodnota (2023)	1 263	1 120 422
Zdroj údajů	Ročenka dopravy Praha	Ročenka dopravy Praha
Četnost podávání zpráv	ročně	ročně

Pozn.: \* S ohledem na účel parkovišť P+R vyjadřuje indikátor nepřímě počet osob, která následně přestupují na veřejnou dopravu

**Tabulka 3.4: Indikátory VÝSTUPU u SC 2.2 a SC2.3 dohromady**

Kód NČI2014+	Indikátor	Název indikátoru	Měrná jednotka	Kód EK	Výchozí hodnota / (rok)	Cílová hodnota
3 60 10	Společný	Odhadované roční snížení emisí skleníkových plynů	t ekv. CO2/rok	CO34	0	605,3
7 04 01	Specifický	Počet zařízení a služeb pro řízení dopravy	Ks		0	40
7 40 01	Specifický	Počet vytvořených parkovacích míst	Parkovací místa		0	990
7 49 01	Specifický	Délka nových podélných dělících preferenčních opatření	km		0	12
7 48 02	Specifický	Počet nově pořízených nízkoemisních vozidel*	vozidla		0	29

Pozn.: Modře jsou uvedeny společné indikátory stanovené EK.

\* Indikátor vázaný pouze k SC 2.3, což není předmětem této evaluace.

Uvedené indikátory výstupu jsou závazné indikátory, jedná se o hlavní indikátory<sup>2</sup>.

Podporované aktivity:

- Aktivita 2.2.1: Realizace záchytných parkovišť systému P+R (park & ride) u stanic a zastávek drážní dopravy, případně včetně doplňkových služeb úschovy jízdních kol B+R
- Aktivita 2.2.2: Opatření pro preferenci povrchové městské veřejné dopravy v uličním provozu

<sup>2</sup> dle metodiky NOK, zásady a používání indikátorů v programovém období 2014-2020. Verze 5 (2017).

### 3.1.3 Definice indikátorů SC 2.1 a SC 2.2

Tabulka 3.5: Definice indikátorů podle Národního číselníku indikátorů 2014-2020

Indikátor	Definice
3 22 30 Spotřeba paliv po přeměnách – nevýrobní sféra	Spotřeba energie po přeměnách udává spotřebu tepla a energie (poptávku po energii) bez ohledu na to, z jakého zdroje je získána. Ze spotřeby paliv a energie v území byla spočítána pomocí celkové účinnosti, která je dána účinností spalování, rozvodu a účinností koncových zařízení. Zohledňuje tedy druh spalovaného paliva, účel spalování, typ spalovacího zařízení a jeho technické parametry. Pro jednotlivá energetická média představuje: - CZT teplo předané na patě zásobovaných objektů - zemní plyn teplo získané z koncového spotřebiče (kotle) - elektřina elektrická energie dodaná spotřebitelům (měřená) - tuhá paliva teplo získané z koncového spotřebiče (kotle) - kapalná paliva teplo získané z koncového spotřebiče (kotle) U zdrojů CZT ležících v řešeném území přechází kategorie -spotřeba paliva- (ve zdrojích CZT) v bilancích energie po přeměnách do kategorie - spotřeba tepla ze SCZT- (u jednotlivých odběratelů). Obdobně vodní energie, solární energie a geotermální energie přecházejí ve spotřebě po přeměnách do kategorie -elektřina- či -teplo-. Podkladem pro stanovení spotřeby elektrické energie byly měřené dodávky jednotlivým odběratelům. Takto stanovená potřeba je tedy očištěna od ztrát ve venkovních rozvodných sítích, zahrnuje však vnitřní ztráty v rozvodech odběratele. Ve srovnání se -spotřebou energie po přeměnách- je -konečná spotřeba energie- u většiny paliv a forem energie o cca 10-20% vyšší, u el. energie je konečná spotřeba energie shodná. V kategorii konečná spotřeba energie jsou částečně ještě zahrnuty ztráty energie z konečné přeměny energie v teplo (např. v kotlích a podobně) a pro účely zjišťování poptávky po teple je tak méně vhodná než použitá metodika využívající spotřebu energie po přeměnách.
3 25 00 Energeticky vztažná plocha zrenovovaných budov	Hodnoty vychází z průkazu energetické náročnosti budovy zpracovaného před a po realizaci projektu.
3 27 00 Snížení roční spotřeby primární energie ve veřejných budovách	Hodnoty vychází z energetického auditu budov (viz Čl. 12.1.b Směrnice 2010/31/EU). V souladu s termíny stanovenými v této směrnici se zde musí použít ukazatel určený pro všechny veřejné budovy nad 500m <sup>2</sup> celkové užité plochy, na jejichž rekonstrukci byla využita pomoc Strukturálních fondů. Jestliže výstavba začne až po 9. červenci 2015 sníží se prahová hodnota pro veřejné budovy na 250m <sup>2</sup> celkové užité plochy.
3 49 00 Počet podpořených objektů	Počet podpořených objektů. Termínem -městský objekt- se rozumí: - budovy úřadů, škol a školských zařízení, zdravotnických zařízení, zařízení sociálních služeb a dětských domovů, domovů pro seniory, sportovních a kulturních zařízení ve vlastnictví hl. m. Prahy; - budovy dalších příspěvkových organizací hl. m. Prahy (Technická správa komunikací hl. m. Prahy, Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy, Lesy hl. m. Prahy, Dům dětí a mládeže hl. m. Prahy a jiné) a budovy akciových společností ve 100% vlastnictví hl. m. Prahy (Dopravní podnik hl. m. Prahy, a. s., a jiné); - objekty sloužící pro zajištění fungování městské veřejné a silniční dopravy (např. prostory metra, vozovny, silniční tunely a jiné).
3 49 01 Počet objektů nově využívající OZE	Počet objektů nově využívající OZE. Jde o objekty, které jsou podpořeny v rámci schválených projektů. Objekty zahrnují budovy a techn. infrastrukturu.
3 60 10 Odhadované roční snížení emisí skleníkových plynů	"Hrubé celkové snížení emisí skleníkových plynů (v ekvivalentu CO <sub>2</sub> , tisíc tun za rok) v důsledku intervencí financovaných ESI fondy. Výpočet ekvivalentu CO <sub>2</sub> je v souladu se standardy Rámcové konvence Spojených národů o změně klimatu (UNFCCC) (také viz Rozhodnutí č. 280/2004/EC). Tento indikátor je kalkulován pouze pro intervence přímo zaměřené na zvýšení produkce energie z obnovitelných zdrojů (viz indikátor 30), nebo na snížení spotřeby energie prostřednictvím energeticky úsporných opatření (viz indikátory 31 a 32), a tak jeho použití je povinné pouze tehdy, pokud jsou tyto indikátory relevantní. Použití pro jiné intervence s možným Dopadem na emise skleníkových plynů je volitelné podle metodiky nastavené ŘO. Tento indikátor ukazuje celkový odhad ročního snížení na konci daného období, nikoliv celkové snížení v průběhu období. V případě výroby energie z obnovitelných zdrojů, je odhad založen na množství primární energie vyrobené v podporovaných zařízení v daném roce (buď 1 rok po ukončení projektu, nebo kalendářní rok po ukončení projektu). V případě energeticky úsporných opatření, je odhad založen na množství primární energie uspořené v daném roce v rámci podpořených projektů (buď 1 rok po ukončení projektu, nebo kalendářní rok po ukončení projektu). Komentář: jedná se výsledný ukazatel, který se vypočítává při využití spotřeby energie nebo při zvýšené produkci obnovitelné energie."

Indikátor	Definice
7 45 15 Počet cestujících pražské integrované dopravy (pouze na území města)	Počet cestujících pražské integrované dopravy na území města
3 60 10 Odhadované roční snížení emisí skleníkových plynů	"Hrubé celkové snížení emisí skleníkových plynů (v ekvivalentu CO <sub>2</sub> , tisíc tun za rok) v důsledku intervencí financovaných ESI fondy. Výpočet ekvivalentu CO <sub>2</sub> je v souladu se standardy Rámcové konvence Spojených národů o změně klimatu (UNFCCC) (také viz Rozhodnutí č. 280/2004/EC). Tento indikátor je kalkulován pouze pro intervence přímo zaměřené na zvýšení produkce energie z obnovitelných zdrojů (viz indikátor 30), nebo na snížení spotřeby energie prostřednictvím energeticky úsporných opatření (viz indikátory 31 a 32), a tak jeho použití je povinné pouze tehdy, pokud jsou tyto indikátory relevantní. Použití pro jiné intervence s možným Dopadem na emise skleníkových plynů je volitelné podle metodiky nastavené ŘO. Tento indikátor ukazuje celkový odhad ročního snížení na konci daného období, nikoliv celkové snížení v průběhu období. V případě výroby energie z obnovitelných zdrojů, je odhad založen na množství primární energie vyrobené v podporovaných zařízeních v daném roce (buď 1 rok po ukončení projektu, nebo kalendářní rok po ukončení projektu). V případě energeticky úsporných opatření, je odhad založen na množství primární energie uspořené v daném roce v rámci podpořených projektů (buď 1 rok po ukončení projektu, nebo kalendářní rok po ukončení projektu). Komentář: jedná se výsledný ukazatel, který se vypočítává při využití spotřeby energie nebo při zvýšené produkci obnovitelné energie."
7 04 01 Počet zařízení a služeb pro řízení dopravy	Počet implementovaných nebo optimalizovaných zařízení / systémů / služeb (např. zabezpečovací, řídicí, odbavovací nebo informační) městské, příměstské a veřejné hromadné dopravy
7 40 01 Počet vytvořených parkovacích míst	"Počet nových nebo technicky zhodnocených parkovacích míst v rámci projektů zaměřených na vytváření nových nebo technicky zhodnocených parkovacích domů a parkovišť všech typů. Veřejné parkoviště je stavebně a provozně vymezená plocha místní nebo účelové komunikace anebo samostatná místní nebo účelová komunikace určená ke stání silničního motorového vozidla."
7 49 01 Délka nových podélných dělících preferenčních opatření	"Předmětem je instalace nových podélných dělících prvků (prahů) zabraňujících ovlivňování provozu tramvají jinými druhy uliční dopravy. Započítává se skutečná délka prahů, tj. např. při oboustranné instalaci prahů lze započítat délku prahů na obou stranách. Zahrnuta i délka samostatných vyhrazených jízdních pruhů pro autobusy a délku zastávek tramvají upravených k rychlejšímu a bezpečnějšímu nástupu a výstupu (tzv. vídeňské zastávky, zastávkové mysy, časové ostrůvky apod.), což navrhuje promítnout do definice indikátoru"
7 48 02 Počet nově pořízených nízkoemisních vozidel	Počet nově pořízených nízkoemisních vozidel <sup>3</sup>

Zdroj: Národní orgán pro koordinaci, Národní číselník indikátorů 2014-2020, 2018 (NCL\_2014\_verze-14\_2017\_05\_26\_final), dostupné online: <https://www.dotaceu.cz/cs/Evropske-fondy-v-CR/2014-2020/Indikatory>

### 3.2 Životní cyklus programu se zaměřením na prioritní osu 2

Pro identifikaci a interpretaci příčin přeplňování/nenaplňování indikátorů je nutno sestavit datovaný životní cyklus programu se zaměřením na prioritní osu 2, který je níže uvedený. Červeně jsou uvedeny jednotlivé dokumenty, které byly zpracovány pro nastavení prioritní osy 2 a to jak na úrovni celého programu (▶), tak i pouze pro potřeby prioritní osy 2 (▶▶). **Tato časová osa slouží k základní orientaci v jednotlivých krocích a činnostech v přípravné fázi (modré boxy), implementační fázi (zelené boxy), schvalování a revize programu (červené boxy), které měly bezprostřední vliv na tvorbu a naplňování indikátorové soustavy.**

<sup>3</sup> Monitorovací výbor Operačního programu Praha – pól růstu ČR, USNENSENÍ Č. 47, ze dne 14. května 2019, dostupné online: <http://penizeproprahu.cz/monitorovaci-vybor/>

### 3.2.1 Přípravná fáze

#### 2011 Začátek přípravy programu

Práce na výběru a formulaci priorit probíhaly od března roku 2011. V červnu 2011 zřízena dočasná komise Rady hl. m. Prahy „Pražská expertní skupina pro soudržnost“ (PRESS).

► **Prosinec 2011 „Analýza oblastí pro podporu v rámci politiky soudržnosti na období 2014–2020 v hl. m. Praze“** (Odbor strategické koncepce Útvaru rozvoje hl. m. Prahy ve spolupráci s Odborem Evropských fondů a dalšími odbory MHMP)

#### 2012 - 2013 Příprava operačního programu

2012 až 2013 Bylo postupně vytvořeno 7 verzí věcné struktury OP PPR

Březen 2013 zaslání 7 verze operačního programu na MMR, k připomínkám.

Říjen - prosinec 2013 Nastavování indikátorové soustavy a cílových hodnot indikátorů u PO 2, kterou provádějí zaměstnanci Institutu plánování a rozvoje hl. města Prahy. Při nastavování cílových hodnot indikátorů u SC 2.1 jsou výpočty úspor provedeny na budovu Emauzy, ve které sídlí Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy.

► **Leden až březen 2013 „Analýza absorpční kapacity priorit hl. m. Prahy v rámci politiky soudržnosti pro období 2014 – 2020“** (RegioPartner, s. r. o.) – V dokumentu je uvedeno, že aktivity v rámci prioritní osy 2 „náleží k méně frekvencovaným z hlediska počtu potenciálních projektových záměrů - reprezentuje 93 projektových záměrů investičního charakteru“.

►► **Listopad 2013 „Inteligentní budovy v konceptu Smart Prague“** (Ing. Jiří Tencar, Ph.D., Ing. Vladimír Zadina) – Ve vlastnictví hl. m. Prahy je celkem 1 574 komplexů budov. Z toho byly vybrány tři vhodné kategorie k přeměně na inteligentní budovy: 1/ Administrativní budovy a budovy veřejné správy (46 objektů). 2/ Školy (30 objektů) 3/ Budovy se službami sociální péče (23 objektů) tj. celkem 99 objektů. Z těchto objektů bylo ve studii identifikováno celkem 36 vhodných objektů z toho 22 objektů škol a školských zařízení, 13 objektů, ve kterých jsou krom jiného poskytovány sociální služby, soubor dvou administrativních budov Emauzy.

#### 2014 - 2015 Dopracování textu operačního programu do konečné podoby a zapracování připomínek a podnětů Evropské komise

Revize indikátorové soustavy:

Příprava podkladu pro PO 2, tvorba vyhledávací studie pro identifikaci vhodných objektů.

►► **Leden 2014 Analýza potenciálu transformace vybraných objektů v majetku hlavního města Prahy na inteligentní budovy v rámci konceptu Smart Prague** (Ing. Jiří Tencar, Ph.D., Ing. Michal Rohlena ECOTEN s.r.o., ČVUT) – identifikováno celkem 20 vhodných areálů z toho 9 objektů škol a školských zařízení, 11 objektů z oblasti sociálních služeb (6 budov s domy pro seniory a 5 objektů Jedličkova ústavu, který poskytuje školské a sociální služby mladým lidem s tělesným postižením). Dále je doporučen soubor dvou administrativních budov Emauzy<sup>4</sup>, takže celkem 21 vhodných objektů.

► **Říjen 2014 Předběžné posouzení využití finančních nástrojů v Operačním programu Praha – pól růstu ČR v rámci politiky soudržnosti pro období 2014 -2020 (DELLOITE)** – str. 64 až 75 věnovaná PO 2.

►► **Duben 2015 Přeměna budov v majetku hl. m. Prahy na inteligentní budovy** (Ing. Vladimír Zadina – IPR Ing. Jiří Tencar, Ph.D., ČVUT) – obsahuje doporučený procesní postup.

<sup>4</sup> Detailní popis kvalit a potenciálu budov je uveden v důvodové zprávě rekonstrukce administrativního centra ÚRM - Vyšehradská 2077/57 a 2075/51, Praha 2.



## 11. 6. 2015 Původní verze programu schválena Evropskou komisí

### 3.2.2 Implementační fáze

#### 2015 První rok realizace (červen až prosinec)

V rámci SC 2.2 a konkrétně v podporované aktivitě Realizace záchytných parkovišť systému P+R u stanic drážní dopravy probíhala v roce 2015 intenzivní jednání se subjekty, které se významně podílejí na strategickém plánování a řízení dopravy v hl. městě Praze (IPR hl. m. Prahy, odbor rozvoje a financování dopravy MHMP, TSK hl. města Prahy, DP hl. m. Prahy). Z jednání vyvstala možná rizika ohledně plánovaných velkých P+R v lokalitách Černý Most, Zličín, Opatov, Veleslavín. Jednalo se především o majetkoprávní vztahy k pozemkům a dále nesouhlasná stanoviska orgánů posuzujících dopady na životní prostředí. **Jako potenciální riziko byl rovněž identifikován nízký zájem městských částí o výstavbu a provozování P+R na svém území. U některých projektových záměrů konzultovaných v roce 2015 byl zjištěn nesoulad s podmínkami v OP PPR<sup>5</sup>.**

Dne 3. 12. 2015 proběhla komise k prvním výzvám PO 2 pro SC2.1 a to výzvy č. 12 a výzvy č. 13.

#### 2016 Druhý rok realizace

V roce 2016 byly rámci SC 2.1 vyhlášeny:

- výzva č. 12 pro aktivitu 2.1.3 (uzavřená výzva, navýšena alokace z 350 mil. Kč na 550 mil. Kč, **nebyl podán žádný projekt**),
- výzva č. 13 pro aktivitu 2.1.1 (uzavřená výzva, navýšena alokace z 300 mil. Kč na 500 mil. Kč, **předloženo 8 projektů v objemu 520 mil. Kč**)
- výzva č. 14 pro aktivitu 2.1.2 (uzavřená výzva, navýšena alokace ze 180 mil. Kč na 300 mil. Kč, **předložen 1 projekt v objemu 99 mil. Kč**).

V roce 2016 byly rámci SC 2.2 vyhlášeny:

- výzva č. 15 „Záchytná parkoviště systému P+R“ pro aktivitu 2.2.1 (otevřená průběžná výzva s alokací 300 mil. Kč)
- výzva č. 16 „ITI - Zvyšování atraktivity užívání městské veřejné dopravy“ pro aktivitu 2.2.1 i 2.2.2 (otevřená průběžná výzva s alokací 600 mil. Kč, z toho pro aktivitu 2.2.1 400 mil a pro aktivitu 2.2.2 200 mil)<sup>6</sup>.

►► Duben 2016 Vstupní analýza vhodnosti výběru objektů (BLACKBACK s.r.o., ECOTEN s.r.o.) – doporučeno 7 škol a školských zařízení z toho 2 potenciální školy s větším rizikem, 3 školy nedoporučeny.

►► Září 2016 Výběr budov v majetku hl. m. Prahy dle hodnotících kritérií Operačního programu Praha - Pól růstu (VŠB – TU Ostrava) – hodnoceno 30 budov škol a školských zařízení a 15 budov doporučeno.

<sup>5</sup> MHMP (2016) Výroční zpráva o implementaci programu 2015.

<sup>6</sup> MHMP (2017) Výroční zpráva o implementaci programu 2016.

### Revize programového dokumentu č. 1 (prosinec 2016 – duben 2017)

- Rozšíření okruhu žadatelů / příjemců v prioritní ose 2 - doplnění městských částí a organizací, zřízených a založených MČ v rámci SC 2.1 aktivita 2.1.3 (inteligentní budovy), což bylo rovněž navrženo v analýze absorpční kapacity<sup>7</sup>;

*Zdůvodnění: V situaci, kdy požadavky na přeměnu energeticky náročných městských budov na budovy s téměř nulovou spotřebou (příp. na budovy v pasivním energetickém standardu) jsou poměrně striktní (musí se jednat o budovy s vysokým potenciálem dosažení výrazných energetických úspor a musí dojít v podstatě k přeměně na tzv. inteligentní budovy), je složité nalézt vhodné objekty mezi budovami úzce vymezenými v operačním programu jako městské objekty (tzn. objekty ve vlastnictví hl. m. Prahy; budovy příspěvkových organizací hl. m. Prahy a budovy akciových společností ve 100% vlastnictví hl. m. Prahy). Rozšíření okruhu žadatelů / příjemců o městské části a organizace zřízené a založené MČ umožní zahrnout i další městské budovy, které jsou spravovány městskými částmi, případně organizacemi jimi zřízenými či založenými. Tato změna tak přinese větší možnost výběru vhodných městských objektů a tudíž větší šanci na vyčerpání alokace daného specifického cíle.*

- Úprava cílové hodnoty indikátoru CO<sub>2</sub> Snížení roční spotřeby primární energie ve veřejných budovách v tabulce č. 23 z 26 862 277 kWh/rok na 6 489 323 kWh/rok.

*Zdůvodnění: Cílová hodnota je v programovém dokumentu uvedena jako 26 862 277 kWh/rok, nicméně jedná se o chybnou hodnotu, správná hodnota má být 6 489 323 kWh/rok. Chyba vznikla tím, že v první verzi agregační mapy byl tento indikátor označen jako výsledkový, výchozí hodnota byla nastavena jako 33 351 600 kWh/rok, cílová jako 26 862 277 kWh/rok. Na základě upozornění MMR, že se jedná o výstupový indikátor, byla v agregační mapě změněna výchozí hodnota 0 a cílová hodnota na (původně rozdílovou) 6 489 323 kWh/rok. Jedná se pouze o změněnou metodiku výpočtu cílové hodnoty, předpokládaná výše úspory primární energie ve veřejných budovách se nemění.*

### 2017 Třetí rok realizace

V rámci SC 2.1 byly vyhlášeny:

- výzva č. 40 pro aktivitu 2.1.2 (uzavřená výzva s alokací 200 mil. Kč, předloženy a schváleny 2 projekty v souhrnné výši 182,5 mil. Kč CZV),
- výzva č. 30 pro aktivitu 2.1.3 (průběžná otevřená výzva s alokací 900 mil. Kč, v roce 2018 předložen 1 projekt)
- výzva č. 31 pro aktivitu 2.1.1 (průběžná otevřená výzva s alokací 400 mil. Kč, prozatím předloženo 8 projektů, z čehož 6 již bylo schváleno, rozpočty projektů činí v celkovém souhrnu 306,2 mil. Kč CZV, datum ukončení příjmu žádostí bylo 31. 7. 2018).

Dále byly již z roku 2016 otevřeny dvě výzvy v SC 2.2 Zvyšování atraktivity užívání městské veřejné dopravy - výzva č. 15 (ukončená průběžná výzva s alokací 300 mil. Kč, předložen a schválen 1 projekt ve výši 126,1 mil. Kč) a výzva č. 16 ITI (průběžná otevřená výzva s alokací 600 mil. Kč, prozatím nepředložen žádný projekt, ukončení příjmu žádostí bylo 30. 3. 2018).

Co se týče plnění věcných milníků, v rámci SC 2.1 je ohroženo naplnění plánované hodnoty milníku u indikátoru 3 25 00 energeticky vztažná plocha, který je naplňován skrze aktivitu 2.1.3 Realizace pilotních projektů přeměny energeticky náročných městských budov na budovy s téměř nulovou spotřebou energie. V rámci aktivity byl dosud předložen jeden projekt. Pilotní projekt přeměny budovy střední školy Českobrodská. Předpokládané datum ukončení je 31. 8. 2019, v případě schválení a úspěšné realizace projekt přispěje k naplnění indikátoru 3 25 00 Energeticky vztažná plocha hodnotou 4 367 m<sup>2</sup>. Další pilotní projekty přeměny škol jsou připravovány, nicméně je třeba nalézt pro žáky náhradní prostory po dobu rekonstrukce. **Zpoždění při plnění milníku je způsobeno chybným předpokladem při nastavení programu, že bude podpořena budova Institutu plánování a rozvoje (Emauzy), která sice je připravována, nicméně potýká se s problémem prokázání efektivity výdajů (kladné výsledky ekonomické analýzy v modulu CBA). Vzhledem k vysokým legislativním požadavkům na dosažení standardu budovy s téměř nulovou spotřebou energie a oproti tomu relativně nízkému ocenění socioekonomického dopadu úspory energií v modulu CBA je třeba pro investici sehnat dodatečné prostředky, aby mohlo být dosaženo požadovaného standardu.** V rámci

<sup>7</sup> RegioPartner, s. r. o. (2013) „Analýza absorpční kapacity priorit hl. m. Prahy v rámci politiky soudržnosti pro období 2014 – 2020“.

SC 2.2 je ohroženo plnění plánované hodnoty milníku u indikátoru 7 40 10 Počet vozidel parkujících na P + R, neboť dochází k průtahům u plánovaného projektu P+R Černý Most, vzhledem k nutnosti vypořádání majetkových vztahů, situaci dále zkomplikovala restituční řízení a úpadek jednoho z majitelů pozemků do likvidace. Nicméně projekt již získal pravomocné územní rozhodnutí a předpokládá se jeho předložení do konce výzvy č. 16, následná realizace je odhadována na 2 roky. K plnění hodnoty indikátoru by mělo přispět i P+R Radotín, jehož projekt byl schválen v rámci 15. výzvy, po získání stavebního povolení s ním bude moci být podepsána smlouva, dostavba P+R je odhadována na polovinu roku 2019. (Výroční zpráva o implementaci programu 2017)

► Červenec 2017 Expertní zpracování návrhu revize OP PPR (EVASCO s.r.o.)

### Revize programového dokumentu č. 2 (květen 2017 – červenec 2018)

- Vytvoření nového specifického cíle 2.3 Rozvoj nízkoemisní mobility v oblasti městské dopravy v uličním provozu a s tím spojená úprava cílových hodnot indikátorů ve specifickém cíli 2.2 Zvyšování atraktivity užívání městské veřejné dopravy a snížení alokace na integrované územní investice (ITI)

*Zdůvodnění: Změna přispěje k efektivní implementaci a absorpci prostředků OP PPR v prioritní ose 2 „Udržitelná mobilita a energetické úspory“ a částečně v prioritní ose 4 „Vzdělání a vzdělanost a podpora zaměstnanosti“. Celkem bude na nově vytvořený specifický cíl 2.3 „Rozvoj nízkoemisní mobility v oblasti městské dopravy v uličním provozu“ realokováno 359 425 675,37 Kč, tj. 14 151 731,45 EUR při kurzu 25,398 Kč/EUR (příspěvek Unie činí 179 712 837,68 Kč, tj. 7 075 865 EUR při kurzu 25,398 Kč/EUR). V rámci změny bude 304 018 479 Kč, tj. 11 970 174 EUR při kurzu 25,398 Kč/EUR (příspěvek Unie činí 152 009 240 Kč, tj. 5 985 087 EUR při kurzu 25,398 Kč/EUR) realokováno z orientačního finančního přidělu pro ITI. Zbývající prostředky určené na ITI zůstávají v prioritní ose 2, přičemž OP PPR splňuje územní dimenzi již z podstaty programu. Zavedení nového specifického cíle je přínosné především z hlediska ponechání prostředků ve stejném tematickém cíli, čímž bude zachována kontinuita plánovaných opatření. ŘO již zahájil jednání se zástupci MMR-NOK, MMR-ORP a nositelem strategie ITI PMO IPR ke změnám, které se dotknou Integrované strategie ITI Pražské metropolitní oblasti. Zástupci nositele ITI PMO potvrdili předběžný souhlas s úpravou strategie a s tím spojeným snížením alokace, přičemž další procesní kroky budou následovat.*

*Indikátor 36010 (CO34) Odhadované roční snížení emisí skleníkových plynů je snížen z hodnoty 900 tun ekvivalentu CO<sub>2</sub>/rok na hodnotu 605,3 tun ekvivalentu CO<sub>2</sub>/rok, důvodem je snížení alokace specifického cíle 2.2 (cílová hodnota ekvivalentu tuny CO<sub>2</sub> za rok se sníží o 50 % na 450 tun CO<sub>2</sub> za rok), a zároveň poměrově zahrnutí podílu nově vytvořeného specifického cíle 2.3 - při zahrnutí úspor ekvivalentu CO<sub>2</sub> v rámci elektrobusových linek 140 a 207 dojde k roční úspoře 155,3 tun ekvivalentu CO<sub>2</sub>.*

*Indikátor 74001 Počet vytvořených parkovacích míst se sníží z hodnoty 1500 parkovacích míst na 990 parkovacích míst v důsledku snížení prostředků na SC 2.2 o cca polovinu. Jedná se o předpokládaný objem parkovacích míst v rámci projektů P+R Černý Most a P+R Radotín. V cílové hodnotě je pak zohledněna minimální rezerva, jelikož prozatím nebyla pro projekty zpracována dokumentace skutečného provedení stavby, a je tak možné předpokládat určité snížení počtu parkovacích míst na základě této dokumentace. Alokační v rámci této aktivity je pak i po snížení dostatečná pro realizaci obou záchranných parkovišť. Cílová hodnota indikátoru zároveň i přes snížení alokace o 50 % zůstává na téměř 70 % původní hodnoty indikátoru.*

*Indikátor 74010 Počet vozidel parkujících na P+R se sníží z hodnoty 1 300 000 vozidel/rok na 1 120 422 vozidel/rok, tato hodnota je kalkulována jako předpokládaný objem průjezdů vozidel/rok v rámci projektu P+R Černý Most a P+R Radotín (pozn. 07/2019 – projekt P+R Radotín není realizován, žadatel před podpisem smlouvy odstoupil od realizace).*

*Indikátor 74901 Délka nových podélných dělicích preferenčních opatření se sníží z 15 km na 12 km, a to zejména z důvodu snížení přidělených prostředků na SC 2.2, a rovněž s ohledem na plánované projekty pro výzvu k předkládání žádosti č. 38, která bude vyhlášena v dubnu 2018. Původní hodnota byla stanovena na základě odhadu, navrhovaná výše odráží aktuální stav a požadavky hlavního města v oblasti preferencí, kdy bylo se žadatelem potvrzeno, že alokace je na cílové hodnoty dostatečná. Projekty budou předloženy v průběhu roku 2018 a řídicí orgán prozatím nemá k dispozici konkrétní informace.*

*Indikátor 74515 Počet cestujících pražské integrované dopravy (pouze na území města) se sníží z 1 275 mil. osob/rok na 1 263 mil. osob/rok v důsledku snížení prostředků na SC 2.2.*

Indikátory	36010 Odhadované roční snížení emisí skleníkových plynů	74001 Počet vytvořených parkovacích míst	74010 Počet vozidel parkujících na P+R	74515 Počet cestujících pražské integrované dopravy (pouze na území města)	74901 Délka nových podélných dělicích preferenčních opatření
Původní hodnoty	900 tun ekvivalentu CO <sub>2</sub> /rok	1500 parkovacích míst	1 300 000 vozidel/rok	1 275 mil. osob/rok	15 km
Současné hodnoty	605,3 tun ekvivalentu CO <sub>2</sub> /rok	990 parkovacích míst	1 120 422 vozidel/rok	1 263 mil. osob/rok	12 km

## 2018 až 8/2019 Čtvrtý a pátý rok realizace

### Aktivity v rámci specifického cíle 2.1 :

- ukončení výzvy 30 „Energetické úspory v městských objektech - Realizace pilotních projektů přeměny energeticky náročných městských budov na budovy s téměř nulovou spotřebou energie“ pro aktivitu 2.1.3 ukončení výzvy dne 27.09.2018. Předloženo 12 projektů schváleny 4.
- ukončení výzvy 31 “Energetické úspory v městských objektech - Zvyšování energetické efektivity v rámci objektů a technických zařízení pro zajištění provozu městské veřejné dopravy“ pro aktivitu 2.1.1 ukončení výzvy 31. 07. 2018

### Aktivity v rámci specifického cíle 2.2 :

- výzva č. 44 ITI Preference povrchové městské veřejné dopravy pro aktivitu 2.2.2. alokace 200 mil. vyhlášení výzvy 28.11.2018 ukončení výzvy 31.10.2019 Aktuálně probíhá per rollam hlasování k prodloužení do 30. 06. 2020

### Specifický cíl 2.3

- výzva č. 43 „Nákup plně bezemisních elektrobusů se statickým i dynamickým dobíjením a budování nabíjecí infrastruktury pro elektrobusy“ alokace 340 mil. vyhlášení výzvy 24.04.2019 ukončení výzvy 25.06.2020

V rámci SC 2.1, Aktivity 2.1.1 bylo dosud podáno celkem 17 projektů v objemu 901 mil. Kč, všechny žádosti byly doporučeny k financování a úspěšně zrealizovány, příp. jsou stále v realizaci. Typově se jedná o projekty modernizace energeticky náročných pohyblivých schodů, modernizace osvětlení a modernizace větrání a vytápění ve stanicích pražského metra. Ve výzvě č. 13, ve které bylo k financování doporučeno 8 projektů v objemu 523 mil. Kč celkových způsobilých výdajů, bylo 5 projektů již úspěšně ukončeno, další 3 jsou v realizaci. Ve výzvě č. 31 bylo předloženo a následně schváleno 9 projektů v objemu 378 mil. Kč celkových způsobilých výdajů, přičemž realizaci již ukončily 3 projekty, dalších 6 je nadále realizováno. V této aktivitě je také identifikována dostatečná absorpční kapacitu, jelikož Dopravní podnik hl. města Prahy disponuje seznamem dalších projektů, které by mohly být v případě alokování dalších prostředků pro tuto aktivitu realizovány.

V rámci Aktivity 2.1.2 byly vyhlášeny dvě výzvy, v rámci výzvy č. 14 byl předložen 1 projekt (Snížení energetické náročnosti Strahovského a Zlíčovského tunelu), který nebyl schválen. V rámci druhé výzvy č. 40 byly předloženy a schváleny 2 projekty (z toho 1, který byl vyřazen ve výzvě 14) v celkovém objemu 182 mil. Kč. Podle aktuálních informací z poloviny srpna 2019 nedojde k realizaci celého projektu Snížení energetické náročnosti Strahovského a Zlíčovského tunelu, jelikož Strahovský tunel není podle nejnovějších zjištění v optimálním technologickém stavu pro zajištění udržitelnosti projektu. Podle předběžných údajů ze strany Technické správy komunikací hl. m. Prahy by měla být realizována pouze část ve Zlíčovském tunelu, která je však finančně výrazně méně náročná a z hlediska plnění indikátorů spíše minimální. Dle informací od ŘO v oblasti energetických úspor v silniční dopravě nejsou identifikovány další projekty, které by mohly být realizovány, a další výzvy nejsou v této aktivitě připravovány.

V rámci Aktivity 2.1.3 byly v rámci výzvy č. 30 schváleny 4 projekty k podpoře. V minulosti byla s tímto zaměřením vyhlášena výzva č. 12, nicméně ve výzvě č. 12 nebyl předložen žádný projekt, a to i přes skutečnost, že byla výzva ze strany ŘO na žádost zpracovatelů projektů prodloužena. Již od této výzvy probíhala komunikace mezi ŘO, odbory hl. města Prahy a následně po revizi č. 1 i s městskými částmi hl. města Prahy, byly vypracovávány analýzy a pracovní materiály, vytipovávány vhodné budovy a vhodní žadatelé, odbory hl. města Prahy byly Radou hl. města Prahy úkolovány přípravou projektů. Úsilí zapojených subjektů bylo komplikováno složitostí přípravy stavební dokumentace, získání stavebního povolení nebo podmínkami programu, zejména nezbytností splňovat požadovaný energetický standard. První žádosti v rámci aktivity tak byly předloženy po více jak 2 letech příprav. Naplnění indikátoru 3 25 00 Energeticky vztázná plocha zrenovovaných budov je v rámci těchto 4 projektů 15 784,45 m<sup>2</sup> celkem, cílová hodnota indikátoru je 49 800 m<sup>2</sup>, tzn. naplnění 31,7 %. Z plánované alokace 900 mil. Kč však byly schváleny projekty za 539 mil. Kč, tzn. v rozsahu 59,9 %. **Z výše uvedeného je zřejmé, že výše finančních prostředků u schválených projektů odpovídající 59,9 % původně plánované alokace stačí na pokrytí indikátoru 3 25 00 pouze z 31,7 %.**

S ohledem na neuspokojivý stav aktivity 2.1.3 podniká ŘO kroky, které povedou k efektivnímu

vynaložení prostředků v souladu s cíli prioritní osy 2. Klíčovým krokem je navázání jednání s Dopravním podnikem hl. m. Prahy, který již dříve avizoval možnosti realizace dalších projektů v aktivitě 2.1.1, jejímž obsahem jsou úspory ve veřejné dopravě.

Vyhlášení výzvy a realizace dalších projektů v aktivitě 2.1.1 povede pravděpodobně k vyčerpání alokace SC 2.1, ovšem v jiné struktuře, než bylo původně předpokládáno. Nebude tak naplněna cílová hodnota 3 25 00 Energeticky vztažná plocha zrenovovaných budov, ovšem zároveň dojde k podpoře více projektů v oblasti veřejné dopravy, ke které má přístup i daleko větší cílová skupina (např. cestující v metru) než u podpory několika městských budov, kde je okruh uživatelů omezený.

**Otázka přesunu nevyčerpaných prostředků ve výši cca 300 mil. Kč do oblasti energetických úspor ve veřejné dopravě je v současné době zcela zásadní pro další směřování SC 2.1, přičemž ŘO považuje za nezbytné tuto situaci konzultovat s Evropskou komisí, aby nedošlo ze strany ŘO k pochybení.**

V rámci SC 2.2, Aktivity 2.2.1 byl schválen projekt výstavby P+R Černý Most s plánovanými výdaji 323,9 mil. Kč, **tzv. odpovídající 50,2 % z alokovaných finančních prostředků na SC 2.2, tzv. 645,4 mil. Kč.** Indikátor vytvořených parkovacích míst bude vykazován až v závěru realizace projektu, tedy až v době, kdy budou parkovací místa reálně vytvořena. Původní předpoklad ukončení projektu byl v prosinci 2020, nicméně stav výběrového řízení si vyžádal prodloužení projektu, aktuálně je řešeno prodloužení do roku 2022. Realizací projektu s 850 - 880 místy dojde k naplnění cílových hodnot indikátoru 7 40 01 Počet vytvořených parkovacích míst, definovaných v rámci programu v hodnotě 990.

Další projekty P+R nejsou připravovány, a to z důvodů nevyjasněných majetkoprávních vztahů, průtahů s vydáním územního rozhodnutí/stavebního povolení, nesouhlasu dotčených orgánů nebo protestům místních obyvatel. Zcela zásadním opatřením, jehož cílem bylo zefektivnit čerpání v rámci prioritní osy 2, bylo vytvoření nového specifického cíle 2.3 Rozvoj nízkoemisní mobility v oblasti městské dopravy v uličním provozu. Do tohoto SC byly přesunuty prostředky, které byly původně určeny na aktivitu P+R (340,5 mil. Kč).

V rámci Aktivity 2.2.2 do výzvy č. 16 nebyl přihlášen žádný projekt. Dne 28. 11. 2018 byla vyhlášena výzva č. 44 otevřená do 31. 10. 2019 (v současné době je dojednáváno prodloužení do 30. 6. 2020), v rámci které ŘO předpokládá příjem prvních nestavebních projektů v září 2019. Dle informací od ŘO v rámci přípravy vybraných projektů dochází k pravidelným vícestranným jednáním, o jejichž závěrech je následně informován náměstek primátora pro dopravu. Diskutována jsou jednotlivá preferenční opatření na vybraných úsecích, v současné době se primárně jedná o městské komunikace Strakonická, Michelská, Opatovská a Libušská. V souhrnu se jedná o **cca 4 km z celkových 12 km, stanovených programovým dokumentem, nicméně pro naplnění cílových hodnot jsou zvažovány i další lokality. ŘO prozatím předpokládá, že by měla být cílová hodnota indikátoru 7 49 01 Délka nových podélných dělicích preferenčních opatření naplněna.**



### 3.3 Obecné vývojové trendy 2011 - 2019

Obecné vývojové trendy, které měly vliv na naplňování indikátorové soustavy. Klíčovými faktory, které ovlivňovaly prostředí realizace prioritní osy, byly růst cenové hladiny stavebních prací a nárůst délky stavebního řízení.

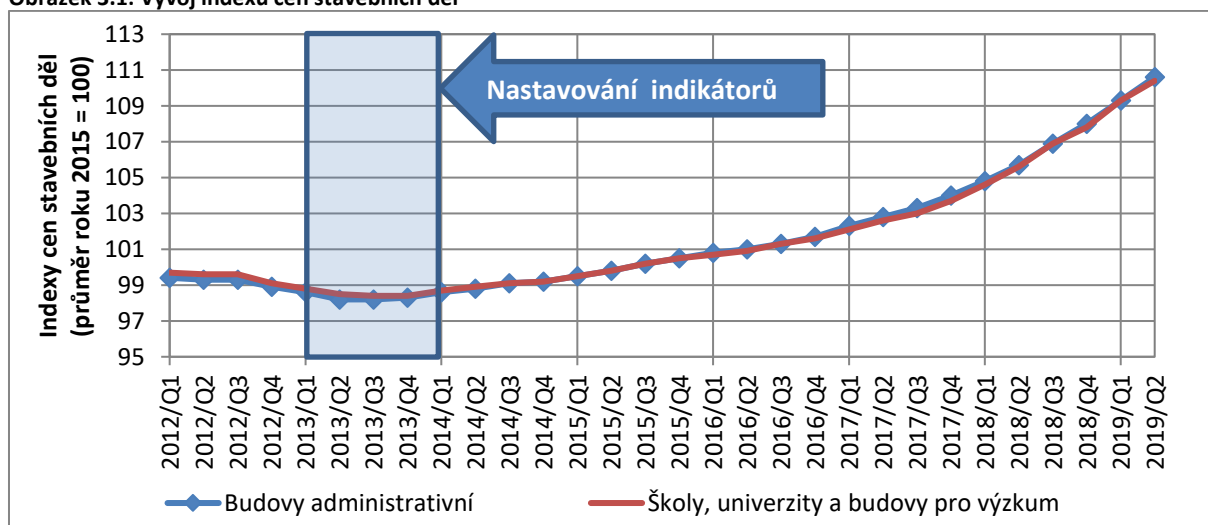
#### 3.3.1 Vývoj cen stavebních prací

Pro analýzu vývoje cenové hladiny byl využit Indexy cen stavebních děl 4-místných skupin podle klasifikace CZ-CC<sup>8</sup> a cenový index stavebních prací, které jsou součástí pravidelných statistických sledování Českého statistického úřadu a dávají přehled o pohybu cenových hladin výrobců. Z hlediska zaměření aktivity 2.1.3, byly vybrány pro analýzu následující kategorie budov (v závorce kód klasifikace CZ-CC):

- Budovy administrativní (1220)
- Školy, univerzity a budovy pro výzkum (1263)

V níže uvedeném grafu je patrný nárůst cen stavebních děl v České republice u administrativních budov z 98,2 v roce 2013 (druhé čtvrtletí dál jen Q2) na 110,6 v roce 2019 (Q2), tj. nárůstu o 12,4 %. Obdobná situace je i u škol kde došlo k nárůstu ve stejném období o 11,9 %, z 98,5 na 110,4. Vývoj cen stavebních děl je prakticky identický. **Při přípravě programu v roce 2013 byl tento exponenciální nárůst těžko odhadnutelný, jelikož tyto ceny byly stabilní od 3. čtvrtletí roku 2008 a dokonce v roce 2013 docházelo oproti roku 2012 k mírnému snížení cen stavebních děl.**

Obrázek 3.1: Vývoj indexu cen stavebních děl



Zdroj: ČSÚ, čtvrtletní výkaz Stav 1-04,

Při porovnání hodinových cen vybraných stavebních prací mezi roky 2013 (Q2) a 2019 (Q2) je patrný ještě větší rozdíl. Většina cen stavebních prací vzrostla o 30 % a více procent. Dokonce u montéra ocelových konstrukcí je nárůst nad 70 % průměrné mzdy a obsluhy stavebních strojů jsou tyto průměrné hodinové ceny nad 50 %. Pro dokreslení vývoje je uveden medián, který je méně ovlivněn extrémními odchylkami než průměrná hodinová cena.

<sup>8</sup> Pro publikování cenových indexů stavebních děl je používána od roku 2004 Klasifikace stavebních děl CZ-CC (Classification of Types of Constructions - CC). Zkratka CZ v názvu klasifikací vyjadřuje národní verzi mezinárodního standardu.

**Tabulka 3.6: Změna hodinových cen vybraných stavebních prací mezi roky 2013 (Q2) a 2019v(Q2).**

Položka		Profese		Průměrná cena			Medián ceny		
Kód	Název	Kód	Název	2013/Q2	2019/Q2	Index	2013/Q2	2019/Q2	Index
200	Hodinová sazba za práce HSV	1	zedník	231,1	292,0	↘ 126%	227,0	270,0	↘ 119%
		2	betonář	230,0	318,9	↘ 139%	220,0	320,0	↗ 145%
		4	kopáč	193,6	262,9	↘ 136%	185,0	275,0	↗ 149%
		6	obsluha stavebních strojů	250,0	380,7	↗ 152%	225,0	300,0	↘ 133%
201	Hodinová sazba za práce PSV	2	instalátér - topenář	277,6	354,6	↘ 128%	264,5	340,0	↘ 129%
		3	tesař - truhlář	292,7	316,1	↘ 108%	270,0	290,0	↘ 107%
		5	obkladač - podlahář	225,5	299,7	↘ 133%	230,0	294,0	↘ 128%
		6	zámečnick	278,5	296,2	↘ 106%	277,5	265,0	↘ 95%
202	Hodinová sazba za práce stavebně - montážní	1	montér ocelových konstrukcí	311,6	532,2	↗ 171%	280,0	465,0	↗ 166%
		2	montér elektroinstalací	310,4	373,4	↘ 120%	276,5	345,0	↘ 125%

Zdroj: ČSÚ, čtvrtěční výkaz Stav 1-04.

Pozn.: HSV - hlavní stavební výroba

PSV - přidružená stavební výroba

### 3.3.2 Situace v oblasti povolování staveb

Česká republika patří mezi země s nejdelším procesem povolovacího řízení ke stavbě dle legislativy. V roce 2019 obsadilo 156. místo mezi 190 hodnocenými zeměmi<sup>9</sup>. Kromě délky vyřizování jsou hodnocena i jiná kritéria, jako například transparentnost nebo složitost celého procesu.

Pokud srovnáme okolní státy, tak v roce 2019 je delší řízení pouze na Slovensku (viz následující tabulka). Na druhou stranu v roce 2013 byla horší situace i v Rakousku a Polsku. Mezi lety 2013 a 2019 došlo k extrémnímu nárůstu délky stavebních řízení v ČR, i když došlo k redukci počtu požadovaných procedur.

**Tabulka 3.7: Porovnání zemí dle délky vyřízení stavebních povolení a počtu procedur v letech 2013 a 2019**

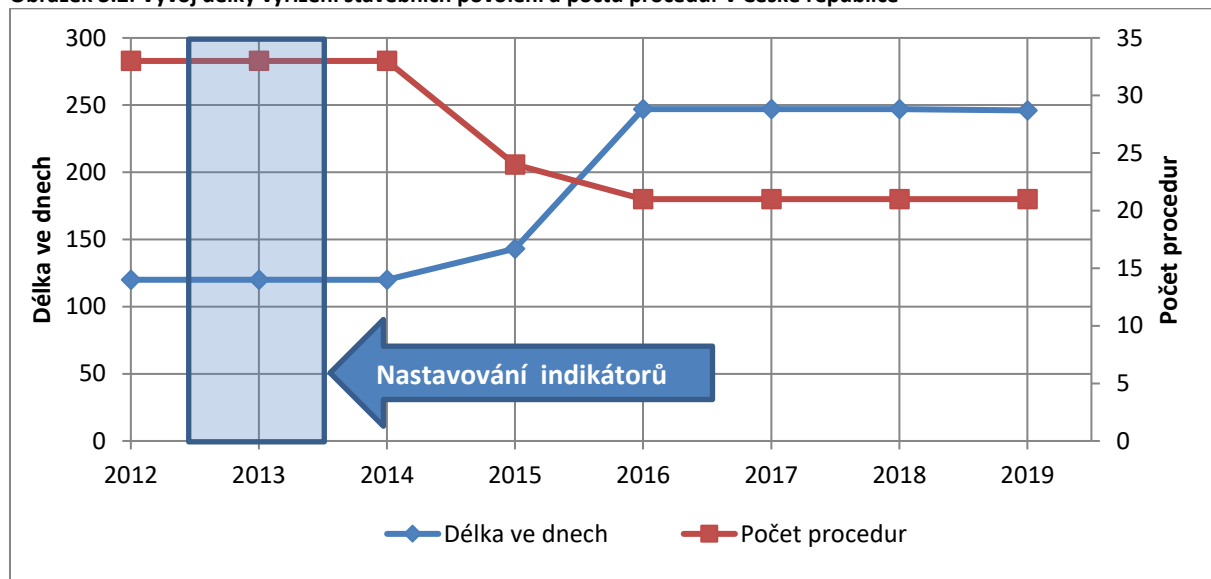
Země\Roky	Délka ve dnech Time (days)			Počet procedur Procedures (number)		
	2013	2019	Rozdíl	2013	2019	Rozdíl
Česká republika	120	246	126	33	21	-12
Německo	97	126	29	9	9	0
Rakousko	194	222	28	13	11	-2
Polsko	301	153	-148	29	12	-17
Slovensko	286	330	44	11	14	3

Zdroj: Světová banka, Doing Business 2013 a 2019.

Za prohlubující se problém ve stavebním právu na území ČR jsou považovány neustálé novelizace stavebního zákona a souvisejících právních předpisů, a to často bez jasných přechodových ustanovení ve vztahu k již probíhajícím řízením. Přesto, že od roku 2014 (viz následující graf) dochází k zjednodušování stavebního řízení, které se projevilo ve snížení počtu procedur, tak došlo k nárůstu celkové délky stavebního řízení. Rostoucí trend je identifikován i u Slovenska, Německa a Rakouska, ale ten není doprovázen tak razantní změnou jako u České republiky.

<sup>9</sup> International Bank for Reconstruction and Development / The World Bank (2019) Doing Business [https://www.doingbusiness.org/content/dam/doingBusiness/media/Annual-Reports/English/DB2019-report\\_web-version.pdf](https://www.doingbusiness.org/content/dam/doingBusiness/media/Annual-Reports/English/DB2019-report_web-version.pdf)

Obrázek 3.2: Vývoj délky vyřízení stavebních povolení a počtu procedur v České republice



Zdroj: Světová banka, Doing Business 2013 až 2019

### Problematika stavebního řízení na území města Prahy

Na území hl. města Prahy se v období 2015 až 2017 rozhodovalo podle čtyř prováděcích právních předpisů, a to vyhlášky č.26/1999 Sb. HMP, nařízení č. 10/2014 Sb. HMP, vyhlášky č. 501/2006 Sb. a nařízení č. 11/2016 Sb. HMP (pražské stavební předpisy). Tato situace kladla zvýšené nároky na rozhodovací činnost stavebních úřadů<sup>10</sup> včetně vlivu na délku vyhotovení rozhodnutí. Rovněž byly a jsou zvýšené nároky ve vztahu ke stavebníkům a projektantům. Byla snaha výše uvedené negativní trendy kompenzovat nárůstem počtu úředníků na stavebních úřadech, jejich navýšení však nemělo vliv na zkrácení délky stavebně-povolovacího procesu a nedošlo ke zkrácení délky přípravy projektů do OP PPR, tzn. projektové dokumentace vyžadující stavební povolení.

Tabulka 3.8: Personální kapacita prvoinstančních stavebních úřadů na území města Prahy

		2013	2015	2016	2017	2018
Úřední osoby	Počet oprávněných úředních osob	308	354	348	342	338
	Počet ostatních úředních osob	38	51	53	46	44
	Součet úředních osob	346	405	401	388	382
Pracovní úvazky	Počet pracovních úvazků oprávněných úředních osob	307,5	353,3	344,3	336,6	333
	Počet pracovních úvazků ostatních úředních osob	37	50	53	45,93	40,93
	Součet pracovních úvazků úředních osob	344,5	403,3	397,3	382,6	373,9

Zdroj: UUR, Data z dotazníků obecných stavebních úřadů - prvoinstančních - Hlavní město Praha.

<sup>10</sup> MMR (2019), Analýza stavu na úseku územního plánování a stavebního řádu 2015-2017.



**Tabulka 3.9: Vývoj struktury stavebních povolení na území města Prahy**

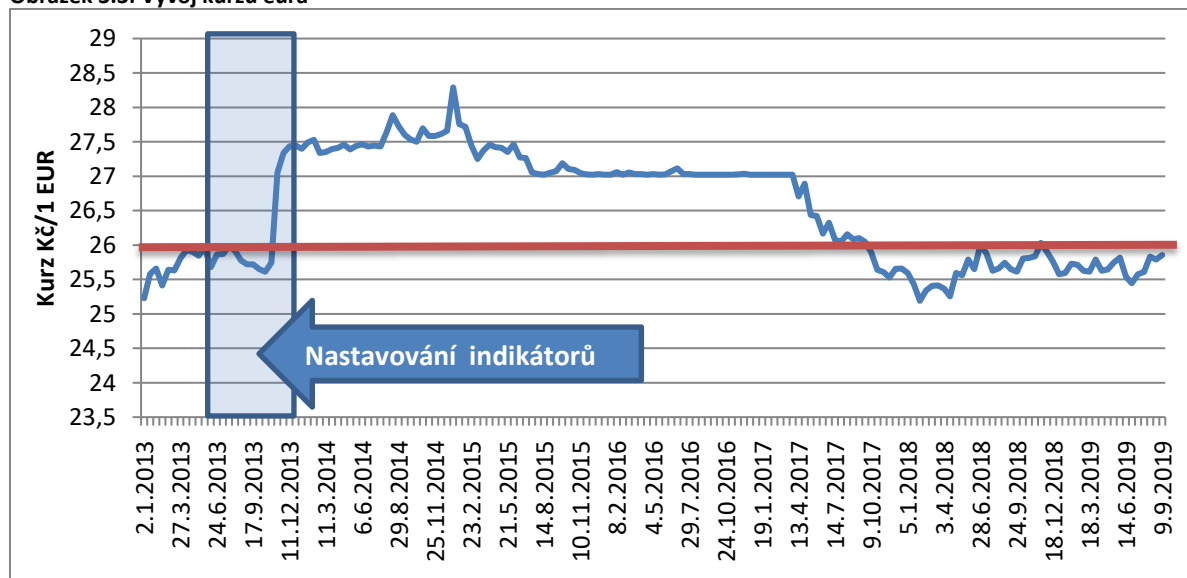
		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Počet stavebních povolení	Stavby celkem	7 147	5 530	5 273	5 211	5 147	4 848	3 805
	z toho budovy	5 815	4 430	4 232	4 196	4 190	3 945	2 976
	Bytové budovy	4 165	3 107	3 017	2 910	2 848	2 456	1 610
	Nebytové budovy	↑ 1 650	↓ 1 323	↓ 1 215	↓ 1 286	↘ 1 342	↘ 1 489	↘ 1 366
	v tom nová výstavba	147	144	91	111	84	135	99
	změna dokončených staveb	1 503	1 179	1 124	1 175	1 258	1 354	1 267
Orientační hodnota stavebních povolení (v mil. Kč)	Stavby celkem	36 160	25 156	27 669	34 326	25 675	27 566	28 545
	budovy celkem	32 175	21 238	24 675	25 308	21 777	23 983	25 025
	bytové budovy	12 686	11 078	16 037	16 962	10 515	14 325	10 670
	nebytové budovy	↑ 19 489	↓ 10 160	↓ 8 638	↓ 8 346	↘ 11 262	↓ 9 658	↘ 14 355
	v tom nová výstavba	10 199	4 939	3 708	1 964	3 273	2 663	6 835
	změna dokončených staveb	9 290	5 221	4 930	6 382	7 989	6 995	7 520
Průměrná hodnota 1 stavby dle stavebního povolení (v mil Kč)	Stavby celkem	5,06	4,55	5,25	6,59	4,99	5,69	7,50
	budovy celkem	5,53	4,79	5,83	6,03	5,20	6,08	8,41
	bytové budovy	3,05	3,57	5,32	5,83	3,69	5,83	6,63
	nebytové budovy	↑ 11,81	↘ 7,68	↓ 7,11	↓ 6,49	↘ 8,39	↓ 6,49	↘ 10,51
	v tom nová výstavba	69,38	34,30	40,75	17,69	38,96	19,73	69,04
	změna dokončených staveb	6,18	4,43	4,39	5,43	6,35	5,17	5,94

Zdroj: ČSÚ - Počet vydaných stavebních ohlášení a povolení 2012 – 2018

### 3.3.3 Vývoj kurzů CZK a EUR

Od ledna do října 2013 se pohyboval kurz v intervalu 25 až 26 Kč, ale od 30. 10. 2013 do 27. 11. 2013 došlo k výraznému růstu eura o dvě Kč na hodnotu 27,5 Kč. Do 16. 3. 2017 byl kurz eura na úrovni 27 Kč, pak začal klesat a od 2. 5. 2018 se drží v intervalu 25,5 až 26 Kč.

**Obrázek 3.3: Vývoj kurzu eura**



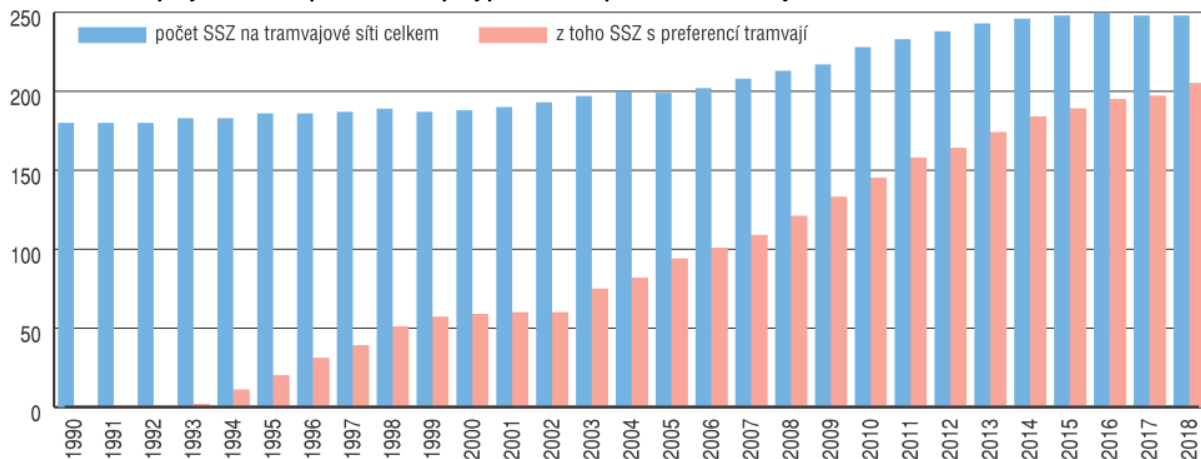
Zdroj: Denní kurzy od ČNB

Tato nestabilita kurzu stěžovala odhad finanční alokace pro nastavení cílových hodnot indikátoru PO 2 OP PPR. V prosinci roku 2013 byl pro výpočet finanční alokace aktivity 2.1.3 použit kurz eura 26 Kč.

### 3.3.4 Vývoj preference MHD

Na území HMP je dlouhodobě podporována preference MHD, což se projevuje i růstem celkového počtu světelných signalizační zařízení (SSZ) s preferencí MHD v Praze, jež je sledováno jak u tramvají taku u autobusové dopravy, jako to dokumentuje níže uvedený graf a tabulka.

**Obrázek 3.4: Vývoj celkového počtu SSZ a vývoj počtu SSZ s preferencí tramvají v Praze**



Zdroj: UDI, Ročenka dopravy Praha 2018

**Tabulka 3.10: Světelná signalizace vybavená detekcí pro preferenci autobusů**

Rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
SSZ s detekcí BUS	104	121	144	167	180	200	206	223	231	238

Zdroj: UDI, Ročenka dopravy Praha 2018

## 3.4 Posouzení a prognóza

### 3.4.1 Posouzení a prognóza SC 2.1

#### 3.4.1.1 Stav čerpání

Celková alokace specifického cíle 2.1 je 72 572 438 EUR. V souvislosti s aktuálním jednáním s EK byla zapracována připomínka, a sice neodečítat výkonnostní rezervu ve výši 6 % v SC 2.2, ale naopak zde v SC 2.1 odečíst výkonnostní rezervu ve výši 6 % z celé alokace PO 2, nikoliv jen ze SC 2.1, a to ve výši 6 812 799,24 EUR<sup>11</sup>, tj. 174 407 662,77 Kč (při kurzu 25,6 EUR/CZK).

Z celkové alokace specifického cíle 2.1 (72 572 438 EUR, tj. 1 683 446 752,26<sup>12</sup> Kč) je v šesti doposud vyhlášených výzvách předpokládané čerpání alokovaných prostředků ve výši 1 567 864 154,76 Kč (93,1 % alokace specifického cíle). V současné době již není otevřená žádná výzva, i když ještě není vyčerpáno 115 582 597,50 Kč, tzn. 6,9 % alokace.

**Tabulka 3.11: Souhrnný stav čerpání ve specifickém cíli 2.1**

Prioritní osa		2	Udržitelná mobilita a energetické úspory			
Specifický cíl		2.1	Energetické úspory v městských objektech dosažené také s využitím vhodných obnovitelných zdrojů energie, energeticky efektivních zařízení a inteligentních systémů řízení.			
			Celkem alokace EUR:		72 572 438,00	
			Odečtená výkonnostní rezerva PO 2		6 812 799,24	
			Celkem alokace CZK*:		1 683 446 752,26	
Výzva č.	Alokace výzvy CZK	Předloženo CZK	Schváleno CZK	Aktivita	Čerpání předpoklad	% alokace SC
12	550 000 000,00	-	-	2.1.3	-	
13	500 000 000,00	522 992 231,00	522 992 231,00	2.1.1	473 633 548,00	28,1
14	300 000 000,00	99 565 153,00	-	2.1.2	-	
30	900 000 000,00	1 565 304 600,05	539 267 414,70	2.1.3		
		Podepsané smlouvy=>			295 606 212,49	17,6
		Zatím nepodepsané smlouvy z výzvy 30=>			239 379 707,00	14,2
31	400 000 000,00	377 420 596,27	377 420 596,27	2.1.1	377 420 596,27	22,4
40	200 000 000,00	182 536 539,00	182 536 539,00	2.1.2	181 824 091,00	10,8
<b>Čerpání - uzavřené výzvy:</b>					<b>1 567 864 154,76</b>	<b>93,1</b>
<b>Celkem předpoklad čerpání:</b>					<b>1 567 864 154,76</b>	<b>93,1</b>
<b>Rozdíl předpokladu čerpání a alokace SC:</b>					<b>115 582 597,50</b>	<b>6,9</b>

Pozn.:\* Počítáno bez výkonnostní rezervy ve výši 6 % celé PO 2 při kurzu 25,6 EUR/CZK, tzn: 1 857 854 412,8 Kč - 174 407 660,54 Kč = 1 683 446 752,26 Kč.

K 30. 11. 2019 došlo k naplnění u indikátoru 3 49 00 Počet podpořených objektů, a to dohromady v rámci uzavřených smluv nebo schválených projektů na 226,7 %, což ukazuje na výraznou přeplněnost indikátoru. Indikátor 3 60 10 Odhadované roční snížení emisí skleníkových plynů je splněn v rámci uzavřených smluv nebo schválených projektů ze 75,4 %. Výrazně nízký je stav plnění cílových hodnot u indikátoru 3 49 01 Počet objektů nově využívající OZE, indikátoru 3 27 00 Snížení roční spotřeby primární energie ve veřejných budovách a u indikátoru 3 25 00 Energeticky vztažná plocha zrenovovaných budov. Dva z těchto indikátorů (3 27 00 Snížení roční spotřeby primární energie ve veřejných budovách a u indikátoru 3 25 00 Energeticky vztažná plocha zrenovovaných budov) jsou plně navázány na realizaci aktivity 2.1.3, do které spadaly projekty přeměny energeticky

<sup>11</sup> Odpočet celé výkonnostní rezervy PO 2 od alokace SC 2.1, tj. 6 % z celkové alokace PO 2, tedy z 113 546 654 EUR (72 572 438 EUR v SC 2.1 + 26 822 486 EUR v SC 2.2 + 14 151 730 EUR v SC 2.3) = 6 812 799,24 EUR, tj. 174 407 660,54 Kč (při kurzu 25,6 EUR/CZK).

<sup>12</sup> Pozn.:\* Počítáno bez výkonnostní rezervy ve výši 6 % celé PO 2 při kurzu 25,6 EUR/CZK.

náročných městských budov. U těchto dvou indikátorů není pravděpodobné, že by došlo do konce programovacího období k jejich naplnění. U indikátoru 3 49 01 Počet objektů nově využívající OZE je pravděpodobnost naplnění cílových hodnot velmi nízká.

**Tabulka 3.12: Naplnění indikátorů VÝSTUPU u SC2.1 k 30. 11. 2019**

Název indikátoru	3 25 00 Energeticky vztažná plocha zrenovovaných budov	3 27 00 Snížení roční spotřeby primární energie ve veřejných budovách	3 49 00 Počet podpořených objektů	3 49 01 Počet objektů nově využívající OZE	3 60 10 Odhadované roční snížení emise skleníkových plynů	
Měrná jednotka	m <sup>2</sup>	kWh/rok	objekty	objekty	t ekv. CO <sup>2</sup> /rok	
Kód EK		CO32			CO34	
Typ indikátoru	výstup	výstup	výstup	výstup	výstup	
Projektový indikátor	ANO	ANO	ANO	ANO	ANO	
Zdroj dat	Ž/P	Ž/P	Ž/P	Ž/P	Ž/P	
Frekvence získávání dat	průběžně	průběžně	průběžně	průběžně	průběžně	
Výchozí hodnota / (rok)	0	0	0	0	0	
Cílová hodnota	49 800	6 489 323	30	25	4 500	
Hodnota naplnění indikátoru	ve smlouvách	10 290	780649	64**	1	2 830
	v předložených žádostech (30. výzva)	36 519	3 964 816	14	8	1 618
	ve schválených projektech*	5 494	536 410	4	2	565
	Celkem	15 784	1 317 059	68	3	3 395
Podíl k cílové hodnotě	ve smlouvách	20,7%	12,0%	213,3%	4,0%	62,9%
	v předložených žádostech* (30. výzva)	73,3%	61,1%	46,7%	32,0%	36,0%
	ve schválených projektech*	11,0%	8,3%	13,3%	8,0%	12,6%
	Celkem	31,7%	20,3%	226,7%	12,0%	75,4%

Pozn.. \* 30. výzva - před podpisem smlouvy SC 2.1.

\*\* Z toho je 45 objektů v rámci projektu Zvýšení energetické efektivity v soustavě veřejného osvětlení hlavního města Prahy.

V rámci SC 2.1, Aktivita 2.1.1 bylo dosud podáno celkem 17 projektů v objemu 901 mil. Kč, všechny žádosti byly doporučeny k financování a úspěšně zrealizovány, příp. jsou stále v realizaci. Typově se jedná o projekty modernizace energeticky náročných pohyblivých schodů, modernizace osvětlení a modernizace větrání a vytápění ve stanicích pražského metra. Ve výzvě č. 13, ve které bylo k financování doporučeno 8 projektů v objemu 523 mil. Kč celkových způsobilých výdajů, bylo 5 projektů již úspěšně ukončeno, další 3 jsou v realizaci. Ve výzvě č. 31 bylo předloženo a následně schváleno 9 projektů v objemu 378 mil. Kč celkových způsobilých výdajů, přičemž realizaci již ukončily 3 projekty, dalších 6 je nadále realizováno. V této aktivitě je také identifikována dostatečná absorpční kapacitu, jelikož Dopravní podnik hl. města Prahy disponuje seznamem dalších projektů, které by **mohly být v případě alokování dalších prostředků pro tuto aktivitu realizovány.**

V rámci Aktivita 2.1.2 byly vyhlášeny dvě výzvy, v rámci výzvy č. 14 byl předložen 1 projekt (Snížení energetické náročnosti Strahovského a Zlíčovského tunelu), který nebyl schválen. V rámci druhé výzvy č. 40 byly předloženy a schváleny 2 projekty (z toho 1, který byl vyřazen ve výzvě 14) v celkovém objemu 182 mil. Kč. Podle aktuálních informací z poloviny srpna 2019 nedojde k realizaci celého projektu Snížení energetické náročnosti Strahovského a Zlíčovského tunelu, jelikož Strahovský tunel není podle nejnovějších zjištění v optimálním technologickém stavu pro zajištění

udržitelosti projektu. Podle předběžných údajů ze strany Technické správy komunikací hl. m. Prahy by měla být realizována pouze část ve Zlíčovském tunelu, která je však finančně výrazně méně náročná a z hlediska plnění indikátorů spíše minimální. Dle informací od ŘO v oblasti energetických úspor v silniční dopravě nejsou identifikovány další projekty, které by mohly být realizovány, a **další výzvy nejsou v této aktivitě připravovány.**

V rámci Aktivit 2.1.3 byly v rámci výzvy č. 30 schváleny 4 projekty k podpoře. V minulosti byla s tímto zaměřením vyhlášena výzva č. 12, v rámci které však nebyl předložen žádný projekt. Již od této výzvy probíhala komunikace mezi ŘO, odbory hl. města Prahy a následně po revizi č. 1 i s městskými částmi hl. města Prahy, byly vypracovávány analýzy a pracovní materiály, vytipovávány vhodné budovy a vhodní žadatelé, odbory hl. města Prahy byly Radou hl. města Prahy úkolovány přípravou projektů. První žádosti v rámci aktivity byly předloženy po více jak 2 letech příprav. Naplnění indikátoru 3 25 00 Energeticky vztažná plocha zrenovovaných budov je v rámci těchto 4 projektů 15 784,45 m<sup>2</sup> celkem, cílová hodnota indikátoru je 49 800 m<sup>2</sup>, tzn. naplnění 31,7 %. Z plánované alokace 900 mil. Kč však byly schváleny projekty za 539 mil. Kč, tzn. v rozsahu 59,9 %.

S ohledem na neuspokojivý stav aktivity 2.1.3 podniká ŘO kroky, které povedou k efektivnímu vynaložení prostředků v souladu s cíli prioritní osy 2. Klíčovým krokem je navázání jednání s Dopravním podnikem hl. m. Prahy, který již dříve avizoval možnost realizace dalších projektů v aktivitě 2.1.1, jejímž obsahem jsou úspory ve veřejné dopravě.

Vyhlášení výzvy a realizace dalších projektů v aktivitě 2.1.1 povede pravděpodobně k vyčerpání alokace SC 2.1, ovšem v jiné struktuře, než bylo původně předpokládáno. Nebude tak naplněna cílová hodnota 3 25 00 Energeticky vztažná plocha zrenovovaných budov, ovšem zároveň dojde k podpoře více projektů v oblasti veřejné dopravy, ke které má přístup i daleko větší cílová skupina (např. cestující v metru) než u podpory několika městských budov, kde je okruh uživatelů omezený.

**Otázka přesunu nevyčerpaných prostředků ve výši cca 227 mil. Kč do oblasti energetických úspor ve veřejné dopravě je v současné době zcela zásadní pro další směřování SC 2.1, přičemž zde je nezbytné tuto situaci konzultovat s Evropskou komisí, aby nedošlo ze strany ŘO k pochybení.**

### **3.4.1.2 Příčiny současného stavu nenaplnění indikátorové soustavy**

Indikátory, které nejsou naplňovány:

- 3 25 00 Energeticky vztažná plocha zrenovovaných budov
- 3 27 00 Snížení roční spotřeby primární energie ve veřejných budovách
- 3 49 01 Počet objektů nově využívající OZE

Indikátor, který je dostatečný z hlediska životního cyklu programu:

- 3 60 10 Odhadované roční snížení emisí skleníkových plynů

Indikátor, který je přeplněn:

- 3 49 00 Počet podpořených objektů cílová hodnota 30 současná hodnota 68, ale z toho je 45 objektů v rámci projektu Zvýšení energetické efektivity v soustavě veřejného osvětlení hlavního města Prahy.

Při posouzení naplnění indikátorů jsou identifikovány příčiny nenaplnění:

- 1/ Příčina nevhodně nastavené indikátorové soustavy
- 2/ Příčina ve špatně stanovené cílové hodnotě indikátoru EVP z důvodu podhodnocení nákladů na realizaci při přípravě programu
- 3/ Příčina nedostatečné absorpční kapacity
- 4/ Příčina v podhodnocení nákladů na realizaci při implementaci programu

U příčin jsou vymezeny interní a externí vlivy

#### **1/Příčina nevhodně nastavené indikátorové soustavy**

*Interní vlivy:* Při hodnocení indikátorové soustavy je nutné rozlišit indikátory, které jsou vázány jen k aktivitě 2.1.3. a ty, které lze naplnit i projekty v aktivitách 2.1.1. a 2.1.2. Z celkového počtu 5 indikátorů jsou 2 indikátory (3 25 00 Energeticky vztažná plocha zrenovovaných budov, 3 27 00 Snížení roční spotřeby primární energie ve veřejných budovách) zcela vázány na aktivitu 2.1.3. a ostatní 3 jsou společné pro všechny 3 aktivity. Při nastavování programu lze tuto indikátorovou soustavu vázanou převážně na jednu aktivitu 2.1.3 považovat za rizikovou, jelikož realizace projektů z aktivit 2.1.1 a 2.1.2 nemůže ovlivnit naplnění celého dílčího cíle, zvláště když původní představa byla, že finanční alokace aktivity 2.1.3 bude jen 40 % celkové alokace specifického cíle 2.1. Tento logický nedostatek se projevil i v rámci Intervenční logiky programu / teorie změny pro SC2.1. Jedná se o nedostatečně promyšlené kroky při přípravě programu, které ovlivňují současné nenaplnění indikátorů. Minimálně měl být přidán indikátor *Snížení roční spotřeby primární energie v zařízeních pro dopravní infrastrukturu*.

#### **2/Příčina ve špatně stanovené cílové hodnotě indikátoru EVP z důvodu podhodnocení nákladů na realizaci při přípravě programu**

*Externí vlivy:* V průběhu posledních pěti let došlo k výraznějšímu zvýšení cen stavebních děl. Růstový cenový vývoj vykazoval narůstající vstupní nákladové i materiálové indexy - od roku 2014 roste cena stavebních prací a děl a ceny materiálových vstupů stavební výroby (viz kapitola 3.3.1). Nárůst cen stavebních děl (administrativní budovy, školy) o 12 %, přičemž ceny většiny stavebních prací vzrostly o 30 % a více.

*Interní vlivy:* Při výpočtu cílových hodnot indikátorů v prosinci 2013 pro specifický cíl 2.1 se předpokládala celková alokace 1 872 000 000 Kč. Z toho pro aktivitu 2.1.3 byla alokována částka 40% tj. částka 748 800 000 Kč. Zbývající částka 60 % byla rozdělena na ostatní dvě aktivity 2.1.1 a 2.1.2.

Klíčovým indikátorem aktivity 2.1.3 je energeticky vztažná plocha zrenovovaných budov v m<sup>2</sup>, která byla stanovena na cílovou hodnotu 49 800 m<sup>2</sup>. Indikátor je naplněn z 31,7 %. Odhad cílové hodnoty vycházel z rozboru přeměny budovy Emauzy, kde na m<sup>2</sup> byla kalkulována jednotková cena 24 390 Kč na m<sup>2</sup> EVP. U ostatních budov byl předpoklad jednotkové ceny 5x nižší (tj. 13 385 Kč na m<sup>2</sup> EVP).

Důvod tohoto úsporného předpokladu není uveden v dodaných podkladech. Na základě předložených projektů z výzvy 30, kde průměrná hodnota investiční náročnosti na m<sup>2</sup> EVP je u schválených projektů 34 164 Kč, je zřejmé, že nízké hodnoty odhadované investiční náročnosti nemají

reálný podklad. Předpokládáme, že při stanovení těchto cílových hodnot na přeměnu budovy na budovu s téměř nulovou spotřebou energie došlo sice k zahrnutí nákladů na zateplení budovy, ale bylo opomenuto, že se má také jednat o inteligentní budovy s novými moderními technologiemi (např. integrace inteligentních Building Management System na bázi IT řešení, instalace vhodných a energeticky efektivních zařízení využívajících obnovitelné zdroje energie). V rámci předloženého projektu Emauzy byla nakonec v projektu stanovena cena 29 994 Kč na m<sup>2</sup> EVP. Tento projekt byl druhý nejlevnější a u zbývajících projektů byly tyto investiční náklady nad 40 000 Kč na m<sup>2</sup> EVP. Tato skutečnost dokládá, že se jedná o nesourodé a velmi komplikované projekty, které svou odlišností a zvolenou technologií řešení nelze jednoduše zobecnit a stanovit obecný odhad cílových hodnot. Naopak je třeba zdůraznit, že praxe ukázala potřebu vyhledávacích studií, které individuálně posoudí potenciál jednotlivých objektů. Tyto studie měli být vyhotoveny již v rámci přípravné fáze. V roce 2014 byla cílová hodnota indikátoru ještě zvýšena o 600 m<sup>2</sup>, důvody nejsou dohledatelné, tímto krokem se ještě ztížila možnost dosáhnout cílových hodnot ze stávající finanční alokace. Tyto faktory měly zásadnější vliv na nízké naplnění cílových hodnot, než růst cenové hladiny stavebních prací a materiálů.

**Aktivita 2.1.3 byla stanovena velmi ambiciózně bez podkladových studií i přesto, že se dopředu vědělo, že se bude jednat o nesourodé, komplikované projekty s dlouhodobou přípravou. Nastavení cílových hodnot bylo podceněno z hlediska finanční náročnosti regenerace objektů na požadovaný standard, což se projevilo i v roce 2014 při zvýšení cílové hodnoty při přípravě programu. Odhadované hodnoty zřejmě vycházejí především od odborníků z akademického prostředí a byla zde podceněna konzultace s odborníky s praktickou zkušeností s realizací takovýchto projektů.**

### **3/Příčina nedostatečné absorpční kapacity**

*Interní příčina:* Již v březnu roku 2013 v rámci Analýzy absorpční kapacity priorit hl. m. Prahy v rámci politiky soudržnosti pro období 2014 – 2020“ (RegioPartner, s. r. o.) bylo konstatováno, že aktivity v rámci prioritní osy 2<sup>13</sup> „náleží k méně frekventovaným z hlediska počtu potenciálních projektových záměrů - reprezentuje 93 projektových záměrů investičního charakteru - především v rámci priorit hl. m. Prahy „Realizace energeticky úsporných opatření“ a „Zavádění alternativních zdrojů energie a snižování energetické závislosti“. Dále bylo konstatováno, že „také prioritou hl. m. Prahy „Opatření pro udržitelnou městskou mobilitu“ představuje velký potenciál absorpční kapacity i přes relativně menší počet projektových záměrů, neboť se jedná o velmi nákladné projekty“. **Z čehož vyplývá, že již zde bylo známo riziko nedostatečné absorpce (tj. málo potenciálních projektů z malého okruhu žadatelů). Protože se jednalo o nákladné projekty, může znamenat nerealizace jednoho nebo dvou velkých projektů nedosažení vymezených cílů.** Riziko absorpční kapacity je nutno zhodnotit z hlediska připravenosti projektů dle jednotlivých aktivit:

**Aktivita 2.1.1** Dopravní podnik hl. města Prahy, a.s. disponuje zásobou projektů, jež nejsou náročné na proces přípravy stavební dokumentace a procesu stavebního povolení (výměny eskalátorů, modernizace osvětlení apod.) v tomto případě lze souhlasit s předchozím výrokem, že i přes menší počet projektových záměrů nebude problém s naplněním aktivity.



**Aktivita 2.1.2** Absorpční kapacita v této aktivitě je velmi malá a riziková. V rámci této Aktivity 2.1.2 byly celkem předloženy a schváleny 2 projekty<sup>14</sup> (z toho jeden byl hodnocen dvakrát tj. ve výzvy č. 14 a č. 40) v celkovém objemu 182 mil. Kč. Dle informací od ŘO v oblasti energetických úspor v silniční dopravě nejsou identifikovány další projekty, které by mohly být realizovány, a další výzvy nejsou v této aktivitě připravovány.

**Aktivita 2.1.3** Tato aktivita z hlediska absorpční kapacity byla nejrizikovější. Zřejmě z tohoto důvodu byly od roku 2013 vyhledávány vhodné objekty k přeměně na budovy s téměř nulovou spotřebou energie. Pro tuto potřebu byly zpracovány níže uvedené 4 studie:

- 2013/11 *Inteligentní budovy v konceptu Smart Prague (Ing. Jiří Tencar, Ph.D., Ing. Vladimír Zadina)*
- 2014/01 *Analýza potenciálu transformace vybraných objektů v majetku hlavního města Prahy na inteligentní budovy v rámci konceptu Smart Prague (Ing. Jiří Tencar, Ph.D., Ing. Michal Rohlena; ECOTEN s.r.o., ČVUT)*
- 2016/04 *Vstupní analýza vhodnosti výběru objektů (BLACKBACK s.r.o., ECOTEN s.r.o.)*
- 2016/09 *Výběr budov v majetku hl. m. Prahy dle hodnotících kritérií Operačního programu Praha - Pól růstu (VŠB – TU Ostrava)*

V roce 2013 bylo konstatováno ve studii 2013/11, že ve vlastnictví hl. m. Prahy je celkem 1 574 komplexů budov. Z toho byly vybrány tři vhodné kategorie k přeměně na inteligentní budovy: 1/ Administrativní budovy a budovy veřejné správy (46 objektů). 2/ Školy a školských zařízení (30 objektů) 3/ Budovy se službami sociální péče (23 objektů) tj. celkem 99 objektů. Z těchto objektů bylo ve studii identifikováno celkem 36 vhodných objektů z toho 22 objektů škol a školských zařízení, 13 objektů, ve kterých jsou krom jiného poskytovány sociální služby, soubor dvou administrativních budov Emauzy. V následující studii 2014/01 je tento počet upřesněn na 20 areálů s 53 budovami a areál Emauzy. Studie 2016/04 a 2016/09 se už zaměřují pouze na školy a školská zařízení. Většina identifikovaných subjektů ze studie 2016/04 a 1/3 ze studie 2016/09, podala alespoň jeden projekt ve výzvě č. 30.

**Tabulka 3.13: Vhodnost závěru vyhledávacích studií pro identifikaci vhodných objektů**

Ukazatel	2013/11	2014/01	2016/04	2016/09
Zkoumáno subjektů/objektů*	99	36**	10	30
Počet vhodných subjektů/objektů	36	21***	7	15
Počet subjektů, které podaly projekt	2	1	4	5
Počet projektů dle vybraných subjektů	3	1	7	8

Pozn.: \* V rámci porovnání studií je problém, že některé studie jsou vztaheny pouze k potencionálním subjektům, druhé k areálům a některé ke konkrétním budovám. \*\* Odhad z logiky studie. \*\*\*Identifikováno 20 areálů s 53 budovami a areál Emauzy.

Po velkém množství studií určených k identifikaci vhodných budov k přeměně na budovy s téměř nulovou spotřebou energie, byl identifikován pouze malý počet cca 20 vhodných budov. Zvýše uvedeného vyplývá, že absorpční kapacita SC 2.1, konkrétně aktivity 2.1.3 byla velmi nízká, proto hned ze začátku programu měli být mezi oprávněně žadatele zahrnuti i MČ a to především z hlediska časové náročnosti na výběr vhodné budovy a přípravu projektové dokumentace (příprava

<sup>14</sup> Podle aktuálních informací z poloviny srpna 2019 nedojde k realizaci celého projektu Snížení energetické náročnosti Strahovského a Zlíčovského tunelu, jelikož Strahovský tunel není podle nejnovějších zjištění v optimálním technologickém stavu pro zajištění udržitelnosti projektu. Podle předběžných údajů ze strany Technické správy komunikací hl. m. Prahy by měla být realizována pouze část ve Zlíčovském tunelu, která je však finančně výrazně méně náročná a z hlediska plnění indikátorů spíše minimální.



MČ měla začít již v letech 2014 -2015). Tato chyba byla sice napravená revizí programového dokumentu č. 1 (duben 2017), ale MČ již měly omezenou časovou přípravu projektu, což se projevilo nedostatečným množstvím projektů z MČ.

Faktory omezující absorpci:

- 1/ Na základě vymezení stupně standardu pro rekonstrukci na budovy s téměř nulovou spotřebou energie se aktivity 2.1.3 týkaly pouze budov, které nejsou památkově chráněny. U památkově chráněných budov je možné výrazné snížení energetických ztrát, ale dosažení výše uvedeného standardu je prozatím nerealizovatelné a je stále předmětem současného výzkumu.
- 2/ Nebyla projevna ochota u objektů, které prošly už určitou rekonstrukcí případně zateplením v posledních 10 letech dělat tak požadované rozsáhlé a nákladné stavební úpravy.
- 3/ Vstupní analýza vhodnosti výběru objektů pro pilotní projekt z 2016/04 uvádí, že některé školy nemohly dosáhnout vytyčeného cíle, protože u některých škol došlo v minulosti již k rekonstrukci, v některých školách byl identifikován menší zájem vedení školy pro naplnění vytyčeného cíle nebo mělo vedení školy jiné priority.
- 4/ Především u škol a budov využívaných v oblasti sociálních služeb došlo k podcenění skutečnosti, že by v rámci realizace projektů musely být nalezeny náhradní prostory, kde by docházelo k výuce či kam by byli umístěni uživatelé sociálních služeb, což značně snižovalo zájem o realizaci projektů ze strany těchto subjektů.
- 5/ Délka přípravy projektu včetně vyřešení stavebního povolení, kde došlo k nárůstu počtu dnů (viz kap. 3.3.2)

#### 4/ Příčina v podhodnocení nákladů na realizaci při implementaci programu

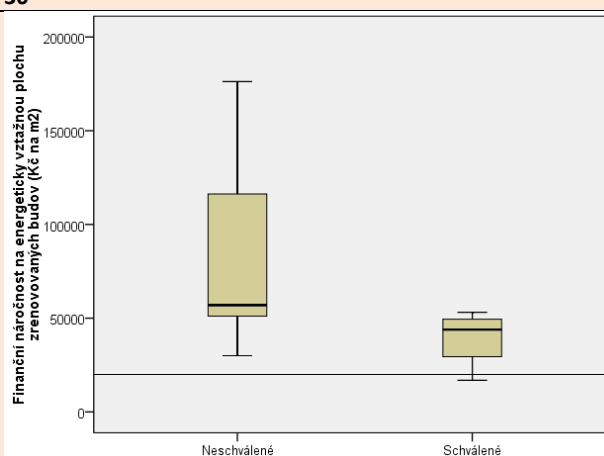
*Externí vliv:* V průběhu posledních pěti let došlo k výraznějšímu zvýšení cen stavebních děl. Růstový cenový vývoj vykazovaly vstupní nákladové i materiálové indexy - od roku 2014 roste cena stavebních prací a děl a ceny materiálových vstupů stavební výroby (viz kapitola 3.3.1)

*Interní vliv:* V první vyhlášené výzvě (tj. výzva č. 12) v rámci aktivity 2.1.3, která byla vyhlášena v lednu 2016 s příjmem projektů do 28. 2. 2017, nebyl předložen ani jeden projekt. Hodnotící kritérium č. 2. Investiční náklady na vztažnou plochu zrenovovaných budov bylo nastaveno nereálně, bodově ziskové projekty byly do 10 tis. Kč na m<sup>2</sup>. V následující výzvě č 30, která byla ukončena dne 27. 9. 2018, bylo kritérium č. 2 zdvojnásobeno na částku 20 tis. Kč na m<sup>2</sup>. Ze 12 předložených projektů byly schváleny pouze 4. Průměrná částka vysoce převyšovala tuto hodnotu jak u schválených, tak i u neschválených projektů.

**Tabulka 3.14: Vyhodnocení Kč na m<sup>2</sup> EVP v projektech výzvy 30**

Projekty	Minimum	Průměr	Maximum
Neschválené	29 994	81 867	176 224
Schválené	16 872	39 462	53 112
Celkem	16 872	67 732	176 224

**Obrázek 3.5: Rozložení hodnot v Kč na m<sup>2</sup> EVP v projektech výzvy 30**



Zdroj: ŘO OP PPR, 2019.

**Projekty podané v rámci 30. výzvy byly úspěšné pouze z 1/3, neboť zbývající projekty byly z hlediska ŘO byly velmi nákladné. To bylo také důvodem, proč 2/3 projektů ve věcném hodnocení neuspěly.** V hodnoticích kritériích výzvy č. 30 v 2. kritériu - Finanční náročnost na energeticky vztažnou plochu zrenovovaných budov bylo stanoveno, že budova, jejíž celkové způsobilé investiční náklady na m<sup>2</sup> vztažné plochy budovy budou vyšší než 20 tis. Kč, dostane 0 bodů. Některé budovy překročily tuto částku vícenásobně, maximální částka na m<sup>2</sup> energeticky vztažné plochy pak byla 176 tis. Kč, viz příloha. Kritérium č. 2 není eliminační, ale promítá se do kritéria č. 8 **Efektivnost projektu, které už kombinované (eliminační) je. V tomto kritériu se posuzuje, zda z projektu jasně vyplývá efektivní vynaložení investičních prostředků s ohledem na přínosy investice pro cílovou oblast - tj. posouzení efektivity výdajů v poměru k velikosti projektu, socioekonomickým přínosům projektu a cílovým hodnotám zvolených indikátorů.** Vzhledem k poměru hodnot indikátoru energeticky vztažné plochy k celkovým způsobilým nákladům pak byly vyřazené projekty vyhodnoceny jako neefektivní.

V níže uvedené tabulce jsou bližší údaje ke 12 předloženým projektům v rámci výzvy 30 k aktivitě 2.1.3. V tabulce je rovněž uvedeno, zda tyto projekty byly součástí vyhledávacích studií (2013/11; 2014/01; 2016/04, 2016/09)

**Tabulka 3.15: Projekty předložené v rámci výzvy 30**

Typ	Schvá- leno	Reg. číslo	Název projektu	Náklady na m <sup>2</sup> EVP (v Kč)	EVP (m <sup>2</sup> )	CZV (v Kč)	2013/11	2014/01	2016/04	2016/09
škola nebo školské zařízení	Ano	673	Pilotní projekt přeměny budovy střední školy Českobrodská 362/32a na energeticky soběstačnou	45 780	4 368	199 952 149			1	1
	Ne	1315	Budova MŠ Osická - pilotní projekt energetických úspor	176 224	222	39 127 044				
	Ne	1318	Pilotní projekt přeměny VOŠ A SŠ Slaboproudé elektrotechniky na budovu s téměř nulovou spotřebou energie	57 328	3 489	199 999 006			1	1
	Ano	1320	Školní budova SOŠ Jarov stojící na par. č. 84/23	42 083	4 752	199 960 323			1	1
	Ne	1321	SOŠ Jarov - stavební úpravy, projekt energetické úspory v objektech škol Pod Tábořem 141/6, Praha 9	175 117	234	40 994 985			1	1
	Ne	1323	Pilotní projekt přeměny Gymnázia Postupická na budovu s téměř nulovou spotřebou energie	48 729	3 331	162 317 019				1
	Ne	1324	SŠ elektrotechniky a strojírenství - stavební úpravy, projekt energetické úspory v objektech škol, Jesenická 3067/1, 106 00 Praha 10	57 357	3 487	199 988 337			1	1
	Ano	1326	SOŠ Jarov - stavební úpravy, projekt energetické úspory v objektech škol Pod Tábořem 141/6, Praha 9	53 112	742	39 419 384			1	1
	Ne	1328	Projekt energetické úspory v objektech školy-Akademie řemesel Praha-Střední škola technická, Zelený pruh 1294, 147 08 Praha, Objekt Zelený pruh – Jídelna	53 521	1 167	62 437 160	1		1	1
	Ne	1329	Projekt energetické úspory v objektech školy-Akademie řemesel Praha-Střední škola technická, Zelený pruh 1294, 147 08 Praha, areál Vrbova - objekt Bývalá kotelna a dílny	56 668	2 138	121 173 634	1		1	1
Admin. budova	Ne	1330	Projekt rekonstrukce objektu Emauzy na inteligentní budovu	29 994	6 668	200 000 000	1	1		
	Ano	1316	Administrativní budovy radnice MČ Praha 14 - pilotní projekt energetických úspor	16 872	5 923	99 935 559				
<b>Celkem (12 projektů)</b>				<b>42 862</b>	<b>36 520</b>	<b>1 565 304 600</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>8</b>	<b>9</b>
<b>Schválené projekty (4 projekty)</b>				<b>34 164</b>	<b>15 784</b>	<b>539 267 415</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>3</b>
<b>Neschválené projekty (8 projektů)</b>				<b>49 482</b>	<b>20 735</b>	<b>1 026 037 185</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>5</b>	<b>6</b>

Zdroj: ŘO OP PPR, 2019.

Pozn.: Označení vyhledávacích studií/podkladových analýz

2013/11 Inteligentní budovy v konceptu Smart Prague (Ing. Jiří Tencar, Ph.D., Ing. Vladimír Zadina)

2014/01 Analýza potenciálu transformace vybraných objektů v majetku hlavního města Prahy na inteligentní budovy v rámci konceptu Smart Prague (Ing. Jiří Tencar, Ph.D., Ing. Michal Rohlena; ECOTEN s.r.o., ČVUT)

2016/04 Vstupní analýza vhodnosti výběru objektů (BLACKBACK s.r.o., ECOTEN s.r.o.)

2016/09 Výběr budov v majetku hl. m. Prahy dle hodnotících kritérií Operačního programu Praha - Pól růstu (VŠB – TU Ostrava)

## 3.4.2 Posouzení a prognóza SC 2.2

### 3.4.2.1 Stav čerpání

Z celkové alokace specifického cíle 2.2 (26 822 486 EUR, tj. 686 655 641,60 Kč) lze v rámci dvou doposud vyhlášených a uzavřených výzvách předpokládat čerpání ve výši 323 911 053,00 Kč (47,2 % alokovaných prostředků). V otevřené výzvě č. 44 je předpoklad čerpání 200 000 000 Kč, což činí 29,1 % alokace specifického cíle 2.2, tzn. celkem v rámci uzavřených a otevřených výzev je předpoklad vyčerpání 76,3 % alokace SC 2.2. Dosud není jasný způsob využití zbývajících 23,7 % alokace SC 2.2 odpovídajících 162 744 588,60 Kč.

**Tabulka 3.16: Souhrnný stav čerpání ve specifickém cíli 2.2**

Prioritní osa	2	Udržitelná mobilita a energetické úspory				
Specifický cíl	2.2	Zvyšování atraktivity užívání městské veřejné dopravy.				
		Celkem alokace EUR:		26 822 486,00		
		Celkem alokace CZK*:		686 655 641,60		
Výzva č.	Alokace výzvy CZK	Předloženo CZK	Schváleno CZK	Aktivita	Čerpání předpoklad	% alokace SC
15	300 000 000,00	126 075 950,00	126 075 950,00	2.2.1	-	
16	600 000 000,00	323 911 053,00	323 911 053,00	2.2.1 2.2.2	323 911 053,00	47,2
<b>Čerpání - uzavřené výzvy:</b>					<b>323 911 053,00</b>	<b>47,2</b>
44	200 000 000,00	otevřená		2.2.2	200 000 000,00	29,1
<b>Čerpání - otevřené výzvy:</b>					<b>200 000 000,00</b>	
<b>Celkem předpoklad čerpání:</b>					<b>523 911 053,00</b>	<b>76,3</b>
<b>Rozdíl předpokladu čerpání a alokace SC</b>					<b>162 744 588,60</b>	<b>23,7</b>

Zdroj: ŘO OP PPR, 2019.

V rámci SC 2.2 byly stanoveny 4 indikátory výstupu. K 30. 11. 2019 došlo k naplnění u indikátoru 3 60 10 Odhadované roční snížení emisí skleníkových plynů na 119,6 %. Indikátor 7 40 01 Počet vytvořených parkovacích míst je splněn na 85,9 % a u indikátoru 7 04 01 Počet zařízení a služeb pro řízení dopravy je očekáváno splnění v případě realizace projektových záměrů na 102,5 %. Velmi nízké plnění je vykazováno u indikátoru 7 49 01 Délka nových podélných dělících preferenčních opatření, a to ve výši 34,6 % cílové hodnoty. I když je hodnota naplnění indikátoru velmi nízká, na základě získaných podkladů od ŘO vycházejících z pravidelných vícestranných jednání byl očekáván v rámci otevřené výzvy č. 44 příjem prvních nestavebních projektů až v září 2019. I když příjem prvních projektových žádostí byl očekáván až v druhé polovině programového období je dle informací ŘO počítáno s naplněním indikátoru 7 49 01 do 31. 12. 2023.

**Tabulka 3.17: Naplnění indikátorů VÝSTUPU u SC2.2 k 30. 11. 2019**

Název indikátoru	3 60 10 Odhadované roční snížení emisí skleníkových plynů	7 04 01 Počet zařízení a služeb pro řízení dopravy	7 40 01 Počet vytvořených parkovacích míst	7 49 01 Délka nových podélných dělicích preferenčních opatření
Měrná jednotka	t ekv. CO2/rok	Ks	Parkovací místa	km
Kód EK	CO34			
Typ indikátoru	výstup	výstup	výstup	výstup
Projektový indikátor	ANO	ANO	ANO	ANO
Zdroj dat	Ž/P	Ž/P	Ž/P	Ž/P
Frekvence získávání dat	průběžně	průběžně	průběžně	průběžně
Výchozí hodnota / (rok)	0	0	0	0
Cílová hodnota	605,3	40	990	12
Hodnota naplnění indikátoru	ve smlouvách	724,06	4	850
	v projektových záměrech		37	4,159
	Celkem	724	41	850
Podíl k cílové hodnotě	ve smlouvách	119,6%	10,0%	85,9%
	v projektových záměrech		92,5%	0,0%
	Celkem	119,6%	102,5%	85,9%

Zdroj: ŘO OP PPR, 2019.

Pozn.: \* Jedná se o připravovaný záměr předložený výboru ITI, další projekty jsou přislíbeny.

V rámci SC 2.2, Aktivita 2.2.1 byl schválen projekt výstavby P+R Černý Most s plánovanými výdaji 323,9 mil. Kč, **tz. odpovídající 50,2 % z alokovaných finančních prostředků na SC 2.2, tzn. 645,4 mil. Kč.** Indikátor vytvořených parkovacích míst bude vykazován až v závěru realizace projektu, tedy až v době, kdy budou parkovací místa reálně vytvořena. Původní předpoklad ukončení projektu byl v prosinci 2020, nicméně stav výběrového řízení si vyžádal prodloužení projektu, aktuálně je řešeno prodloužení do roku 2022. Realizací projektu s 850 - 880 místy dojde k naplnění cílových hodnot indikátoru 7 40 01 Počet vytvořených parkovacích míst, definovaných v rámci programu v hodnotě 990. Další parkoviště jsou zvažována, ale jejich realizace není aktuálně s ŘO OP PPR blíže řešena, jedná se o nerozpracované návrhy.

V rámci Aktivita 2.2.2 do výzvy č. 16 nebyl přihlášen žádný projekt. Dne 28. 11. 2018 byla vyhlášena výzva č. 44 otevřená do 31. 10. 2019 (v současné době je dojednáváno prodloužení do 30. 6. 2020), v rámci které ŘO předpokládá příjem prvních nestavebních projektů v září 2019. Dle informací od ŘO v rámci přípravy vybraných projektů dochází k pravidelným vícestranným jednáním. Diskutována jsou jednotlivá preferenční opatření na vybraných úsecích, v současné době se primárně jedná o městské komunikace Strakonická, Michelská, Opatovská a Libušská. V souhrnu se jedná o **cca 4 km z celkových 12 km, stanovených programovým dokumentem, nicméně pro naplnění cílových hodnot jsou zvažovány i další lokality.** ŘO prozatím předpokládá, že by měla být cílová hodnota indikátoru 7 49 01 Délka nových podélných dělicích preferenčních opatření naplněna, jelikož realizace projektů je možná do 31. 12. 2023.

### 3.4.2.2 Příčiny současného stavu nenaplnování indikátorové soustavy

Indikátory, které nejsou naplňovány:

- 74 901 Délka nových podélných dělicích preferenčních opatření – je zde dostačená absorpční kapacita, rovněž nejde o komplikované a vysokonákladové projekty. Dle vyjádření ŘO je počítáno s naplněním indikátoru. Uvedené stanovisko s přihlédnutím ke všem okolnostem lze posoudit za reálné.

Indikátory, které jsou dostatečné z hlediska životní cyklu programu:

- 74 001 Počet vytvořených parkovacích míst
- 70 401 Počet zařízení a služeb pro řízení dopravy

Indikátory, které jsou přeplněny:

- 3 60 10 Odhadované roční snížení emisí skleníkových plynů

Při posouzení naplnění indikátorů jsou identifikovány příčiny nenaplnění:

- 1/ Příčina v nedostatečné koordinaci při přípravě projektů s žadatelem
- 2/ Příčina v nedostatečné absorpční kapacitě

U příčin jsou vymezeny interní a externí vlivy

#### **1/ Příčina v nedostatečné koordinaci při přípravě projektů s žadatelem**

*Interní vlivy:* Zájem o iniciování přípravy projektů neprojevil další odbory Magistrátu hl. města Prahy (např. odbor služeb, školství, sociální, správy majetku), což dokládá skutečnost, že do výzvy č. 15 byla podána pouze 1 projektová žádost v rámci aktivity 2.2.1. Jednalo se o projekt výstavby P+R Radotín, tento projekt však nedostal stavební povolení, proto s ním nebyla uzavřena smlouva. V rámci aktivity 2.2.2 do současného data není podán žádný projekt, i když byla možnost podat projektovou žádost již ve výzvě č. 16, která byla vyhlášena 31. 08. 2016 s termínem ukončení 30. 3. 2018. Rovněž v současné výzvě č. 44, která je již vyhlášena od 28. 11. 2018 není v této aktivitě podán žádný projekt.

*Externí vlivy:* Od roku 2015 není podán žádný projekt v aktivitě 2.2.2. V současné době probíhají dle ŘO intenzivní jednání k připravovaným projektům.

#### **2/Příčina nedostatečné absorpční kapacity**

*Externí vlivy:* Při podávání projektových žádostí jsou výrazným omezením nevyjasněné majetkoprávní vztahy, průtahy s vydáním územního rozhodnutí/stavebního povolení, nesouhlas dotčených orgánů nebo protesty místních obyvatel.

*Interní příčina:* V rámci přípravy OP PPR bylo podceněno zpracování podkladových analýz, které by identifikovaly potenciální lokality vhodné pro výstavbu P+R a pro využití preferenčních pruhů v rámci městské veřejné dopravy v uličním provozu. Tato situace vytvořila časový skluz v přípravě projektových žádostí a tím negativně ovlivnila časový harmonogram plnění indikátorů.

### 3.4.2.3 Vývoj výsledkových indikátorů

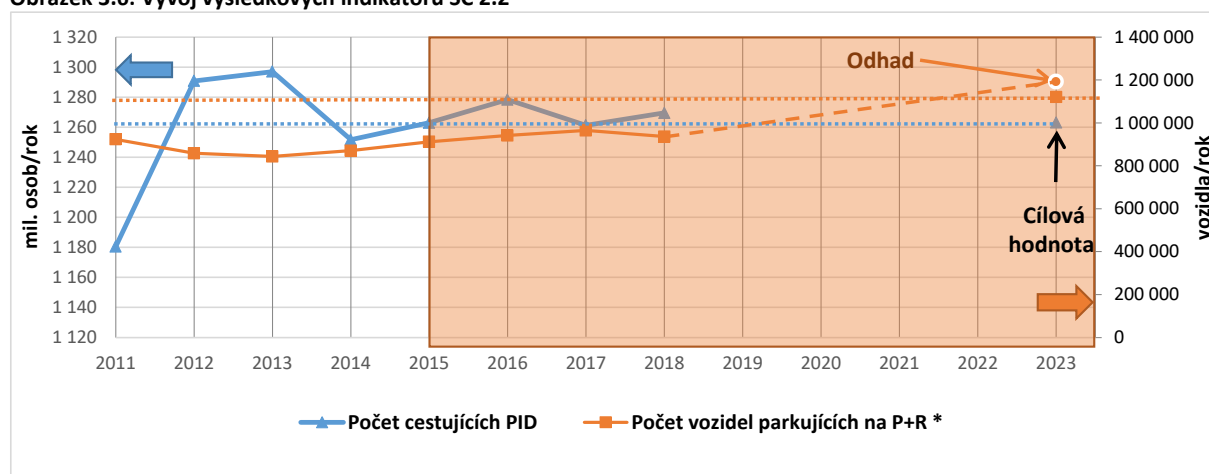
Na rozdíl od ostatních nastavených indikátorů je velmi pravděpodobné, že zvolené výsledkové indikátory pro SC 2.2 budou v roce 2023 naplněny. Indikátor počet cestujících v PID (7 45 15) se v roce 2018 pohyboval nad cílovou hodnotou indikátoru, v současné době je naplněnost 100,5% a dá se očekávat, že tento trend zůstane až do roku 2023. Dá se předpokládat, že výstavba P+R Černý Most podpoří tento trend. Druhý indikátor počet vozidel parkujících na P+R (7 40 10) při realizaci projektu P+R Černý Most s kapacitou 850 – 880 vozů zvýší počet parkujících vozidel za rok odhadem o 220 000 vozů za rok. Pokud tuto hodnotu přičteme k údajům za rok 2018, bude dosažena cílová hodnota a indikátor bude naplněn na 103,2%. Výpočet je uveden níže.

Tabulka 3.18: Výpočet odhadu cílového stavu indikátoru

	Hodnota	Jednotka
Podíl naplnění	103,2	%
Cílová hodnota	1 120 422	vozidla/rok
Naplnění indikátoru v roce 2023	1 156 198	vozidla/rok
Stav roku 2018	936 198	vozidla/rok
Odhad parkujících vozidel na nově vzniklých 850 parkovacích místech P+R Černý Most*	220 000	vozidla/rok

Pozn.: \*Výpočet odhadu parkujících aut za rok = 850 míst x 71 % předpokládaná průměrná denní obsazenost = 220 278 po zaokrouhlení 220 000 vozidel ročně.

Obrázek 3.6: Vývoj výsledkových indikátorů SC 2.2



Zdroj: UDI, Ročenka dopravy Praha 2018, vlastní výpočty a úprava.

Pozn.: \* S ohledem na účel parkovišť P+R vyjadřuje indikátor nepřímo počet osob, která následně přestupují na veřejnou dopravu

Tabulka 3.19: Souhrnný stav čerpání ve specifickém cíli 2.2

Indikátor	Jednotka	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2023
Počet cestujících PID	mil. osob/rok	1 181	1 291	1 297	1 252	1 263	1 278	1 261	1 270	
Počet vozidel parkujících na P+R *	vozidla/rok	923 178	858 547	843 312	870 844	912 002	941 125	964 613	936 198	1 156 198**

Zdroj: UDI, Ročenka dopravy Praha 2018, vlastní výpočty a úprava.

Pozn.: \* S ohledem na účel parkovišť P+R vyjadřuje indikátor nepřímo počet osob, která následně přestupují na veřejnou dopravu

\*\* Odhad = stav roku 2018 + 220 000 vozidel/rok, kdy dojde k realizaci projektu P+R Černý Most s 850 - 880 parkovacími místy

## 4 Hlavní závěry a zjištění, odpověď na evaluační otázku

### 4.1 Hlavní závěry pro SC 2.1

K 30. 11. 2019 došlo k naplnění u indikátoru 3 49 00 Počet podpořených objektů, a to dohromady v rámci uzavřených smluv nebo schválených projektů na 226,7 %, což ukazuje na výraznou přeplněnost indikátoru. Indikátor 3 60 10 Odhadované roční snížení emisí skleníkových plynů je splněn v rámci uzavřených smluv nebo schválených projektů ze 75,4 %. Výrazně nízký je stav plnění cílových hodnot u indikátoru 3 49 01 Počet objektů nově využívající OZE, indikátoru 3 27 00 Snížení roční spotřeby primární energie ve veřejných budovách a u indikátoru 3 25 00 Energeticky vztažná plocha zrenovovaných budov. Dva z těchto indikátorů (3 27 00 Snížení roční spotřeby primární energie ve veřejných budovách a u indikátoru 3 25 00 Energeticky vztažná plocha zrenovovaných budov) jsou plně navázány na realizaci aktivity 2.1.3, do které spadaly projekty přeměny energeticky náročných městských budov. U těchto dvou indikátorů není pravděpodobné, že by došlo do konce programovacího období k jejich naplnění. U indikátoru 3 49 01 Počet objektů nově využívající OZE je pravděpodobnost naplnění cílových hodnot velmi nízká a předpokládá se pouze minimální navýšení této hodnoty.

Indikátory, které nejsou naplňovány:

- 3 25 00 Energeticky vztažná plocha zrenovovaných budov
- 3 27 00 Snížení roční spotřeby primární energie ve veřejných budovách
- 3 49 01 Počet objektů nově využívající OZE

Indikátor, který je dostatečný z hlediska životní cyklu programu:

- 3 60 10 Odhadované roční snížení emisí skleníkových plynů

Indikátor, který je přeplněn:

- 3 49 00 Počet podpořených objektů cílová hodnota 30 současná hodnota 68, ale z toho je 45 objektů v rámci projektu Zvýšení energetické efektivity v soustavě veřejného osvětlení hlavního města Prahy.

**Příčiny nenaplnění indikátorů:**

**A/Externí vlivy na naplňování indikátorové soustavy**

**SC21\_A1 Délka přípravy projektu včetně vyřešení stavebního povolení**, kde došlo k nárůstu počtu dnů (viz kap. 3.3.2)

**SC21\_A2 V průběhu posledních pěti let došlo k výraznému zvýšení cen stavebních děl.** Růstový cenový vývoj vykazovaly vstupní nákladové i materiálové indexy - od roku 2014 roste cena stavebních prací a děl a ceny materiálových vstupů stavební výroby (viz kapitola 3.3.1)

**B/Nedostatky v přípravné fázi OP PPR PO 2 SC 2.1**

**SC21\_B1 Příčina nevhodně nastavená indikátorová soustava** – chybí indikátor Snížení roční spotřeby primární energie v zařízeních pro dopravní infrastrukturu.



**SC21\_B2 Příčina nedostatečné absorpční kapacity** – především u aktivit 2.1.2 a 2.1.3. Při nastavení programu měl být od začátku u aktivity 2.1.3 mezi oprávněnými žadatele zahrnutý MČ, ne až po revizi programového dokumentu č. 1 (duben 2017)

**SC21\_B3 Příčina ve špatně stanovené cílové hodnotě indikátorů EVP z důvodu podhodnocení nákladů na realizaci při přípravě programu:** Aktivita 2.1.3 byla stanovená velmi ambiciózně bez podkladových studií i přesto, že se dopředu vědělo, že se bude jednat o nesourodé, komplikované projekty s dlouhodobou přípravou. Nastavení cílových hodnot bylo podceněno z hlediska finanční náročnosti regenerace objektů na požadovaný standard, což se projevilo i v roce 2014 při zvýšení cílové hodnoty při přípravě programu. Odhadované hodnoty zřejmě vycházejí především od odborníků z akademického prostředí a byla zde podceněna konzultace s odborníky s praktickou zkušeností s realizací takovýchto projektů.

#### **C/Nedostatky při implementaci OP PPR PO 2 SC 2.1**

**SC21\_C1 Nevhodně nastavená dotační výzva č. 30** – podcenění investičních nákladů v aktivitě 2.1.3, nevhodně nastavené hodnotící kritérium 2, které ovlivňuje kritérium č. 8 Efektivnost projektu.

**SC21\_C2 Revize programového dokumentu č. 2** (květen 2017 – červenec 2018) při revizi se mohlo projednat i snížení požadovaného energetického standardu v aktivitě 2.1.3, čím by došlo ke zvýšení absorpční kapacity této výzvy za náklady 20 tis. Kč za m<sup>2</sup> EVP

**Projekty realizované v SC 2.1 jsou dlouhodobé, komplikované a jejich realizaci ovlivňuje spousta vnějších vlivů, které žadatel nemůže přímo ovlivnit (např. průtahů s vydáním územního rozhodnutí/stavebního povolení). Aktivita 2.1.3 byla stanovená ambiciózně bez připravených projektů, nastavení cílových hodnot bylo podceněno i z hlediska finanční náročnosti regenerace objektů. Rovněž aktivita 2.1.3 byla nastavena velmi ambiciózně z hlediska požadavku standardu budovy s téměř nulovou spotřebou energie, který je velmi nákladný u starších budov a naplnění cílů je proto nereálné.**

## **4.2 Hlavní závěry pro SC 2.2**

K 30. 11. 2019 došlo k naplnění u indikátoru 3 60 10 Odhadované roční snížení emisí skleníkových plynů na 119,6 %. Indikátor 7 40 01 Počet vytvořených parkovacích míst je splněn na 85,9 % a indikátor 7 04 01 Počet zařízení a služeb pro řízení dopravy by mohl být splněn v případě realizovaných projektových záměrů na 102,5 %. Velmi nízké plnění je vykazováno u indikátoru 7 49 01 Délka nových podélných dělicích preferenčních opatření, a to ve výši 34,6 % cílové hodnoty. I když je hodnota naplnění indikátoru velmi nízká, na základě získaných podkladů od ŘO vycházejících z pravidelných vícestranných jednání byl očekáván v rámci otevřené výzvy č. 44 příjem prvních nestavebních projektů až v září 2019. I když příjem prvních projektových žádostí byl očekáván až v druhé polovině programového období je dle informací ŘO počítáno s naplněním indikátoru 7 49 01 do 31. 12 2023.

Indikátor, který není naplňován:

- 7 49 01 Délka nových podélných dělicích preferenčních opatření – je zde dostačená absorpční kapacita, rovněž nejde o komplikované a vysokonákladové projekty. Dle vyjádření ŘO je počítáno s naplněním indikátoru. Uvedené stanovisko s přihlédnutím ke všem okolnostem lze posoudit za reálné.

Indikátory, které jsou dostatečné z hlediska životního cyklu programu:

- 7 40 01 Počet vytvořených parkovacích míst
- 7 04 01 Počet zařízení a služeb pro řízení dopravy

Indikátor, který je přeplněn:

- 3 60 10 Odhadované roční snížení emisí skleníkových plynů

**Příčiny nenaplnění indikátorů:**

**A/Externí vlivy na naplňování indikátorové soustavy**

**SC22\_A1 Délka přípravy projektu včetně vyřešení stavebního povolení**, kde došlo k nárůstu počtu dnů (viz kap. 3.3.2)

**B/Nedostatky v přípravné fázi OP PPR PO 2 SC 2.2**

**SC22\_B1 Příčina v nedostatečné absorpční kapacitě** - v rámci přípravy OP PPR bylo podceněno zpracování podkladových analýz, které by identifikovaly potenciální lokality vhodné pro výstavbu P+R a pro využití preferenčních pruhů v rámci městské veřejné dopravy v uličním provozu.

**C/Nedostatky při implementaci OP PPR PO 2 SC 2.2**

**SC22\_C1 Příčina v nedostatečné aktivitě potenciálních žadatelů při přípravě projektů (odborníci Magistrátu hl. města Prahy (např. odbor investiční, správy majetku), příp. Technická správa komunikací, a.s.**

**Snížené hodnoty indikátorů výstupu SC 2.2, které byly schváleny v Revizi programového dokumentu č. 2, se jeví jako reálné a dosažitelné, přestože v SC 2.2 je realizován pouze 1 velký projekt P+R Černý Most v rámci aktivity 2.2.1, který naplňuje z 85 % indikátor výstupu (7 40 01 Počet vytvořených parkovacích míst) i výsledku (7 40 10 Počet vozidel parkujících na P+R). V rámci aktivity 2.2.2 není realizován žádný projekt, ale v rámci projektového záměru je připraveno 4,159 km preferenčních pruhů. Dle vyjádření ŘO je počítáno s naplněním indikátoru aktivity 2.2.2 tj. 7 49 01 Délka nových podélných dělicích preferenčních opatření a 7 04 01 Počet zařízení a služeb pro řízení dopravy. Uvedené stanovisko ŘO s přihlédnutím ke všem okolnostem lze posoudit za reálné.**

## 5 Doporučení (včetně návrhů na jejich využití) a závěr

Doporučení se týkají pouze indikátorů v rámci SC 2.1, jelikož indikátory ve SC 2.2 byly upraveny Revizí programového dokumentu č. 2 a bylo stanoveno, že jejich naplnění je reálné za aktivního přístupu ŘO a subjektu Technická správa komunikací, a.s. Níže jsou zformulována 4 možná doporučení jak postupovat v následujícím období:

- D1 Zařazení nového indikátoru výstupu do indikátorové soustavy SC 2.1
- D2 Dojednání úpravy cílové hodnoty indikátoru 3 49 01 Počet objektů nově využívajících OZE
- D3 Snížení indikátorů v oblasti inteligentních budov (3 27 00, 3 49 01 a 3 25 00) a reálné navýšení indikátorů v oblasti veřejné dopravy (3 60 10) a zavedení indikátoru 3 28 02
- D4 Možnost nové výzvy v aktivitě 2.1.3

### 5.1 D1 Zařazení nového indikátoru výstupu do indikátorové soustavy SC 2.1

Popis: Snížené plnění cílové hodnoty indikátoru výstupu 3 27 00 Snížení roční spotřeby primární energie ve **veřejných budovách**, lze částečně nahradit zvýšeným plněním indikátoru 32 802 Snížení roční spotřeby primární energie v **zařízeních pro dopravní infrastrukturu**, jelikož z obsahového/věcného hlediska se jedná pouze o substituci resp. výměnu zdrojů úspory primární energie (viz kapitola 3.4.1.1).

Tabulka 5.1: Stav plnění indikátorů k 30. 7. 2019

Indikátor	Naplnění cílové hodnoty	Hodnota	Jednotka	Hodnota 2	Jednotka 2
<b>Cílová hodnota</b> - 3 27 00 Snížení roční spotřeby primární energie ve VEŘEJNÝCH BUDOVÁCH		6 489 323	kWh/rok		
<b>Současná hodnota plnění</b> – 3 27 00 Snížení roční spotřeby primární energie ve VEŘEJNÝCH BUDOVÁCH	20,3%	1 317 059	kWh/rok		
<b>Současná hodnota plnění</b> – 3 28 02 Snížení roční spotřeby primární energie v ZAŘÍZENÍCH PRO DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURU	103,4%	6 709 077	kWh/rok	6 709,1	MWh/rok
<b>Současná hodnota plnění</b> - Celkem ve veřejných budovách i v zařízeních pro dopravní infrastrukturu k 30.07.2019	123,7%	8 026 136	kWh/rok		

Zdroj: ŘO OP PPR, 2019.

Zdůvodnění: Při přípravě programu a tvorbě intervenční logiky u SC 2.1 došlo k chybnému výběru indikátorů a byl opomenut indikátor 32 802 Snížení roční spotřeby primární energie v **zařízeních pro dopravní infrastrukturu**, který je naplňován dvěma aktivitami SC 2.1.

V aktivitě 2.1.3 bude ještě další nedočerpaní původně plánovaných prostředků v rámci ex-ante posouzení schválených projektů, výše podpořených projektů je předpokládána v částce 530 mil. Kč, tedy relativně malé procento celkové alokace SC i po snížení alokace o celou výkonnostní rezervu PO2. V případě, že již nebude vypsána další výzva, což je pravděpodobné, stala by se v rámci SC 2.1 dominantní aktivita 2.1.1. Indikátor 32700 by zůstal nenaplněn (na úrovni 20,3 %), ale nově zařazený obdobný indikátor 32802 snížení primární energie v zařízeních pro dopravní infrastrukturu tento původní milník 32700 de facto svým plněním nahrazuje – nyní zaslavně cca 6 709 MWh/ročně, tj 6 709 077 kWh/ročně (tedy v podstatě původní hodnota úspor energie v 32700, jen naplněno jinou

aktivitou). Naplnění původní cílové hodnoty by v tomto případě bylo 123,7 %. Aktivita 2.1.3 by se stala minoritní aktivitou. Zbývající alokaci ve výši cca 227 mil Kč by bylo vhodné přesunout do DPP hl. m. Prahy (aktivity 2.1.1).

## **5.2 D2 Dojednání úpravy cílové hodnoty indikátoru 34901 Počet objektů nově využívajících OZE**

Popis: Cílová hodnota indikátoru 34901 Počet objektů nově využívajících OZE je v současné době naplněna na 12 % a již pravděpodobně s ohledem na absorpční kapacitu a stav připravovaných projektů příliš navýšen nebude (viz kapitola 3.4.1).

Zdůvodnění: Je nutné zvážit, že je výrazně přeplněn indikátor 34900 Počet podpořených objektů (226,7 %), z toho důvodu se nabízí jako řešení snížení cílové hodnoty u indikátoru 34901 a navýšení cílové hodnoty indikátoru 34900.

## **5.3 D3 Snížení indikátorů v oblasti inteligentních budov (3 27 00, 3 49 01 a 3 25 00) a reálné navýšení indikátorů v oblasti veřejné dopravy (3 60 10) a zavedení indikátoru 3 28 02**

Popis: Cílová hodnota indikátorů 3 27 00 Snížení roční spotřeby primární energie ve veřejných budovách je v současné době naplněna na 20,3 %. Cílová hodnota indikátoru 3 49 01 Počet objektů nově využívajících OZE je v současné době naplněna na 12,0 % a u indikátoru 3 25 00 Energeticky vztažná plocha zrenovovaných budov je naplněna na 31,7 % (viz kapitola 3.4.1). Je nutné vzít v potaz, že indikátor 3 60 10 Odhadované roční snížení emisí skleníkových plynů je splněn v současné době v rámci uzavřených smluv nebo schválených projektů ze 75,4 %, tzn., že je možné počítat s navýšením jeho cílové hodnoty.

Zdůvodnění: Je nutné zvážit, že indikátory 3 27 00 Snížení roční spotřeby primární energie ve veřejných budovách, 3 49 01 Počet objektů nově využívajících OZE, 3 25 00 Energeticky vztažná plocha zrenovovaných budov jsou naplněny z méně než jedné třetiny. Z toho důvodu se nabízí jako řešení snížení jejich cílové hodnoty a navýšení cílové hodnoty indikátoru 3 60 10 Odhadované roční snížení emisí skleníkových plynů. Zároveň by byl zařazen opomenutý indikátor 3 28 02 Snížení roční spotřeby primární energie v zařízeních pro dopravní infrastrukturu, který je naplňován dvěma aktivitami SC 2.1.

## **5.4 D4 Možnost nové výzvy v aktivitě 2.1.3**

Popis: Cílová hodnota indikátoru 32500 Energeticky vztažná plocha zrenovovaných budov je naplněna pouze z 32 %. Ve výzvě 30 bylo předloženo celkem 12 projektů a z toho byly schváleny jen 4 projekty. Zbývající projekty byly zamítnuty z důvodu ekonomické neefektivity. V případě úpravy neschválených projektů z výzvy 30 a snížení jejich investičních nákladů na m<sup>2</sup> EVP je možné je znovu podat v nové výzvě. Je nutné zohlednit, že příprava těchto projektů trvala žadatelům několik let a hlavní město Praha si nechalo zpracovat čtyři vyhledávací studie k vytipování vhodných budov.

**Tabulka 5.2: Prognóza plnění indikátoru 32500 Energeticky vztažná plocha zrenovovaných budov v případě nové výzvy v aktivitě 2.1.3**

	Jednotky	Skutečné náklady dle projektu výzvy 30		Potenciál nové výzvy	
		Schválené	Celkem	V rámci nové výzvy	Celkové naplnění
Energeticky vztažná plocha zrenovovaných budov	m <sup>2</sup>	15 784	36 520	13 611	29 396
Finanční alokace na 2.1.3	Kč	539 267 415	1 565 304 600	465 022 890	1 004 290 305
Náklad na m <sup>2</sup> EVP	Kč /m <sup>2</sup>	34 164	42 862	34 164	34 164
Naplnění		32%	73%	27%	59%

Zdroj: ŘO OP PPR, 2019. Výpočet vlastní.

Zdůvodnění:

Byly identifikovány chyby při přípravě operačního programu i při jeho implementaci (viz kap. 3.4.1.2), které byly způsobené podceněním investičních nákladů na m<sup>2</sup> EVP. Ve výzvě č. 12 bylo hodnotící kritérium č. 2 nastaveno na hodnotu 10 tis. Kč/m<sup>2</sup> EVP a ve výzvě č. 30 bylo toto kritérium nastaveno na 20 tis. Kč/m<sup>2</sup> EVP. Při nové výzvě doporučujeme toto kritérium zvýšit na 34 164 Kč/m<sup>2</sup> EVP, což odpovídá průměrné výši nákladů na m<sup>2</sup> u schválených projektů.

Nová výzva by tedy byla zaměřena na připravené projekty, které by musely snížit svůj náklad na m<sup>2</sup> EVP na 34 164 Kč. Doporučujeme následující projekty, u kterých byl jejich náklad na m<sup>2</sup> EVP pod 60 tis. Kč ve výzvě č. 30. Není zde zahrnut projekt Emauzy, jelikož dle vyjádření expertů je zde problém se statikou celého objektu. V případě, že by tyto projekty tuto podmínku splnily, bylo by celkové naplnění indikátoru 3 25 00 na úrovni 59 %.

**Tabulka 5.3: Potenciální projekty pro novou výzvu**

Reg. číslo	Název projektu	Žadatel	Náklady na m <sup>2</sup> EVP (v Kč)	EVP (m <sup>2</sup> )	CZV (v Kč)
1323	Pilotní projekt přeměny Gymnázia Postupická na budovu s téměř nulovou spotřebou energie	Gymnázium, Praha 4, Postupická 3150 (SML)	48 729	3 331	162 317 019
1328	Projekt energetické úspory v objektech školy-Akademie řemesel Praha-Střední škola technická, Zelený pruh 1294, 147 08 Praha, Objekt Zelený pruh – Jídelna	Akademie řemesel Praha - Střední škola technická (SML)	53 521	1 167	62 437 160
1329	Projekt energetické úspory v objektech školy-Akademie řemesel Praha-Střední škola technická, Zelený pruh 1294, 147 08 Praha, areál Vrbova - objekt Bývalá kotelna a dílny	Akademie řemesel Praha - Střední škola technická (SML)	56 668	2 138	121 173 634
1318	Pilotní projekt přeměny VOŠ A SŠ Slaboproudé elektrotechniky na budovu s téměř nulovou spotřebou energie	Vyšší odborná škola informačních studií a Střední škola elektrotechniky, multimédií a informatiky (SML)	57 328	3 489	199 999 006
1324	SŠ elektrotechniky a strojírenství - stavební úpravy, projekt energetické úspory v objektech škol, Jesenická 3067/1, 106 00 Praha 10	Střední škola elektrotechniky a strojírenství (SML)	57 357	3 487	199 988 337
<b>Celkem</b>			<b>54 801</b>	<b>13 611</b>	<b>745 915 156</b>



## Použitá literatura a zdroje

BLACKBACK - ECOTEN (2016) VSTUPNÍ ANALÝZA VHODNOSTI VÝBĚRU OBJEKTŮ (BLACKBACK s.r.o., ECOTEN s.r.o.,)

CRESWELL, J. W. (2002) Research Design: Qualitative, Quantitative, and Mixed Methods Approaches. London. Sage Publications, 2002. ISBN: 0761924426

DELLOITE (2014) Předběžné posouzení využití finančních nástrojů v Operačním programu Praha – pól růstu ČR v rámci politiky soudržnosti pro období 2014 -2020 (DELLOITE)

ECOTEN - ČVUT (2014) Analýza potenciálu transformace vybraných objektů v majetku hlavního města Prahy na inteligentní budovy v rámci konceptu Smart Prague (Ing. Jiří Tencar, Ph.D., Ing. Michal Rohlena ECOTEN s.r.o., ČVUT)

EVASCO (2017) Expertní zpracování návrhu revize OP PPR (EVASCO s.r.o. )

LEE, N. KIRKPATRICK, C. (2006) Evidence-based policy-making. in Europe: An Evaluation of European Commission Integrated Impact Assessments, Impact Assessment and Project Appraisal, 24:1, 23-33.

MHMP (2011) Analýza oblastí pro podporu v rámci politiky soudržnosti na období 2014–2020 v hl. m. Praze (Odbor strategické koncepce Útvaru rozvoje hl. m. Prahy ve spolupráci s Odborem Evropských fondů a dalšími odbory MHMP)

MHMP (2013) Inteligentní budovy v konceptu Smart Prague (Ing. Jiří Tencar, Ph.D., Ing. Vladimír Zadina)

MHMP (2015) Operační program Praha – pól růstu ČR ve znění jednotlivých revizí

REGIOPARTNER (2013) „Analýza absorpční kapacity priorit hl. m. Prahy v rámci politiky soudržnosti pro období 2014 – 2020“ (RegioPartner, s. r. o.)

VŠB – TU Ostrava (2016) Výběr budov v majetku hl. m. Prahy dle hodnotících kritérií Operačního programu Praha - Pól růstu (VŠB – TU Ostrava)

WILSON, J. (2015) Evidence-based policy making in the European Commission. CICERO.