

Mid – term evaluace realizace integrované strategie pro ITI Pražské metropolitní oblasti 2014 - 2020

ZÁVĚREČNÁ EVALUAČNÍ ZPRÁVA

Datum: 31. 5. 2019


eace
Evaluation Advisory
Central Europe

Dodavatel:

Evaluation Advisory CE s.r.o.
Křižíkova 70b, 612 00 Brno
IČ: 25342282

Zadavatel:

Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy
Vyšehradská 57, 128 00, Praha 2
IČ: 70883858



EVROPSKÁ UNIE
Fond soudržnosti
Operační program Technická pomoc



MINISTERSTVO
PRO MÍSTNÍ
ROZVOJ ČR



IPR
PRAHA



Manažerské shrnutí evaluace

Tato **Závěrečná evaluační zpráva** představuje finální výstup zakázky s názvem „**Mid-term evaluace realizace integrované strategie pro ITI Pražské metropolitní oblasti 2014 – 2020**“ (dále jen „evaluace“). Cílem evaluace bylo souhrnně vyhodnotit aktuální naplňování integrované strategie ITI v Pražské metropolitní oblasti, a to jak z hlediska nastavení procesu, tak z hlediska dosažených výsledků této strategie. Pro potřeby nositele ITI, kterým je Institut plánování a rozvoje, zpracovala tuto zprávu společnost Evaluation Advisory CE s. r. o.

Zpracovatel evaluace vyhodnocoval, jak se průběžně daří naplňovat Integrovanou strategii ITI pro **Pražskou metropolitní oblast (PMO)**. Ta v sobě zahrnuje území hlavního města Prahy a území celkem 13 správních obvodů obcí s rozšířenou působností (ORP).

Program ITI PMO

Globálním cílem PMO je propojení jádra a zázemí pražské metropolitní oblasti do jednoho funkčního celku s efektivně rozmístěnou infrastrukturou veřejných služeb, který bude jednak dobře dopravně napojený, a jednak bude společně chráněný před přírodními riziky, a to při celkovém respektování zdravého životního prostředí. Tento cíl se dělí do tří strategických cílů, kterým odpovídají jednotlivé prioritní oblasti strategie. Těmito prioritními oblastmi jsou Inteligentní doprava, Ochrana před přírodními riziky a Dostupné a kvalitní školství.

Vyhodnocení procesu realizace

Od zahájení implementace ITI PMO bylo vyhlášeno celkem 30 výzev nositele ITI k předkládání projektových záměrů (PZ), z toho 22 bylo vyhlášeno do konce roku 2018.

Z evaluace nevyplynuly žádné zásadní problémy způsobené nastavením procesu ze strany nositele ITI, byly však identifikovány následující limity, které komplikují implementaci ITI jako celku:

- Žadatelé mohou podat projektové žádosti o dotaci i mimo implementační rámec ITI PMO. Řada z nich proto ITI vnímá pouze jako jeden z možných zdrojů financování jejich projektů bez přímé vazby na území PMO.
- Do konce roku 2017 nebyla respektována rozhodnutí Řídicího výboru v první vlně hodnocení projektových záměrů (PZ). Nejvíce patrný byl tento dopad především u Prioritní oblasti 3 Dostupné a kvalitní školství, kdy mohly být hodnoceny všechny projektové žádosti bez ohledu na to, zda disponovaly kladným vyjádřením o souladu s Integrovanou strategií ITI či nikoliv.
- Striktní požadavek, aby byla projektová žádost totožná s dříve podaným PZ, který v některých případech stojí za nerealizací schváleného projektového záměru (který se v pozdějších fázích změnil) a pro řadu žadatelů generuje nutnost mít již ve fázi PZ zpracovány dokumenty, které by formálně nebylo nutné předkládat.
- Realizace projektů byla zdržována z důvodu dlouhých legislativních lhůt. Ty jsou jedním z důvodů, proč řada projektů, které uspěly ve fázi projektového záměru, nebyla nakonec realizována (nejčastěji se jednalo o zdržení v souvislosti s územním a stavebním řízením, přípravou veřejných zakázek či výkupy pozemků).

- Hodnocení Zprostředkujícího subjektu (ZS ITI) a Centra pro regionální rozvoj (CRR) není vždy konzistentní. Tato nekonzistence v některých případech dokonce vede k růstu neuznatelných vícenákladů na straně žadatelů.
- Délka hodnocení žádosti o podporu (na úrovni ZS + CRR) posunula v řadě případů předpokládané zahájení projektu až o rok. To nejen zvyšuje nejistotu žadatelů, ale rovněž působí komplikace veřejným subjektům ve vztahu k rozpočtování prostředků na přípravu a spolufinancování a v některých případech zvyšuje rizikovost projektu pro žadatele a efektivitu realizace (v případě, že musí být dodržen původní časový rámec, implementaci je proto nutné zrychlit).
- Podstatné změny PZ je nutné schvalovat na úrovni Řídicího výboru, což vede k výraznému prodloužení procesů při administraci projektů podpořených v rámci ITI.
- Dále byly identifikovány konkrétní limity u některých specifických výzev ITI (omezení pro žadatele dané nastavením podmínek výzvy - viz Příloha 5 zprávy)

Implementaci strategie ITI naopak usnadňuje především možnost hlasování per rollam na úrovni ŘV, společná jednání všech měst implementující nástroj ITI a přehlednost výstupů vydávaných nositelem směrem k dalším aktérům implementace strategie ITI.

Relevance strategie

Zpracovatel evaluace na základě získaných informací považuje východiska pro realizaci SWOT analýzy za stále platná; problémy, které byly specifikovány při přípravě strategie, jsou v zásadě aktuální i nyní. Opatření strategie z větší části na tyto problémy reagují, v některých případech je však dle názoru odborníků konzultovaných evaluátorem nutné zaměření strategie rozšířit či posunout. Zpracovatel evaluace vybírá tyto tři nejvýznamnější výše uvedené poznatky:

- v oblasti dopravy nalézt způsob, jak podporovat železniční dopravu, opravu místních komunikací majících význam pro širší oblast a celkově pak propojování jednotlivých forem dopravy
- problematice telematiky věnovat adekvátní prostor podle toho, v jakém stavu přípravy jednotlivé projekty jsou
- rozšíření oblasti podpory v oblasti ochrany před přírodními riziky také na problematiku sucha a umožnit realizaci kombinovaných technických a přírodně blízkých opatření

Naplňování cílů strategie

Z celkového množství dostupných prostředků ve výši 4,6 mld. Kč byly k březnu 2019 schváleny projekty s podporou ve výši 1,6 mld. Kč, což je přibližně o 0,8 mld. Kč méně, než bylo pro dané období předpokládáno. Do konce implementace strategie se však předpokládají využít všechny zbylé prostředky s výjimkou cca 300 mil. Kč, které byly převedeny mimo ITI PMO. Výsledné rozdělení prostředků mezi jednotlivá opatření však bude relativně odlišné od původně plánovaného.

V naplňování jednotlivých strategických cílů existují velké rozdíly, které souvisejí především s úspěšností implementace jednotlivých projektů. Z hlediska věcného (kvalitativního) naplňování cílů lze ke každé prioritní oblasti říci následující. Dosavadní naplňování cílů **Prioritní oblasti 1 (Inteligentní doprava)** je pouze částečně uspokojivé, poněvadž nejsou v dostatečné míře budovány klíčové komponenty v komplexu opatření na podporu dopravní dostupnosti metropole a propojenosti území PMO (tj. především opatření, která zvyšují motivaci obyvatel v zázemí města využívat pro svou mobilitu

veřejnou dopravu). Aktéři v území považují dopravu a dopravní dostupnost Prahy, resp. propojenost území za zcela klíčový a nejdůležitější strategický cíl v rozvoji PMO (resp. klíčovou výzvu jejího rozvoje). Nezdůrazňují přitom (pouze) přestupní terminály, kvalitnější vozidla veřejné dopravy nebo opravené silnice, vyzdvihují také témata jako je propojenost jednotlivých módů dopravy, jejich vzájemné návaznosti a obecně funkčnost systému. Tato témata prozatím nebyla v rámci ITI dostatečně podpořena, hlavním důvodem je neúspěch při přípravě projektů v oblasti telematiky, ve které se nepodaří využít původně připravené prostředky, a to z důvodu komplikací, které nebyly při vzniku strategie brány v úvahu.

Naplnění cílů **Prioritní oblasti 2 (Ochrana před přírodními riziky)** je na velmi nízké úrovni. Prozatím nebyl realizován ani schválen žádný projekt zaměřený na bezprostřední budování protipovodňových opatření. Důvodem této skutečnosti je, dle vyjádření potenciálních žadatelů, především skutečnost, že implementace opatření 2.1.1 strategie ITI bylo propojeno pouze s prioritní osou 1 OP Životní prostředí (OPŽP), která podporuje budování standardních protipovodňových opatření pro zvýšení ochrany sídel. Je ale zřejmé, že v území PMO není po tomto typu opatření dostatečná poptávka. Klíčoví aktéři formulovali projekty zaměřené na budování přírodně blízkých opatření se sekundárním dopadem na ochranu obyvatel proti následkům, která zároveň odpovídají také na další aktuální přírodní ohrožení, a sice dopady sucha. Takové projekty ale nebylo možné v rámci PO 1 OPŽP podpořit, poněvadž tematicky spadají do PO 4 OPŽP. V důsledku těchto skutečností není v PMO dostatečná absorpční kapacita pro naplnění daného strategického cíle ve smyslu fyzické realizace protipovodňových opatření. V rámci prioritní oblasti jako celku je aktuálně realizován pouze jeden projekt v rámci opatření 2.1.2, který bezpochyby naplňuje daný strategický cíl, jde ovšem pouze o dílčí opatření, které samo o sobě není ve vztahu k plnění cíle dostatečné.

Naplnění cílů **Prioritní oblasti 3 (Dostupné a kvalitní školství)** je dostatečné. Absorpční kapacita relevantních opatření výrazně překračuje jejich alokace a lze předpokládat, že dojde k naplnění cílových hodnot příslušných indikátorů, a to jak na úrovni výstupu, tak i výsledku. Bezprostřední příspěvek realizovaných opatření k naplnění strategického cíle je ovšem limitován skutečností, že potřebnost kapacity ve vztahu ke strategickým cílům strategie ITI je při výběru projektů k podpoře zohledňována pouze v omezené míře. Součástí strategie ITI nebyla analýza, která by podrobně určila, ve kterých lokalitách je nedostatečná kapacita vzdělávacích institucí ve vztahu k potřebám PMO obecně nejkritičtější. Při hodnocení projektových žádostí docházelo pouze k tomu, že byly preferovány ORP v nejbližším zázemí Prahy. Jakkoliv tedy je potřeba posilování kapacit předškolního, základního i středního vzdělávání relevantní pro celou PMO, ITI spíše nevyužilo příležitosti strategicky rozhodnout o prioritních oblastech, ve kterých je tato potřeba nejakutnější.

Doporučení

Na základě realizovaných zjištění a formulovaných závěrů byla zpracována níže uvedená doporučení.

Doporučení k nastavení interních procesů:

1. Zvážit navýšení personální kapacity výkonného týmu nositele ITI
2. Zvážit změnu v zastoupení členů Řídicího výboru
3. Jednoznačněji zjednodušit a vymezit role jednotlivých subjektů v procesu hodnocení projektových záměrů / projektových žádostí
4. Koordinovat úsilí o metodické sjednocení posuzování hodnotících kritérií na úrovni hodnotitelského subjektu



5. Zvážit úpravu mechanismu rozhodování o projektových záměrech

Doporučení k věcnému nastavení ITI:

1. Umožnit nositeli ITI, aby na přípravu strategického dokumentu byla k dispozici dostatečná časová dotace odpovídající závažnosti aktivity
2. Podpořit procesy analýzy absorpce území pro přípravu budoucího nástroje ITI pro PMO
3. Posílit procesy strategické přípravy a rozhodování v budoucí strategii
4. Rozšířit věcné zaměření prioritní oblasti ochrany před přírodními riziky
5. Akcentovat napojení veřejné dopravy na páteřní železniční infrastrukturu



Obsah

Manažerské shrnutí evaluace.....	2
Seznam tabulek, grafů a obrázků	7
Seznam použitých zkratek	9
1 Úvod	10
1.1 Základní údaje	10
1.2 Cíl evaluační zprávy	10
1.3 Kontext	10
1.4 Zaměření Integrované strategie	11
1.5 Nastavení procesu plnění strategie.....	12
2 Hlavní zjištění.....	14
2.1 Část 1: Zhodnocení procesů implementace integrované strategie	14
2.2 Část 2: Zhodnocení realizace integrované strategie	28
3 Použité metody	41
4 Případové studie.....	43
4.1 BUS CNG Kladno 2017	43
4.2 Systém podpory operativního řízení při povodních	46
4.3 Přístavba zázemí pro Základní školu a Mateřskou školu Dřísy.....	49
5 Závěr	53
6 Seznam použitých zdrojů.....	56
7 Přílohy.....	57
Příloha 1: Přehled plnění finančního plánu	58
Příloha 2: Přehled plnění indikátorů.....	61
Příloha 3: Seznam realizovaných rozhovorů	67
Příloha 4: Přehled odpovědí v dotazníkovém šetření na žadatele.....	68
Příloha 5: Specifické podmínky výzev.....	79

Seznam tabulek, grafů a obrázků

Tabulka 1: Činnost jednotlivých členů výkonného týmu nositele ITI	14
Tabulka 2: Zastoupení a pozice členů Řídícího výboru ITI PMO	15
Tabulka 3: Přehled jednání ŘV ITI PMO do konce roku 2018	16
Tabulka 4: Přehled vyhlášení jednotlivých výzev nositele ITI a ZS ITI	20
Tabulka 5: Přehled o podpořených projektových záměrech v jednotlivých výzvách nositele ITI	23
Tabulka 6: Celkové množství požadovaných prostředků v podaných projektových záměrech do výzev nositele ITI dle opatření a plánované výše podpory	32
Tabulka 7: Přehled podaných a schválených projektových žádostí k datu 18. 3. 2019	34
Tabulka 8: Finanční plán původní (z roku 2016, v tis. Kč)	59
Tabulka 9: Finanční plán platný k 31. 12. 2018 (v tis. Kč)	60
Tabulka 10: Přehled naplněných indikátorů k 31. 12. 2018	61
Tabulka 11: Indikátory pro Prioritní oblast 1: Inteligentní doprava	63
Tabulka 12 Indikátory pro Prioritní oblast 2: Ochrana před přírodními riziky	65
Tabulka 13: Indikátory Prioritní oblast 3: Dostupné a kvalitní školství	66
Tabulka 14: Přehled osob, s nimiž byl realizován evaluační rozhovor (s uvedením jejich role ve vztahu k ITI)	67
Tabulka 15: Vyhodnocení žádostí o podporu: doba trvání	72
Tabulka 16: Problematické aspekty získávání podpory z ITI PMO z pohledu žadatele	74
Tabulka 17: Další projekty se zájmem realizace přes ITI	76
Tabulka 18: Doporučení pro zlepšení implementace strategie	77
Obrázek 1: Rozdělení strategie podle Prioritních oblastí a opatření	11
Obrázek 2: Postup hodnocení projektového záměru a projektové žádosti	13
Graf 1: Odpověď na otázku: Odkud jste se o možnosti žádat o prostředky skrze ITI Pražské metropolitní oblasti dozvěděli? (n = 41)	21
Graf 2: Kategorie respondentů dle tematické oblasti	68
Graf 3: Kategorie respondentů dle typu subjektu (n = 41)	69
Graf 4: Využití poradenství externího dodavatele vs. úspěšnost projektových záměrů (n=40)	69
Graf 5: Důvody pro zamítnutí projektových záměrů (n=7)	70



Graf 6: Podání plné žádosti o podporu (n=41)	70
Graf 7: Důvody pro ustoupení od podání žádosti o podporu (n=12)	71
Graf 8: Výsledky hodnocení žádostí respondentů (n=29)	72
Graf 9: Hodnocení administrativní náročnosti (n=41).....	73
Graf 10: Hodnocení administrativní náročnosti v kontextu zapojení externího dodavatele (n = 41)...	73
Graf 11: Zdroje informací pro podání záměru nebo žádosti o podporu (n=41).....	75
Graf 12: Byly všechny potřebné informace o způsobu podání záměru nebo žádosti dostupně? (n=41)	75
Graf 13: Ochota žádat podruhé s využitím nástroje ITI (n=41)	76



Seznam použitých zkratk

CRR	Centrum pro regionální rozvoj
EFRR	Evropské fondy pro regionální rozvoj
ESI fondy	Evropské strukturální a investiční fondy
HMP	Hlavní město Praha
IN	Integrovaný nástroj
IROP	Integrovaný regionální operační program
ISg	Integrovaná strategie
ITI	Integrované teritoriální investice
MMR–ORP	Ministerstvo pro místní rozvoj – Odbor regionální politiky
MPIN	Metodický pokyn pro využívání integrovaných nástrojů
OP	Operační program
OPPPR	Operační program Praha – Pól růstu
OPŽP	Operační program Životní prostředí
PMO	Pražská metropolitní oblast
PO	Prioritní oblast
PS	Pracovní skupina
PZ	Projektový záměr
PŽ	Projektová žádost
ŘO	Řídicí orgán (daného operačního programu)
ŘV	Řídicí výbor (ITI Pražské metropolitní oblasti)
SČK	Středočeský kraj
ZS	Zprostředkující subjekt

1 Úvod

1.1 Základní údaje

Název integrované strategie	Integrovaná strategie pro ITI Pražské metropolitní oblasti
Číslo integrované strategie	<i>ITI_16_01_014</i>
Stav integrované strategie	<i>ISg v realizaci</i>
Sledované období od:	21. 1. 2016
Sledované období do:	31. 12. 2018

1.2 Cíl evaluační zprávy

Cílem evaluace je zhodnotit funkčnost nastavení interních procesů na úrovni nositele ITI PMO a zároveň vyhodnotit, jak se daří naplňovat cíle stanovené v Integrované strategii uprostřed programového období 2014 – 2020.

Výsledkem evaluace je přehled doporučení, na základě kterých může dojít k lepšímu nastavení integrované strategie ITI PMO tak, aby došlo k optimalizaci nastavených procesů a zlepšenému naplňování cílů Integrované strategie.

1.3 Kontext

Prostřednictvím **integrovaných nástrojů** je na území České republiky uplatňována územní dimenze na využívání prostředků z Evropských strukturálních a investičních fondů (dále jen „ESI fondy“). Díky tomu jsou prostředky z ESI fondů koncentrovány do specifických typů území, čímž má být zajištěno jejich efektivní využití.

Jedním z integrovaných nástrojů jsou také **Integrované teritoriální investice** (ITI). Prostředky vyčleněné na ITI jsou investovány do území celkem sedmi metropolitních oblastí celostátního významu. Každá metropolitní oblast vytvořila svoji Integrovanou strategii, která určuje, jaké konkrétní aktivity jsou přes ITI podporovány.

V rámci této zakázky zpracovatel evaluace vyhodnocuje, jakým způsobem se průběžně daří naplňovat Integrovanou strategii ITI pro **Pražskou metropolitní oblast (PMO)**. Ta v sobě zahrnuje území hlavního města Prahy (HMP) a dále obce na území celkem 13 správních obvodů obcí s rozšířenou působností (ORP).

1.4 Zaměření Integrované strategie

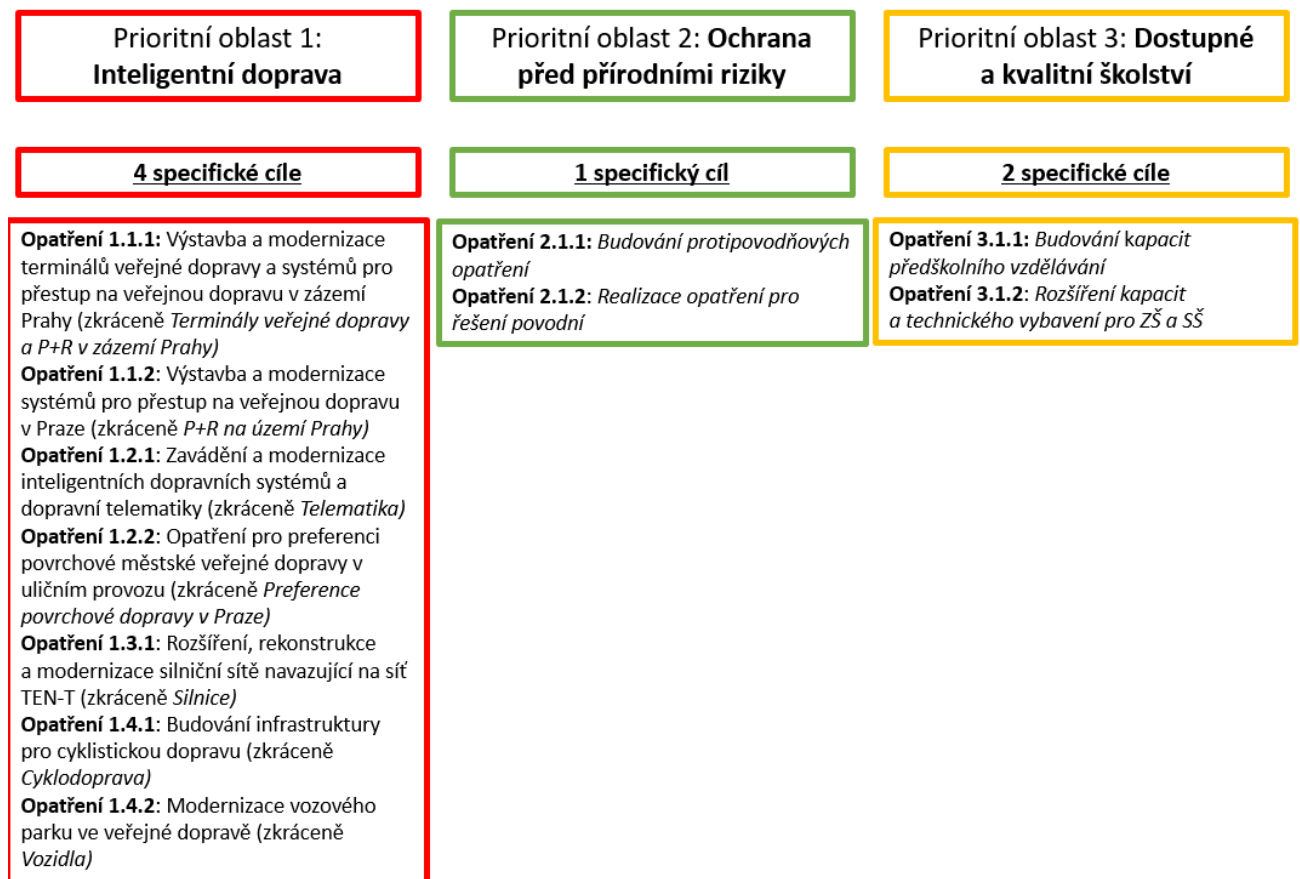
Vize pro Pražkou metropolitní oblast na rok 2023 byla definována takto:

Blízko do škol, pohodlně do práce, bezpečně doma!

Globálním cílem PMO je propojení jádra a zázemí pražské aglomerace do jednoho funkčního celku s efektivně rozmístěnou infrastrukturou veřejných služeb, který bude jednak dobře dopravně napojený, a jednak bude společně chráněný před přírodními riziky, a to při celkovém respektování zdravého životního prostředí (Integrovaná strategie, s. 82).

V rámci ITI PMO je tak investováno do tří tematických oblastí, resp. Prioritních oblastí strategie, které jsou uvedené ve schématu níže. Každá Prioritní oblast se skládá z několika **specifických cílů**, a ty se zase skládají z několika **opatření**. Ve schématu jsou uvedené zkrácené názvy jednotlivých opatření, které evaluační zpráva pro přehlednost dále využívá.

Obrázek 1: Rozdělení strategie podle Prioritních oblastí a opatření



Zdroj: Integrovaná strategie ITI PMO¹

¹ Zatímco opatření Pro prioritní oblast 3 jsou cele podporována v rámci IROP a Prioritní oblast 2 v rámci OPŽP, v Prioritní oblasti 1 jsou opatření 1.1.2 a 1.2.2 financovány skrze OPPPR, zbytek opatření pak opět přes IROP.

1.5 Nastavení procesu plnění strategie

Rozdělování prostředků skrze Integrovanou strategii ITI se řídí specificky nastaveným procesem, který vyplývá z *Metodického pokynu pro využití integrovaných nástrojů* vydaným MMR–ORP (MPIN). Zpracovatel evaluace považuje za vhodné pro větší srozumitelnost nejprve ve stručnosti představit hlavní aktéry a podobu celého procesu implementace od projektového záměru až po realizaci konkrétního projektu, než přistoupí k samotnému hodnocení.

Hlavní aktéry Integrované strategie ITI PMO jsou tyto (*srov. Metodický pokyn, v. 4, s. 16-18* či *Operační manuál nositele PMO, s. 4*):

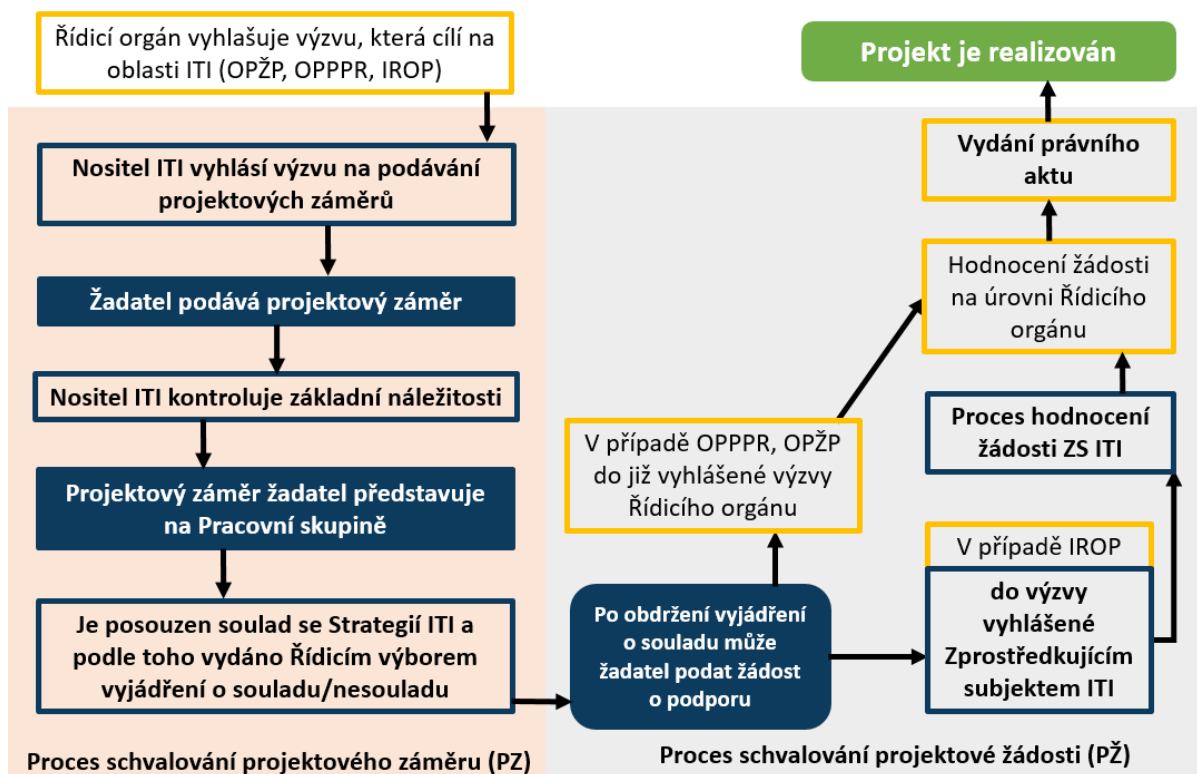
<p>MMR – Odbor regionální politiky (MMR–ORP)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Dohlíží nad realizací integrovaných strategií ITI v rámci celé ČR.
<p>Řídící orgány jednotlivých operačních programů (ŘO OP)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Vyčleňují prostředky z OP pro realizaci aktivit přes ITI a stanovují pro to podmínky, pověřuje Zprostředkující subjekt ŘO K hodnocení projektových žádostí, doporučené schvaluje k realizaci. V případě ITI PMO se jedná o tyto tři operační programy: <ul style="list-style-type: none"> • Integrovaný regionální operační program (IROP) • Operační program Životní prostředí (OPŽP) • Operační program Praha - Pól růstu (OPPPR)
<p>Zprostředkující subjekt ŘO (ZS ŘO) Centrum pro regionální rozvoj</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Je pověřen administrací projektových žádostí na úrovni daného Operačního programu. V případě programu IROP je Zprostředkujícím subjektem ŘO Centrum regionálního rozvoje (CRR).
<p>Zprostředkující subjekt ITI (ZS ITI) Magistrát hlavního města Prahy</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Vykonává dílčí hodnocení projektových žádostí v rámci programu IROP, plní tedy část činnosti za CRR. Vyhlašuje výzvy ZS ITI PMO pod výzvou IROP. V rámci ITI PMO se jedná o Oddělení zprostředkujícího subjektu ITI Magistrátu hlavního města Prahy
<p>Nositel ITI Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Odpovědný za přípravu, naplňování a monitoring Integrované strategie a koordinaci jednotlivých aktérů v rámci ITI PMO. Zajišťuje sběr projektových záměrů ze strany potenciálních žadatelů, a to tak, že vyhlašuje výzvy k podávání projektových záměrů. Tuto roli plní v případě PMO Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy.
<p>Řídící výbor ITI (ŘV ITI)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Je v čele organizační struktury pro implementaci nástroje ITI PMO • Posuzuje projektové záměry přispívající k plnění cílů strategie a podle toho vydává vyjádření o souladu/nesouladu projektového záměru s Integrovanou strategií, dále schvaluje úpravy strategie ITI či postup implementace
<p>Pracovní skupiny ITI (PS ITI)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Odborné platformy, na kterých jsou projednávány projektové záměry a které vydávají doporučení pro ŘV, který následně rozhoduje o tom, zda vydá vyjádření o souladu/nesouladu.
<p>Oprávněný žadatel</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Má zájem realizovat projekt financovaný z nástroje ITI. Nejprve podává projektový záměr (PZ) a po získání souladu/nesouladu PZ následně podává projektovou žádost (PŽ) do výzvy ZS ITI, případně přímo do výzvy konkrétního ŘO (IROP, OPŽP, OPPPR). Po schválení PŽ projekt realizuje z prostředků určených pro ITI.

Vzájemná spolupráce výše uvedených aktérů tak vyúsťuje v realizaci jednotlivých projektů. K ilustraci toho, jakým způsobem se dochází k realizaci projektu, je použito zjednodušeného schématu na následující straně. Lze tedy rozlišit dvě základní úrovně přípravy projektu:

- proces schvalování projektového záměru (PZ)
- proces schvalování projektové žádosti (PŽ)

Poté, co žadatel se zamýšleným projektem úspěšně projde oběma procesy, může být projekt realizován z prostředků vyčleněných Řídicími orgány na nástroj ITI.

Obrázek 2: Postup hodnocení projektového záměru a projektové žádosti



Zdroj Operační manuál nositele ITI PMO

2 Hlavní zjištění

2.1 Část 1: Zhodnocení procesů implementace integrované strategie

Evaluační otázka č. 1: Do jaké míry je nastavení interních procesů nositele ITI funkční a efektivní

2.1.1 Podoba implementace strategie ITI a její změny

Úkony a složení jednotlivých subjektů implementujících strategie

Výkonný tým nositele ITI aktuálně disponuje dvěma pracovními pozicemi s plným úvazkem: **manažer ITI a asistent ITI**. Manažerkou ITI je přibližně rok a půl Mgr. Kristýna Kleinwächterová, která vystřídala předchozí manažerku (Ing. Lenka Kriegischová). Součástí výkonného týmu jsou také koordinátoři, jejichž rolí je odborná podpora výkonného týmu nositele, a to v souvislosti s vyhlásováním výzev či pro potřeby konzultace projektových záměrů. V současné době se jedná o celkem **tři odborné koordinátory** (každý pro jednu ze tří tematických oblastí) a **dva územní koordinátory** (pro oblast Praha-Východ a pro oblast Praha-Západ) s polovičním úvazkem. V minulosti byly součástí výkonného týmu také koordinátoři pro Středočeský kraj nebo také odborný konzultant pro dopravu v čase, kdy pro uvedené téma byly vyhlášovány výzvy. Financování uvedených úvazků bylo zajištěno z Operačního programu Technická pomoc (název projektů „Řízení ITI Pražské metropolitní oblasti“ „Řízení ITI pražské metropolitní oblasti II.“). V případě výkonného týmu nositele ITI je udržována stabilní personální kapacita a nedochází v ní k zásadním fluktuacím, které by ohrožovaly realizaci úkonů spojených s uvedenými subjekty.

Přehled kompetencí členů výkonného týmu nositele ITI je převzat z Operačního manuálu nositele ITI PMO (dále jen Operační manuál), který byl schválen Řídicím výborem ITI ke dni 29. 11. 2016 a následně několikrát aktualizován.

Tabulka 1: Činnost jednotlivých členů výkonného týmu nositele ITI

Činnost výkonného týmu nositele ITI	Manažer ITI	Asistent manažera ITI	Územní /tematičtí koordinátoři	Koordinátor pro Středočeský kraj	Odborný konzultant pro oblast dopravy
Zajištění agendy Řídicího výboru, příprava podkladů					
Předkládání souboru projektů a dalších výstupů z pracovní skupiny k ŘV					
Administrace změn Strategie ITI					
Administrace monitorovacích zpráv o plnění Strategie ITI					

Administrace a zveřejňování výzev nositele ITI					
Příprava výzev a souvisejících podkladů z věcného hlediska					
Administrace projektové žádosti na realizaci Strategie ITI do OPTP					
Zajišťování včasného řešení případných problémů					
Vyhodnocování pokroku v realizaci Strategie ITI (naplňování cílů a indikátorů)					
Organizační zajišťování chodu pracovních skupin, příprava podkladů					
Komunikace s příjemci/žadatelí					
Koordinace spolupráce subjektů v území, podněcování vytváření partnerství					
Podněcování absorpční kapacity					
Zajišťování publicity a PR pro ITI					

Zdroj: Operační manuál nositele ITI PMO

Pracovní skupiny, na nichž jsou projednávány projektové záměry podané do konkrétní výzvy nositele ITI, je sestavena na základě Statutu a Jednacího řádu PS ŘV ITI PMO. Jedná se o platformu, jejíž součástí jsou předkladatelé PZ a dále odborníci relevantní k diskutovanému tématu. Zajištění chodu pracovních skupin mají na starosti tematictí koordinátoři pro danou tematickou oblast, v níž dochází k hodnocení projektových záměrů. Odborníci na dané oblasti jsou pak povoláváni z relevantních institucí, nejčastěji z řad výzkumných institucí či veřejné správy – členy pracovních skupin schvaluje ŘV. Činnost pracovní skupiny shrnuje Operační manuál do těchto bodů:

- Navrhuje řešení identifikovaných problémů, respektive návrhy na změny Integrované strategie ITI.
- Snaží se dojít (konsensem) ke zpracování souboru projektových záměrů naplňující příslušnou výzvu v celém svém rozsahu.
- Doporučuje Řídicímu výboru ke schválení souboru projektových záměrů včetně odborného stanoviska a předběžného zhodnocení naplnění kritérií Řídicího výboru.

V případě **Řídicího výboru**, který stojí v čele implementační struktury Integrované strategie ITI, je složení následující.

Tabulka 2: Zastoupení a pozice členů Řídicího výboru ITI PMO

Zastoupení v ŘV ITI PMO	Pozice/instituce
Členové s hlasovacím právem	
3 zástupci Hlavního města Prahy	- primátor hl. m. Prahy - náměstek primátora hl. m. Prahy - Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy

2 zástupci Středočeského kraje	- náměstek hejtmána pro oblast regionálního rozvoje - Odbor regionálního rozvoje
2 zástupci měst a obcí z vymezeného území	- Město Říčany - Obec Tišice
1 zástupce statutárního města z vymezeného území	- Statutární město Kladno
2 odborní garanti prioritní oblasti doprava	- Regionální organizátor Pražské integrované dopravy - Odbor dopravy Středočeského kraje
1 odborný garant prioritní oblasti životní prostředí	- Povodí Vltavy
1 odborný garant prioritní oblasti regionální školství	- Institut pro další vzdělávání
1 zástupce za Asociaci nestátních neziskových organizací	- Společná asociace nestátních neziskových organizací hl. m. Prahy a Středočeského kraje
1 zástupce za Agenturu pro sociální začleňování	- Agentura pro sociální začleňování
1 zástupce za oblast Smart Cities	- České vysoké učení technické v Praze
Stálí členové bez hlasovacího práva	
Řídící orgán Operačního programu Praha – pól růstu ČR	- Magistrát hlavního města Prahy
Manažer ITI	- Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy

Zdroj: Statut Řídicího výboru

Konkrétní osoby zapojeny do ŘV se obměňovaly pouze na úrovni politických zástupců zejména po komunálních či krajských volbách či v případě změn v koaličním uspořádání v případě Středočeského kraje. Dále bylo v průběhu implementace přidáno několik stálých členů bez hlasovacího práva. Jinak je podoba ŘV neměnná.

Do konce roku 2018 proběhlo celkem 11 jednání ŘV. Tabulka níže uvádí data konání jednotlivých jednání. Četnost setkání v daném roce se odvíjela od agendy, kterou bylo potřeba v daném období řešit.

Tabulka 3: Přehled jednání ŘV ITI PMO do konce roku 2018

Ustavující jednání	9. 12. 2015	6. jednání	27. 9. 2017
1. jednání	21. 1. 2016	7. jednání	29. 11. 2017
2. jednání	13. 9. 2016	8. jednání	28. 3. 2018
3. jednání	29. 11. 2016	9. jednání	5. 9. 2018
4. jednání	3. 4. 2017	10. jednání	20. 12. 2018
5. jednání	27. 6. 2017		

Zdroj: Zápisy z jednání Řídicího výboru

Podoba ŘV je popsána ve Statutu ŘV ITI PMO a její fungování pak v Jednacím řádu ŘV ITI PMO. Vzhledem k tomu, že ŘV má rozhodovací pravomoc ve všech záležitostech týkajících se implementace Integrované strategie (a její aktualizace), uvádíme níže výběr nejpodstatnějších rozhodnutí:

- Odsouhlasení finální verze Integrované strategie ITI PMO a dalších úprav na základě připomínek ŘO (21. 6. 2016, 13. 9. 2016)

- Schválení harmonogramu výzev nositele ITI pro jednotlivé roky (opakovaně na jednotlivých jednáních – podrobněji představeno v kapitole 3.1.2)
- Schválení návrhu Operačního manuálu nositele ITI a jeho pozdější aktualizace na základě změn v nadřazených dokumentech, zejm. MPIN (opakovaně na jednotlivých jednáních)
- Schválení znění jednotlivých Výzev nositele pro dané období a jejich úprav (opakovaně na jednotlivých setkáních – podrobněji představeno v kapitole 3.1.2)
- Vydání vyjádření o souladu/nesouladu se Strategií ITI hodnoceným projektovým záměrem podle návrhu vzešlého z pracovních skupin (opakovaně na jednotlivých jednáních - podrobněji představeno v kapitole 3.1.3)
- Schválení změn ve Statutu a Jednácím řádu ŘV ITI (např. zrušení omezení počtu stálých členů, úprava podmínek pro možné změny členů ŘV na základě dlouhodobé neúčasti – instituce tak bude vyzvána k navrhnutí jiného člena) (3. 4. 2017, 28. 3. 2018)
- Schvalování podstatných změn u schválených projektových záměrů (od 29. 11. 2017 dále)
- **Přesun prostředků z opatření 2.1.1 – budování protipovodňových opatření do opatření 2.1.2 Opatření pro řešení povodní a větší části pak do Brněnské metropolitní oblasti** (20. 12. 2018)
- **Schválení relokace finančních prostředků Strategie ITI z opatření 1.2.1 – telematika do opatření 1.4.1, 1.4.2 a 1.1.1** (20. 12. 2018)

Zprostředkující subjekt ITI

Na úrovni Integrované strategie ITI je zavedena také role **zprostředkujícího subjektu ITI** (ZS ITI). Vedle výše uvedených subjektů se jeho role netýká hodnocení projektových záměrů, ale projektových žádostí, které žadatele podávají do jím vyhlášených výzev. Zprostředkujícím subjektem jsou vyhlášovány pouze výzvy IROP.

Zprostředkující subjekt ITI, který je reprezentován Oddělením zprostředkujícího subjektu ITI na Magistrátu hlavního města Prahy se v současné době skládá z celkem **čtyř pracovních pozic** (vedoucí oddělení Ing. David Blažek, sekretářka a dva projektoví manažeři ITI) a i v jeho případě lze hovořit o stabilním personálním obsazení po celou dobu implementace.

Změny Integrované strategie ITI

Mezi nejdůležitější rozhodnutí schvalovaná ŘV ITI PMO se řadí především změny finančního plánu a přesun prostředků mezi jednotlivými opatřeními. Došlo k těmto **změnám strategie** od jejího schválení na konci roku 2016 (Zastupitelstvem hlavního města Prahy i Zastupitelstvem Středočeského kraje):

1. Přesun nevyčerpaných prostředků z roku 2017 do roku 2018 (27. 9. 2017)

Na šestém jednání ŘV ITI PMO v září 2017 došlo k úpravě finančního plánu; všechny prostředky plánované vyčerpat v roce 2017 přesunuty do finančního plánu na rok 2018. Oproti původnímu předpokladu byla většina projektů dosud stále jen počáteční fázi přípravy a v případě Prioritní oblasti 3 Školství stále probíhalo hodnocení PŽ. Případě oblastí financovaných z OPŽP byla příslušná výzva nositele ITI pro předkládání PZ vyhlášena až v červnu 2017. Uvedená situace však v dané době nepředstavovala zásadní komplikaci, mimo jiné i proto, že např. pro aktivity OPŽP nebyly nastaveny milníky k roku 2018.

2. Přesun finančních prostředků u opatření 1.4.2 z roku 2020 do roku 2019 (27. 9. 2017)

Na stejném jednání ŘV ITI PMO schválil též přesun prostředků v opatření 1.4.2 *Vozidla* plánovaných k vyčerpání až v roce 2020 již do finančního plánu roku 2019 (170 mil. Kč). Důvodem bylo navýšení alokace pro výzvu č. 9 tak, aby mohlo dojít k podpoře obou projektových záměrů do této výzvy podaných. V té době se tak předpokládalo, že indikátory opatření 1.4.2 budou moci být na základě těchto dvou projektů zcela naplněny a opatření tak již nebude muset být dále „řešeno“.

3. Úprava finančního plánu u opatření 1.2.1 (28. 3. 2018)

Pro roky 2017 a 2018 se předpokládalo vyčerpat až 885 mil. Kč v oblasti 1.2.1 *Telematika*. Z důvodu zdouhavé a složité přípravy plánovaných projektů ze strany Středočeského kraje a výsledného nulového čerpání těchto prostředků bylo rozhodnuto o přesunu části prostředků vyčleněných na rok 2017 a 2018 do roku 2019 a 2020 (cca 550 mil. Kč). Předpokladem bylo, že se příprava projektů Telematiky v následujícím období výrazněji posune.

4. Relokace finančních prostředků z opatření 1.2.1 do jiných opatření (5. 9. 2018 a 20. 12. 2018)

Na následujících jednáních však bylo z důvodu vysokého rizika nevyčerpání části přidělených finančních prostředků na opatření 1.2.1 *Telematika* (i přes výše uvedený posun v harmonogramu čerpání) rozhodnuto o přesunu části alokace do opatření 1.4.1 *Cyklodoprava* (45 mil. Kč), opatření 1.4.2 *Vozidla* (300 mil. Kč) a opatření 1.1.1 *Terminály veřejné dopravy a P+R v zázemí Prahy* (74 mil. Kč). Zároveň došlo k úpravě finančního plánu u příslušných opatření na jednotlivé roky, ale také k úpravě indikátorů strategie: Počet zařízení a služeb pro řízení dopravy se snížil z 5 na 3, Počet nově pořízených vozidel pro veřejnou dopravu se zvýšil z 30 na 80.

5. Realokace finančních prostředků z opatření 2.1.1 (5. 9. 2018 a 20. 12. 2018)

Ačkoliv na úrovni výzvy nositele ITI došlo v minulosti k podání až 10 PZ s celkovou hodnotou 123 mil. Kč do opatření 2.1.1 – *Budování protipovodňových opatření*, další příprava těchto projektů (na úroveň projektové žádosti) však nepostoupila. V současné době není dle vyjádření zástupců města Říčan (které figurovalo ve všech PZ jako žadatel či hlavní partner) realizace těchto projektů prioritou i z důvodu složitější přípravy, než se původně předpokládalo. Vzhledem k tomu, že pro alokaci pro toto opatření ve výši 128 mil. Kč není na území ITI PMO absorpční kapacita, došlo k přesunu cca 10 mil do „měkčího“ opatření 2.1.2 – *Opatření pro řešení povodní*. Většina částky (100 mil. Kč) pak zamíří do Brněnské metropolitní oblasti, v nichž by mělo dojít k využití uvedených prostředků. Kromě úpravy finančního plánu došlo k úpravě těchto indikátorů strategie: Délka řešených kilometrů toků snížena ze 4,73 km na 0,47 km, počet obyvatel chráněných opatřeními proti povodním snižen ze 405 na 176.

6. Úprava finančního plánu a indikátorů u opatření 1.1.2 a 1.2.2 (20. 12. 2018)

Vzhledem k nedostatečnému čerpání došlo ze strany OPPPR k omezení prostředků nabízených skrze ITI u opatření 1.1.2 *P+R na území Prahy* a opatření 1.2.2 *Preference povrchové dopravy*. Prostředky byly sníženy ze 460 mil. Kč na 260 mil. Kč, sníženy pak byly tyto indikátory:

- Počet vytvořených parkovacích míst (z 880) na 850
- Počet vozidel parkujících v P+R (z 1 300 000) na 1 120 422
- Délka nových podélných dělících preferenčních opatření (z 13) na 12 km
- Počet zařízení a služeb pro řízení dopravy (z 400) na 40.

Uvedené snížení financí by však nemělo mít vliv na všechny plánované projekty, u nichž je očekávaná realizace.

Z pohledu zpracovatele evaluace lze výše uvedené změny rozdělit do dvou kategorií – na **závažné a nezávažné změny**.

Změny v podobě přesunu prostředků mezi jednotlivými roky lze označit jako nezávažné – jde o změny označené jako 1., 2., 3. Tyto změny neměly vliv na celkové množství využitých prostředků. Je příhodné, že těchto změn bylo použito v první fázi implementace, do března 2018, kdy se ještě předpokládalo, že dosud nabrané zpoždění při přípravě jednotlivých projektů se podaří překonat a k jejich realizaci v rámci strategie ITI dojde.

Klíčové tak bylo zjištění, že projekty na telematiku, budování protipovodňových opatření, ale též v rámci OPPPR nebudou z velké části realizovány. V případě prostředků OPŽP nebylo nalezeno žádné další vhodné využití a převážná většina prostředků byla raději přesunuta do jiné metropolitní oblasti. Pro prostředky v Prioritní oblasti Inteligentní doprava se však oproti předchozímu očekávání ukázal zvýšený zájem o nákup nízkoemisních vozidel v rámci opatření 1.4.2, dostatek projektů vhodných k podpoře v rámci opatření 1.4.1 *Cyklodoprava* a předpokládané využití prostředků v opatření 1.1.1 *Terminály veřejné dopravy a P+R v zázemí Prahy*. Zatímco u prvních dvou opatření je využití prostředků více než pravděpodobné, v případě opatření 1.1.1 závisí na rychlosti přípravy jednotlivých projektů u žadatelů, kteří deklarovali zájem prostředky využít.

I z vyjádření jednotlivých aktérů strategie, s nimiž byl veden evaluační rozhovor, vyplývá, že příčinu výše uvedených problémů lze spatřovat zejména v těchto faktorech:

- **Projekty, s nimiž strategie počítala, se mnohdy nacházely pouze v rané fázi přípravy:** Zejména u telematiky, kde se předpokládala realizace 5 velkých projektů, se až později začalo ukazovat, že s jejich realizací je spojeno velké množství komplikací, které jejich přípravu zásadně omezuje (nejasné rozdělení zodpovědnosti za přípravu projektů na Středočeském kraji v počáteční fázi, nemožnost využití autorsky chráněných dat). U protipovodňových opatření realizaci projektů komplikovala skutečnost, že se jedná o liniové stavby, které mají problematický výkup pozemků; případně také skutečnost, že se obce, na jejichž území mělo opatření vzniknout, nedokázaly dohodnout na přípravě. Do přípravy strategie na další období je zásadní, aby se při zjišťování absorpční kapacity řešily pouze projekty, které jsou **již v jisté fázi připravenosti**.
- **Nezávažnost realizace projektů:** Projevilo se zejména u opatření 2.1.1 *Budování protipovodňových opatření*, kde se až po předložení projektových záměrů ze strany města Říčany ukázalo, že projekty již nejsou pro žadatele prioritou, mimo jiné i z důvodu zamítnutí jediné podané PŽ ze strany hodnotícího orgánu OPŽP. Do této kategorie lze zařadit také změnu priorit Středočeského kraje, kdy místo rekonstrukce dlouhých úseků silnic bylo rozhodnuto zaměřit se na rekonstrukce mostů (tedy kratší a dražší úseky silnic s negativním vlivem na plnění nastavených indikátorů strategie ITI). Toto vše souvisí mimo jiné s časovou prodlevou mezi mapováním absorpční kapacity při přípravě strategie, vyhlášením výzev a samotnou realizací projektů, toto celé v rozmezí 3-4 let.
- **Neexistence náhradních projektů u výše uvedených opatření**, což je provázáno se všemi výše uvedenými faktory: Výše alokace prakticky přesně odpovídala deklarovanému zájmu ze strany potenciačních žadatelů v době přípravy strategie; takže v případě, že některý z projektů se

později ukázal jako obtížně zrealizovatelný, nebyl k dispozici žádný další projekt, kterým by bylo možné jej nahradit.

Změna č. 6., díky níž došlo ke snížení prostředků z OP PPPR o více než 40 % na opatření 1.1.2 *P+R na území Prahy*, byla ve spolupráci s ŘO realizována rovněž z důvodu nízké absorpční kapacity, což lze ilustrovat např. tím, že v současné době je z prostředků OP PPPR realizován pouze jeden projekt v rámci ITI (budování parkoviště P+R Černý Most).

2.1.2 Příprava harmonogramu výzev a výzev nositele

Harmonogram výzev byl vždy schvalován na úrovni ŘV, v několika případech byl pak harmonogram drobně upravován. Tabulka níže představuje měsíc vyhlášení jednotlivých výzev nositele i ZS ITI; oba typy výzev mohly být vyhlášeny vždy poté, co byla příslušná výzva otevřena na úrovni ŘO.² Předkladatelé projektových záměrů měli standardně 1-2 měsíce na podání (průměrná doba otevření byla 35 dní). Výzva ZS (týkající se pouze prostředků IROP) byla zveřejněna společně s výzvou nositele, nicméně k jejímu otevření došlo až poté, co všechny PZ dostaly vyjádření o souladu/nesouladu ze strany ŘV (průměrně cca po 3 měsících). Délka otevření výzvy ZS se lišila (průměrná délka otevření činila 78 dní).

Tabulka 4: Přehled vyhlášení jednotlivých výzev nositele ITI a ZS ITI

Výzva nositele ITI (č. výzvy, podporované opatření, měsíc otevření, alokace)			Výzva ZS ITI (otevření)
1	Kapacity předškolního vzdělávání	1/2017; 255 mil. Kč	4/2017
2	Silnice	2/2017; 425 mil. Kč	4/2017
3	Terminály v zázemí Prahy	3/2017; 213 mil. Kč	4/2017
4	Kapacity a technické vybavení ZŠ	3/2017; 298 mil. Kč	7/2017
5	Budování protipovodňových opatření	6/2017; 129 mil. Kč	
6	Technické vybavení středních škol	4/2017; 107 mil. Kč	5/2017
7	Terminály v Praze	5/2017; 200 mil. Kč	
8	Cyklodoprava	6/2017; 128 mil. Kč	10/2017
9	Vozidla	6/2017; 170 mil. Kč	9/2017
10	Telematika	6/2017; 723 mil. Kč	9/2017
11	Opatření pro řešení povodní	7/2017; 21 mil. Kč	
12	Terminály v zázemí Prahy	8/2017; 289 mil. Kč	12/2017
13	Silnice	10/2017; 430 mil. Kč	2/2018
14	Silnice	4/2018; 187 mil. Kč	6/2018
15	Terminály v Praze	8/2017; 200 mil. Kč*	
16	Telematika	4/2018; 85 mil. Kč	6/2018
17	Terminály v zázemí Prahy	8/2018; 153 mil. Kč	12/2018

² Otevření výzev na úrovni jednotlivých ŘO: IROP č. 42: Silnice (srpen 2016); IROP č. 50: Doprava (září 2016); IROP č. 58: Předškolní vzdělávání (listopad 2016); IROP č. 66: Infrastruktura vzdělávání (leden 2017); OPŽP č. 83: Opatření pro řešení povodní (leden 2017); OPŽP č. 82: Budování protipovodňových opatření (květen 2019); OP PPPR č. 16: Atraktivita hromadné dopravy (říjen 2016)

18	Kapacity předškolního vzdělávání	5/2018; 37 mil. Kč	8/2018
19	Kapacity a technické vybavení ZŠ	5/2018; 38 mil. Kč	8/2018
20	Cyklodoprava	9/2018; 105 mil. Kč	12/2018
21	Telematika	9/2018; 425 mil. Kč	9/2018
22	Silnice	9/2018; 919 mil. Kč	10/2018
23	Silnice	1/2019; 397 mil. Kč	1/2019
24	Opatření pro řešení povodní	5/2019; 22 mil. Kč	
25	Terminály v zázemí Prahy	4/2019; 238 mil. Kč	4/2019
26	Vozidla	3/2019; 315 mil. Kč	3/2019
27	Silnice	7/2019; 34 mil. Kč	8/2019
28	Cyklodoprava	8/2019; 24 mil. Kč	9/2019
29	Vozidla	9/2019; 295 mil. Kč	9/2019
30	Preference dopravy v Praze	5/2019; 100 mil. Kč	

Zdroj: web ITI Praha

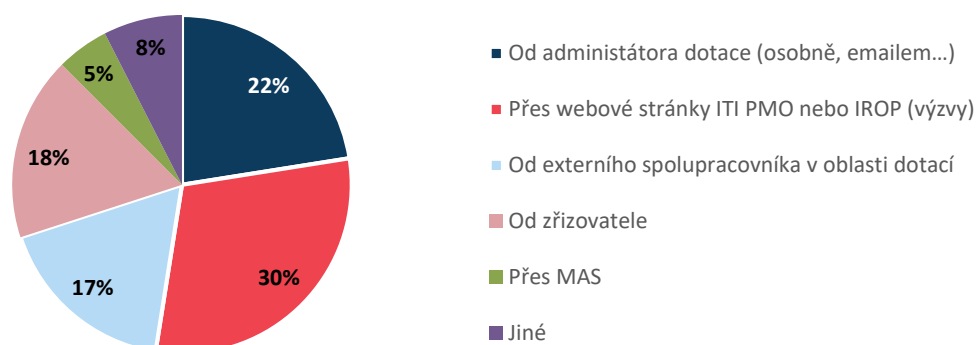
* de facto opakování výzvy č. 7

Do konce roku 2018 tak bylo vyhlášeno celkem **22 výzev nositele ITI**. (15x pro Prioritní oblast 1, 2x pro Prioritní oblast 2, 5x pro Prioritní oblast 3). Dominantně bylo pracováno s prostředky IROP; celkové množství alokace z IROP v jednotlivých výzvách činila 94 % celkové alokace. V případě o OPPPR se jednalo o 3,6 %, v případě OPŽP pak o 2,7 %.

V roce 2019 došlo do května k vyhlášení ještě dalších 5 výzev v celkové alokaci 1,1 mld. Kč (86 % činily prostředky IROP). Další tři výzvy se plánují vyhlásit dále v roce 2019, celkově za 453 mil. Kč.

Výzvy jsou pokaždé zveřejněny na úřední desce HMP, SČK a také na webu ITI. Potenciální žadatelé byli navíc kontaktováni emailovou zprávou. Podmínky ve výzvě nositele a navazující výzvě ZS byly vždy totožné. Dle informací z dotazníkového šetření se žadatelé nejčastěji dozvěděli o výzvě z těchto informačních kanálů uvedených v grafu níže.

Graf 1: Odpověď na otázku: Odkud jste se o možnosti žádat o prostředky skrze ITI Pražské metropolitní oblasti dozvěděli? (n = 41)



Zdroj: dotazníkové šetření na žadatele

Došlo k těmto úpravám jednotlivých výzev nositele ITI (usnesením ŘV):

- Doplnění povinnosti „soulad s Místním akčním plánem/Strategickým rámcem“ u výzev týkajících se MŠ ještě před vyhlášením první výzvy – učiněno z toho důvodu, aby dostupné prostředky nebyly využity soukromými společnostmi, které plánují budování kapacit bez návaznosti na Místní akční plány vzdělávání.
- Úprava hodnotícího kritéria o spolupráci žadatele s nositelem ITI do podoby doplňkového kritéria, které bude využito jen v případě, že soubor předložených projektových záměrů přesáhne 100 % alokace výzev pro budování kapacit a vybavení škol
- Úprava harmonogramu výzev nositele ITI týkající se terminálů v zázemí Prahy v 2016 a 2017 – došlo k rozdělení výzvy na dvě v roce 2017 (č. 3 a č. 12). Bylo tak učiněno z toho důvodu, aby na jedné straně mohlo dojít k plnění milníků strategie již v polovině roku 2017, ale na druhé straně měli žadatelé, u nichž hrozilo zpoždění při přípravě projektu, možnost zažádat o prostředky i později.
- Řídicím orgánem přidána povinnost souladu projektů na terminály v zázemí Prahy s Plánem udržitelné mobility od roku 2018
- Rozdělení výzvy zaměřené na prostředky OPPPR na dvě samostatné výzvy (*P+R na území Prahy a Preference povrchové dopravy v Praze*). Výzva na *P+R na území Prahy* vyhlášena pod č. 7, nebyl však přihlášen žádný PZ, vyhlášena byla proto opět pod č. 15, kam už jeden PZ podán byl. V případě opatření *Preference povrchové dopravy v Praze* bude výzva vyhlášena až v květnu 2019.
- Navýšení alokace do výzvy č. 9 *Vozidla* z 85 na 170, aby mohly být podpořeny oba podané projektové záměry a zvýšilo se tak čerpání strategie ITI. Na základě změny strategie a výsledného přesunu prostředků z *Telematiky* došlo k vyhlášení další výzvy na téma *Vozidla* č. 26. Z podobného důvodu byla navýšena výzva č. 20 *Cyklodoprava*.
- Alokace byla navýšena i pro výzvu č. 13 *Silnice* tak, aby mohly být podpořeny 4 podané PZ. Podobně byla zpětně navýšena také výzva č. 12 a podpořeny tak byly dva původně náhradní projekty.

Ve většině případů došlo k vyhlášení výzvy nositele ITI dle předpokládaného harmonogramu. V několika případech došlo k úpravám kritérií a v několika případech k úpravě alokace výzvy. Zejména od konce roku 2018 dochází k navýšování alokace a vyhlášení původně nepředpokládaných výzev, které vycházejí z přesunu prostředků v rámci změn strategie ITI do oblasti *Cyklodoprava*, *Terminály veřejné dopravy a P+R v zázemí Prahy* a zejména *Vozidla*.

2.1.3 Sběr, projednání a posouzení projektových záměrů, změny v projektech, projektových záměrech

Zajišťování potenciální absorpční kapacity probíhalo již při přípravě strategie. Kromě elektronické komunikace a propagace na webu probíhala pracovní setkání s potenciálními žadateli, např. byl realizován seminář pro žadatele, kde byla prezentována možnost financovat budování kapacit a technického vybavení škol v rámci Prioritní oblasti 3. Pro podstatnou část opatření je klíčovým žadatelem Středočeský kraj a jím zřizované organizace – týká se to opatření *Silnice*, *Telematika*, *Cyklodoprava*, ale také *Technické vybavení pro SŠ*. Z toho důvodu probíhala pravidelná komunikace mezi nositelem a zástupci Středočeského kraje – zejména pak pracovníky Regionální dotační kanceláře. V případě opatření *Telematika* nastalo, že ROPID, organizátor pražské integrované dopravy, nemohl

být zařazen jako oprávněný žadatel, jím navrhované projekty proto musely být převedeny na Středočeský kraj. Tam byla jejich příprava svěřena příspěvkové organizaci Středočeského kraje – IDSK.

Po otevření výzvy nositele tedy byly přijímány projektové záměry pro dané opatření. Projektové záměry byly odesílány na podatelnu Institutu plánování a rozvoje hl. m. Prahy, případně do jeho datové schránky.

Konzultace k podání záměru byly pracovníky nositele ITI poskytovány elektronicky, telefonicky, případně prostřednictvím osobního setkání. Dle vyjádření pracovníků nositele využil určitou formu konzultace téměř každý žadatel. Základní údaje o podaných PZ do jednotlivých opatření uvádí tabulka níže.

Tabulka 5: Přehled o podpořených projektových záměrech v jednotlivých výzvách nositele ITI

Opatření		Počet výzev nositele do 2018, počet podaných PZ / počet PZ s vydaným souladem se strategií ITI ³
1.1.1	Terminály v zázemí Prahy	Do roku 2018 realizovány celkem 3 výzvy, finálně podáno 23 PZ, soulad vydán k 19. V případě výzvy č. 12 byla alokace zpětně navýšena a byl tak vydán soulad dvěma PZ, které jej původně nedostali.
1.1.2	Terminály v Praze	Vyhlášeno nejprve v rámci výzvy č. 7, kde se žádný PZ nepřihlásil, nově tak byla vyhlášena výzva č. 15, kde se přihlásil jeden PZ, jenž také dostal vyjádření o souladu.
1.2.1	Telematika	Vyhlášeny tři výzvy, do kterých se přihlásilo celkem 7 PZ a všechny dostaly vyjádření o souladu.
1.2.2	Preference povrchové dopravy	Do roku 2018 nebyla žádná výzva vyhlášena, ačkoliv se opatření původně předpokládalo vyhlásit v rámci výzvy č. 7. Z důvodu delší přípravy projektů v Praze tak byla výzva posunuta až na rok 2019.
1.3.1	Silnice	Do roku 2018 realizovány 4 výzvy, finálně podáno 17 PZ, 16 byl vydán soulad se strategií. Výzva č. 13 byla navýšena.
1.4.1	Cyklodoprava	Vyhlášeny 2 výzvy, finálně podáno 23 PZ, z nichž 16 byl vydán soulad se strategií. V případě výzvy č. 20 byl navýšena alokace tak, aby kladného vyjádření dosáhly všechny projekty.
1.4.2	Vozidla	Do roku 2018 vyhlášena 1 výzva, u níž byla navýšena alokace tak, aby mohly být podpořeny oba podané PZ. Vzhledem k přesunu financí z oblasti <i>Telematika</i> byla k březnu 2019 vyhlášena další výzva z alokací 300 mil. Kč, což představuje výrazný nárůst prostředků směřujících do této oblasti. Důvodem je existující zájem ze strany potenciálních žadatelů a relativní jednoduchost realizace ve srovnání s ostatními druhy opatření. Další navýšení se očekává ještě v průběhu roku 2019.
2.1.1	Budování protipovodňových opatření	Vyhlášena 1 výzva, podáno 10 PZ, které dostaly souladné vyjádření. Z důvodu nerealizování uvedených PZ byla část prostředků ve výzvě přesunuta do opatření 2.1.2, větší část pak do Brněnské metropolitní oblasti.
2.1.2	Opatření pro řešení povodní	Do roku 2018 vyhlášena 1 výzva, podán jeden PZ, jemuž vydán soulad se strategií. V roce 2019 vyhlášena v květnu ještě jedna další výzva z prostředky převedenými z opatření 2.1.1.
3.1.1	Kapacity předškolního vzdělávání	Vyhlášeny dvě výzvy, finálně podáno celkem 53 PZ, soulad vydán 20.
3.1.2	Rozšíření kapacit a technického vybavení pro ZŠ a SŠ	Vyhlášeny dvě výzvy pro ZŠ a jedna výzva pro SŠ, podáno 61 PZ, soulad vydán 34.

³ V tabulce se pod pojmem „finálně podáno“ rozumí ty PZ, u nichž nedošlo při předchozí kontrole výkonným týmem nositele k vyřazení z formálních důvodů či u kterých žadatel sám PZ nestáhl.

Zdroj: zápisy z jednání ŘV

Zcela dominantním důvodem vydávání nesouladu byla nedostatečná kapacita ve výzvě. Pokud všechny projekty ve výzvě zcela naplňovaly soulad se strategií (jinými slovy, splňovaly všechna specifická kritéria), mohlo dojít k navýšení alokace maximálně do výše 100 % alokace výzvy. K této skutečnosti došlo v celkem čtyřech případech.

Zájem vyšší než alokace výzvy nastával zejména u výzev v Prioritní oblasti 3 Školství, a dále u opatření *Terminály v zázemí Prahy, Cyklodoprava, Silnice* nebo vozidla. Problematické naplnění alokace naopak nastávalo u opatření *Terminály v Praze, budování protipovodňových opatření, Opatření pro řešení povodní a Telematika*.

Podstatné je však upozornit na fakt, že v případě opatření podporovaných skrze IROP mohl žadatel podat žádost o podporu do výzvy ZS ITI **i tehdy, dostal-li ze strany ŘV vyjádření o nesouladu se strategií**. Vyjádření o souladu tak mělo pouze formální charakter (muselo být v žádosti o podporu přiloženo). Na základě připomínek ze strany jednotlivých ITI došlo ze strany ŘO ke změně této skutečnosti. Od výzev roku 2018 tak je kladné vyjádření o souladu se strategií již **podstatné k tomu, aby projektová žádost mohla být podpořena**.

Významnou činností ŘV bylo také schvalování podstatných změn u již schválených PZ. Tato agenda se začala objevovat na setkání ŘV od listopadu 2017 (ze zápisů ŘV doloženo schvalování změn u minimálně 16 PZ). Změny u projektů nastávaly v drtivé většině z důvodu posunu harmonogramu daného déle trvajícím hodnocením projektové žádosti u ŘO IROP (resp. CRR).

2.1.4 Administrativní opatření ITI komplikující implementaci

Na základě rozhovorů s aktéry strategie ITI PMO byly definovány tyto administrativní opatření, které jsou vnímány jako nejvíce administrativně zatěžující (pořadí není rozhodující):

1) Nerespektování rozhodnutí ŘV v první vlně hodnocení PZ

Vyjádření o souladu/nesouladu se strategií ITI vydané u výzev nositele z roku 2017 mělo pouze doporučující, nikoliv rozhodný vliv na to, zda projektová žádost bude u projektů IROP ze strany ZS a CRR schválena. Vyjádření muselo být pouze povinně k PŽ přiloženo. Toto nastavení se nejvíce projevilo u výzev v Prioritní oblasti 3 Školství, kde se nacházel největší počet PZ s nesouladným stanoviskem z důvodu vysokého překročení alokace. Tito žadatelé tak mohli i přes nesouladné vyjádření PŽ podat a mohli uspět. Opatření negativně ovlivnilo pohled na smysluplnost celého procesu hodnocení PZ, a to jak ze strany žadatelů, tak ze strany realizátorů strategie a zároveň neúměrně prodloužilo proces hodnocení PŽ na úrovni ZS ITI a CRR. Na základě připomínek směrem k ŘO však bylo toto opatření zrušeno a od roku 2018 je již vyjádření o souladu nutné k tomu, aby byla následně podaná PŽ schválena. V případě Prioritní oblasti 3 Školství však již došlo k vyčerpání většiny prostředků před touto změnou.

2) Povinnost schvalovat podstatné změny PZ na úrovni ŘV

Kriticky bylo některými aktéry hodnocena nutnost schvalovat všechny podstatné změny projektů na úrovni ŘV, a nikoliv pouze na úrovni manažera ITI, jak bylo několika respondenty v evaluaci navrhováno. Na základě toho vyřizování Žádosti o změnu trvá delší dobu („je nutné zajistit podpis primátora“), což komplikuje situaci i pro samotné realizátory projektů. Část z oslovených žadatelů uvádí, že dle jejich zkušeností trvá vyřízení podstatné změny u projektu v rámci ITI až dvojnásobek času

při srovnání s jinými dotačními tituly. Uvedená skutečnost pouze potvrzuje extrémní zahlcení ŘV formalitami, které by bylo možné řešit na nižší úrovni. Zároveň Vyjádření ŘV ITI PMO k žádosti o změnu integrovaného projektu má pro ŘO pouze doporučující charakter.

3) Žadatelé mohou podat PŽ i mimo implementační rámec ITI PMO

Jedná se o skutečnost, která komplikuje naplnění strategických cílů a zároveň zvyšuje zahlcenost hodnotících orgánů (zejména CRR). I vzhledem k tomu, že hodnocení PŽ na CRR trvalo příliš dlouhou dobu (1 rok), měli jednotliví žadatelé (zejména obce) tendenci projekt podávat opakovaně, např. do výzvy IROP orientované na všechny ITI. Podávání mimo rámec ITI PMO je navíc jednodušší, neboť není nutné procházet de facto třístupňovým hodnocením (hodnocení PZ u nositele, hodnocení PŽ u ZS ITI, hodnocení PŽ u CRR), ale PŽ je zde přímo hodnocena CRR. Část avizovaných projektových záměrů při přípravě strategie tak nakonec nebyla přes ITI PMO podaná právě z tohoto důvodu. Z vyjádření respondentů rozhovoru však vyplývá, že tuto záležitost není možné řešit prostým zákazem, je nutné hledat spíše pozitivní motivaci pro podávání žádostí přes ITI PMO.

4) Zdržení realizace projektů vlivem dlouhých legislativních lhůt

Respondenty byl opakovaně zmiňován faktor, který de facto způsobuje největší nejistotu při realizaci projektů. Problém územního a stavebního řízení, výkupu pozemků a vyhlašování veřejných zakázek. Tyto záležitosti jsou hlavním důvodem, proč řada projektů (např. v oblasti *Budování protipovodňových opatření, Cyklodoprava, Terminály veřejné dopravy a P+R*) nebyla realizována, případně se jejich realizace posunula. S tím do jisté míry ovšem souvisí nepřipravenost projektů v době podávání PZ.

5) Odlišné hodnocení ZS a CRR

Oslovení žadatelé se vyjadřovali též v tom smyslu, že některé požadavky ZS a CRR při hodnocení jejich PŽ se odlišovaly. Zaznamenáno bylo také odlišné hodnocení jednotlivých „poboček“ CRR – regionálních kanceláří. Hodnocené PŽ se totiž do jednotlivých regionálních kanceláří rozdělovaly. Důsledkem těchto rozdílů, které jsou ze strany řady žadatelů vnímány jako projev nekonzistence v hodnocení, není pouze nejistota ohledně procesů hodnocení, odlišné přístupy měly v některých případech také negativní dopady na ekonomiku projektů, poněvadž bylo nutné několikrát (dle požadavků různých hodnotitelů) upravovat projektovou dokumentaci – to generovalo neuznatelné vícenáklady pro žadatele.

Ze strany žadatelů IROP pak bylo specificky zmiňována tato administrativní záležitost:

6) Délka hodnocení žádosti o podporu (na úrovni ZS+CRR)

Průměrná délka hodnocení PŽ činila dle dat uvedených žadateli do dotazníku 8,3 měsíce, přičemž 34 % respondentů uvedla délku hodnocení rok a déle. Dle vyjádření několika respondentů se s takto dlouhou dobou hodnocení u žádného jiného dotačního titulu nesetkali. Situace pak způsobuje mimo jiné obrovskou míru nejistoty v plánování prostředků (která je složitější především pro obce s menšími rozpočty) a nutnost posouvat harmonogram aktivit. Mimo to se v některých případech také zvyšuje rizikovitost projektu pro žadatele – aby bylo možné projekt realizovat, musí žadatel na vlastní riziko zahájit některé přípravné práce pro realizaci projektu, přičemž nemá jistotu, že podporu skutečně obdrží. Část žadatelů navíc zmiňovala také negativní dopad dlouhého schvalování žádosti o podporu na efektivitu projektu – v důsledku často i ročního zpoždění je nutné projekt realizovat v kratším časovém harmonogramu, než bylo původně zamýšleno. To v některých případech zvyšuje cenu

zakázky, kterou uchazeči nabízejí ve výběrovém řízení (jinými slovy, pokud by na realizaci projektu byl delší časový prostor tak, jak bylo uvedeno v projektové žádosti, vysoutěžené ceny by byly nižší). Spojili se všechny výše uvedené zkušenosti žadatelů s tím, jak složitě a zejména pro malé žadatele nepochopitelně je systém trojstupňového hodnocení nastaven ve srovnání s jinými dotačními tituly, nevychází hodnocení uživatelské přívětivosti systému ITI příliš dobře. Je zde však nutné připomenout, že uvedené nastavení není dáno procesy, které mohl nositel ITI ve své oblasti ovlivnit.

7) Požadavek, aby byla projektová žádost shodná s dříve podaným PZ⁴

Tato podmínka prokazatelně vedla k nepředložení projektové žádosti u některých příjemců, kterým byl dříve schválen projektový záměr. Při podávání PZ totiž ještě nebylo nutné mít k dispozici zpracovanou podrobnou projektovou dokumentaci ani dokumenty související se stavebním řízením. Při realizaci těchto následných kroků se ale vyskytují nové faktory, které mají vliv na celkové náklady a/nebo indikátory projektu (například hygienické předpisy, které v průběhu stavebního řízení sníží kapacitu budované vzdělávací infrastruktury, která má přímou návaznost na závaznou hodnotu indikátoru). Tato skutečnost u zkušenějších žadatelů vedla k tomu, že již ve fázi projektového záměru předkládají pouze ty záměry, pro které již mají zpracované prováděcí projektové dokumentace a nejlépe také vydané stavební povolení nebo alespoň územní rozhodnutí. V důsledku se tak stírá hlavní přidaná hodnota institutu projektového záměru – tedy to, že jde o velmi zjednodušený proces, kterým žadatel může ověřit soulad svého záměru s ITI ještě předtím, než investuje do jeho rozpracování.

Další administrativní komplikace uváděné žadateli je možné zachytit v Příloze 4: Přehled odpovědí v dotazníkovém šetření na žadatele. Konkrétní problémy s podmínkami některých výzev na úrovni ŘO pak uvádí Příloha 5: Specifické podmínky výzev.

2.1.5 Administrativní opatření ITI usnadňující implementaci

1) Možnost využít možnost hlasovat per rollam na úrovni ŘV

Tuto možnost hodnotí pozitivně všichni dotázaní respondenti účastníci se jednání ŘV. V několika případech z důvodu nízké účasti nebyl ŘV usnášeníschopný, hlasování o usneseních tak bylo řešeno přes email. S tímto souvisí také existence možných náhradníků s právem hlasovat.

2) Společná jednání všech oblastí ITI

Toto je pozitivně hodnoceno zejména díky možnosti získávat zkušenosti se způsobem řešení v jiných metropolitních oblastech, setkání také slouží pro společnou koordinaci postupu vůči ŘO.

3) Přehlednost výstupů vydávaných nositelem směrem k dalším aktérům

Positivně hodnocena byla podoba a srozumitelnost těchto výstupů, díky nimž se čtenáři (členové PS, členové ŘV) v dokumentech snadno orientovali, což urychlovalo administrativní procesy.

⁴ Na úrovni hodnot monitorovacích indikátorů se projektová žádost od projektového záměru může snížit o max. 5 %. Co se týče rozpočtu, nižší celkové způsobilé náklady v projektové žádosti jsou přípustné, jejich zvýšení ovšem není přijatelné.

2.1.6 Doporučení k procesní části

Naprostá většina výše uvedené administrativních záležitostí se týkala těch procesů, které jsou pro nositele ITI nastaveny z nadřazené pozice, tedy na úrovni pokynů ŘO (MMR–ORP). Jedná se o záležitosti, které nositel ITI nemohl ovlivnit. Podle Zadání se evaluace má zaměřit pouze na administrativní procesy nastavované na úrovni samotného nositele ITI, nicméně zpracovatel evaluace uvádí níže také ta procesní doporučení, která se týkají nastavení ITI jako celku, neboť je považuje za podstatná a zásadně ovlivňující fungování celé implementace. S tím také souvisí, že nejvíce problematickou byla ze strany většiny dotázaných respondentů na úrovni realizátora ITI vnímána **omezená možnost nastavení svých procesů a příliš podrobné stanovení podoby fungování celé ITI na úrovni Metodického pokynu pro využití integrovaných nástrojů**. Toto podrobné nastavení **neumožňovalo nositeli ITI přizpůsobit procesy vůči složité administrativní struktuře PMO**, která se de facto skládá ze dvou zcela odlišných administrativ (Magistrát HMP a Krajský úřad Středočeského kraje) a zejména také z odlišných dotačních titulů platných pro obě části (OPPPR pouze pro území HMP, IROP pro území Středočeského kraje, resp. PMO a OPŽP pro celé území vč. území hl. m. Prahy, ačkoliv v něm byly naplánovány realizace jen mimo území Prahy).

Do budoucna je proto podstatné zvážit na úrovni MMR–ORP **specifické pojetí pro Pražskou metropolitní oblast**, která se svou složitostí, ale také populační velikostí výrazně odlišuje od ostatních metropolitních oblastí, většinou fungujících na úrovni jednoho kraje.

Doporučení nositeli ITI k nastavení interních procesů jsou tedy tato:

1	<p>Zvážit navýšení personální kapacity výkonného týmu nositele ITI</p> <p>Návrh doporučení</p> <p>Personální kapacita výkonného týmu nositele ve výši 4,5 úvazku neumožňovala zejména kmenovým členům týmu (manažerovi ITI a asistentovi manažera) více specializovat svoji činnost. Zpracovatel evaluace proto doporučuje upravit personální kapacitu takovým směrem, aby mohlo dojít ke specializaci jednotlivých členů týmu, a to např. v tomto rozdělení:</p> <ul style="list-style-type: none"> • zajišťování komunikace s předpokládanými žadateli a vyhledávání dalších potenciálních žadatelů • zajišťování komunikace s předkladateli projektových záměrů, realizace konzultací a podávání dalších informací o hodnocení • příprava výzev a komunikace s orgánem připravující výzvu k podání PŽ • organizace pracovních skupin, vyhledávání odborníků pro pracovní skupiny, dohled nad výstupy z pracovní skupiny • příprava podkladů pro ŘV <p>Ačkoliv výsledná kvalita jednotlivých výstupů byla všemi dotázanými aktéry hodnocena jako dobrá, uvedené doporučení zpracovatel evaluace navrhuje zejména z toho důvodu, aby v rámci výkonného týmu nositele byl získán větší prostor též pro koncepční záležitosti týkající se strategie ITI.</p>
2	<p>Otevřít diskusi o složení Řídicího výboru</p> <p>Návrh doporučení</p> <p>Vzhledem k relativně velkému množství záležitostí, které musí ŘV ITI PMO schvalovat (změny strategie, schvalování harmonogramu výzev, úpravy specifických indikátorů a alokace u výzev, podstatné změny jednotlivých projektů) je relevantní po aktuální zkušenosti revidovat, z jakých členů je vhodné ŘV sestavit. Cílem je, aby se účast členů ŘV pravidelně blížila plným hodnotám a aby k využití náhradníků docházelo jen výjimečně. Zpracovatel evaluace doporučuje pro tento rok krok realizovat otevřenou diskusi mezi členy ŘV a navrhnout takové složení ŘV do dalších let, aby byla na jedné straně podpořena jeho akceschopnost a zároveň byly splněny požadavky, které na ŘV klade ŘO. Druhý rozměr této otázky se pak týká povinností ŘV, které z vyjádření pracovníků nositele i některých členů ŘV mohou být převedeny na nižší úroveň. Tuto záležitost je však nutné probírat na úrovni MMR–ORP.</p>

Další dvě níže uvedená doporučení již primárně směřují k nastavení mechanismů na úrovni ITI jako celku, týkají se způsobu nastavení kompetencí ZS a CRR, a dále vymezení činnosti Pracovní skupiny nastavené v rámci MPIN.

3	<p>Jednoznačněji oddělit a vymežit role jednotlivých subjektů v procesu hodnocení projektových záměrů / projektových žádostí</p> <p>Návrh doporučení</p> <p>Je-li to možné, zabránit zdvojování hodnocení především ze strany ZS a CRR. Přesněji a detailněji komunikovat s žadatelem, jaké jsou úlohy jednotlivých stupňů hodnocení. Z realizovaných rozhovorů i dotazníkového šetření jednoznačně vyplývá, že žadatelé rozdělení hodnocení do několika stupňů nerozumí a považují je za nadbytečné. Velká řada žadatelů také pozoruje nekonzistenci ve způsobu, jakým jsou posuzována jednotlivá hodnotící kritéria ze strany ZS a jednotlivých regionálních kanceláří CRR. Toto nedostatečné rozdělení úloh a vnímané zdvojování v posuzování stejných kritérií je považováno za jednu z největších neefektivit programu. Dle interních informací získaných zpracovatelem evaluace se však již do budoucna se zavedením ZS ITI ani nepočítá. Doporučení se však zaměřuje i na sjednocení procesů hodnocení na úrovni jednotlivých regionálních kanceláří CRR.</p>
4	<p>Zvážit úpravu mechanismu rozhodování o projektových záměrech</p> <p>Návrh doporučení</p> <p>Především ve výzvách s předpokládanou vysokou absorpcí a diverzitou žadatelů nepřináší současný mechanismus rozhodování o projektových záměrech na úrovni Pracovních skupin žádnou přidanou hodnotu. Žadatelé tomuto procesu nerozumí a v době, kdy vydání souladného stanoviska ze strany ŘV ITI nebylo bráno ve zřetel ŘO, bylo hodnoceno až jako absurdní. Jakkoliv tedy zpracovatel evaluace považuje proces hodnocení předložených žádostí jako celku ve vztahu k jejich přínosům pro širší území PMO a jeho integrovanost za potřebný, současný formát určitého „peer review“ tuto funkci často neplní. Je-li to možné, navrhuje evaluátor z tohoto důvodu zvážit změnu mechanismu směrem k vyšší přehlednosti a transparentnosti. Příkladem řešení může být např. to, aby vyhodnocování významu projektových záměrů prováděl nezávislý subjekt, který na schválení konkrétních projektů nemá partiální zájem.</p>

Další doporučení zpracovatel evaluace vnímá zejména pro samotné pojetí strategie ITI a způsob její přípravy. Tato doporučení jsou však z důvodu obsahové návaznosti uvedena až v další části zprávy.

2.2 Část 2: Zhodnocení realizace integrované strategie

Evaluační otázka č. 2: Do jaké míry se daří naplňovat integrovanou strategii?

2.2.1 Platnost východisek SWOT analýzy a aktuálnost specifických cílů a opatření

V této kapitole zpracovatel evaluace spojuje hodnocení aktuálnosti SWOT analýzy a aktuálnosti specifických cílů a opatření a to z důvodu úzkého propojení obou záležitostí. (v Zadání Mid-term evaluace uvedené jako samostatné podotázky). Nastavení specifických cílů a opatření totiž přímo vyplývaly z realizované SWOT analýzy a reagují tak na problémy, které byly v dané době identifikovány.

Výstupy SWOT analýzy

Schválená strategie ITI PMO došla na základě analýzy k poznatkům týkajících se jednotlivých Prioritních oblastí, které jsou uvedené v tabulce níže. Uveden je pouze výběr nejvýznamnějších aspektů, o kterých bylo možné v rámci evaluačních šetření relevantně diskutovat.

SILNÉ STRÁNKY (STRENGTHS)	SLABÉ STRÁNKY (WEAKNESS)
<p>Prioritní oblast 1: Inteligentní doprava</p> <ul style="list-style-type: none"> - vysoká hustota silniční a železniční sítě - rostoucí význam a atraktivita PID - dobré spojení většiny sídel s hlavním městem - zájem kraje na zachování provozu na regionálních tratích <p>Prioritní oblast 2: Ochrana před přírodními riziky</p> <ul style="list-style-type: none"> - vymezená záplavová území vodních toků - možnost regulace průtoku přehradami na vltavské kaskádě - geologicky pestré území <p>Prioritní oblast 3: Dostupné a kvalitní školství</p> <ul style="list-style-type: none"> - příznivá sociální struktura obyvatelstva - kvalifikovanost pracovní síly - možnost využití občanské vybavenosti Prahy - vytvořená síť škol a školských zařízení 	<p>Prioritní oblast 1: Inteligentní doprava</p> <ul style="list-style-type: none"> - neuzavřená realizace koncepčního řešení infrastruktury především ve vztahu k TEN-T - špatný technický stav místních komunikací - nedostatečně využitý potenciál železnice v městské a příměstské dopravě - nedostatečná kapacita či úplná absence P+R u stanic s přestupním potenciálem - nedostatečná preference vozidel veřejné hromadné dopravy - neexistence uceleného koncepčního dokumentu pro P+R na území Středočeského kraje - nedostatečné pokrytí území PID samoobslužnými prodejními zařízeními <p>Prioritní oblast 2: Ochrana před přírodními riziky</p> <ul style="list-style-type: none"> - absence vodních nádrží v povodí Sázavy a Berounky - ekologická nevyváženost krajiny - výstavba na zelené louce místo využívání stávajících ploch <p>Prioritní oblast 3: Dostupné a kvalitní školství</p> <ul style="list-style-type: none"> - nedostačující počet a kapacity mateřských a základních škol v oblastech s velkým nárůstem obyvatel - nevyhovující a zastaralé vybavení škol - nedostatečná spolupráce škol a podnikatelských subjektů
PŘÍLEŽITOSTI (OPPORTUNITIES)	HROZBY (THREADS)
<p>Prioritní oblast 1: Inteligentní doprava</p> <ul style="list-style-type: none"> - rozšíření intervalové příměstské dopravy - posílení vazeb mezi jednotlivými segmenty PID - zavádění informačních dopravních systémů - zavádění inteligentních dopravních systémů pro optimalizaci řízení dopravy osobní i hromadné dopravy <p>Prioritní oblast 2: Ochrana před přírodními riziky</p> <ul style="list-style-type: none"> - směřování protipovodňových opatření proti přívalových deštů do oblastí prevence - navrhování a zavádění nových chráněných území - podpora zachování krajinného rázu <p>Prioritní oblast 3: Dostupné a kvalitní školství</p> <ul style="list-style-type: none"> - podpora ve sféře rozvoje lidských zdrojů – vzdělanost a podnikatelská aktivita - snížení počtu dojíždějících žáků a studentů do Prahy vybudováním potřebné školské infrastruktury 	<p>Prioritní oblast 1: Inteligentní doprava</p> <ul style="list-style-type: none"> - nedostatek koncepčního přístupu k modernizaci a výstavbě infrastruktury - neochota majitelů pozemků odprodat pozemky za účelem výstavby veřejně prospěšných staveb - přetrvávající nepříznivé legislativní prostředí v oblasti dopravních staveb především na liniové novostavby - nárůst individuální dopravy na úkor hromadné <p>Prioritní oblast 2: Ochrana před přírodními riziky</p> <ul style="list-style-type: none"> - letní povodně z bouřek - pokračující rozvoj suburbanizace <p>Prioritní oblast 3: Dostupné a kvalitní školství</p> <ul style="list-style-type: none"> - pokles atraktivity středisek s nevyhovující vybaveností vzdělávacích zařízení - zvýšení závislosti na hlavním městě v důsledku nesoběstačnosti sídel - demografická vlna a s ní související nedostatek školských kapacit do budoucna

Zdroj: Integrovaná strategie ITI PMO

V následující části jsou uvedeny názory odborníků týkající se platnosti východisek strategie ITI. Vycházejí z rozhovorů, které zpracovatel evaluace realizoval. V první řadě je nutné říci, že žádný z respondentů nekritizoval zaměření strategie jako celku a rozdělení do tří hlavních oblastí je

považováno za adekvátní. Výše uvedené aspekty pak jsou i nadále považovány za aktuální a důležité. Níže jsou však uvedeny aspekty v rámci jednotlivých prioritních oblastí, které byly respondenty doporučovány k další diskusi.

Níže uvedené záležitosti tedy nepředstavují názor zpracovatele evaluace, ale vyjádření dotazovaných respondentů.

Přílišný důraz strategie na telematiku na úkor ostatních oblastí v dopravě

Oblast telematiky je i přes neúspěch čerpání nadále považována za klíčovou oblast, která by měla být podporována i do budoucna. Problém současné strategie byl spíše v tom, že se počítalo s realizací projektů, které nebyly zdaleka připravené, a proto muselo nakonec dojít k přesunu prostředků do jiných opatření. Kritizována tedy byla poměrně vysoká alokace na opatření. Do budoucna je tedy pro některé respondenty nutné problematiku telematiky více integrovat do dalších oblastí a řešit projekty, které mají zásadní význam pro metropolitní oblast (např. informace o naplněnosti parkovišť P+R, možnost rezervovat místo), jsou aktuálně potřebné (jedná se o technologii s potenciálem širšího využití např. prostřednictvím mobilní aplikace) a zároveň jsou v pokročilejší fázi přípravy (nejedná se o projekt tzv. „jen na papíře“). Mezi aktéry tedy i nadále platí shoda nad tím, že projekty zaměřeny na zlepšení mobility (tedy i projekty telematiky) mají svůj význam pro zlepšení situace v PMO. Nezdůrazňují přitom (pouze) přestupní terminály, kvalitnější vozidla veřejné dopravy nebo opravené silnice, vyzdvihují spíše témata jako je propojenost jednotlivých módů dopravy, jejich vzájemné návaznosti a obecně funkčnost systému. Přitom právě tato témata prozatím v ITI nebyla dostatečně rozvinuta.

V oblasti školství kromě budování kapacit též podpora budování doprovodného vybavení škol

Vedle samotného budování kapacit je potřeba počítat při výstavbě škol také s doprovodnými prostory, které nelze považovat v rámci současného nastavení za uznatelné náklady – jedná se o jídelny nebo školní hřiště. Ze strany žadatelů – obcí a škol – je o tuto formu podpory pochopitelně zájem. Je však otázkou, do jaké míry se skutečně jedná o strategické opatření mající vliv na fungování metropolitní oblasti.

Podpora výstavby silnic nezávisle na klasifikaci

Jako adekvátní aktivita, která byla zmíněna několika respondenty z řad realizátorů, ale i žadatelů, je to podporovat rekonstrukci silnic i na úrovni místních komunikací, pokud by bylo doloženo, že tyto místní komunikace mají strategický význam pro metropolitní oblast např. v podobě vysokého vytížení pro meziobecní dojížděku do práce, do škol a za službami.

Úzké vymezení podpory v rámci Prioritní oblasti 2: Absence podpory komplexních opatření reagujících kromě povodní též na suchu

Jak ze strany odborníků, tak ze strany několika žadatelů bylo vymezení Prioritní oblasti 2 považováno za příliš zúžené a poplatné době vzniku. V rámci Prioritní oblasti 2 byla podpora úzce zaměřena pouze na protipovodňová opatření. V praxi se realizace těchto ryze technických aktivit kombinují s přírodě blízkými opatřeními, jako jsou suché poldry, prodlužování koryt potoků apod. To však v tomto případě nemohlo být podporováno, což byl jeden z faktorů, proč zájem o realizaci těchto aktivit postupně opadl.

V současné době hraje roli také fakt, že vedle povodní je aktuální problematika sucha, přičemž obě uvedená rizika spolu souvisí. Pokud se tedy PMO chce i dále zaměřovat na ochranu před přírodními riziky, mělo by se dojít k rozšíření podporovaných opatření. Např. suché poldry v době sucha plní funkci zásobárny vody v půdě (v podobě luk či mokřadů), jedná se proto o opatření vhodné pro oba výše zmíněné typy rizik.

Chybějící podpora železniční dopravy jako takové

V oblasti dopravy je kromě podpory nákupu nízkoemisních autobusů podporováno také budování P+R parkovišť u důležitých železničních stanic v oblasti. K tomu, aby mohlo být téma dopravy řešeno více integrovaně, chybí možnost investic do železniční dopravy. Tato skutečnost je dána tím, že jedinými potenciálními žadateli jsou v takovém případě Správa železničních dopravních cest a České dráhy, tedy subjekty, které v dosavadním nastavení strategie nejsou podporovány (což je omezení ze strany ŘO).

Opatření na výzkum a vývoj, případně spolupráce podnikatelských subjektů

Dle vyjádření dvou účastníků rozhovoru chybí ve strategii v rámci podpory školství a vzdělanosti oblast směřující na rozvoj znalostí, zkušeností a podporu spolupráce – tyto záležitosti se nejvíce týkají oblastí výzkumu a vývoje či podpory spolupráce s podnikatelskými subjekty. Tyto „měkké“ záležitosti nakonec do strategie nebyly zařazeny údajně z důvodu potřeby podrobněji definovat aktivity, které mohou být podpořeny. Pro budoucí strategii ITI se předpokládá diskuse o zařazení zejména aktivity *Výzkum a vývoj* do strategie. Pro úplnost je však nutné dodat, že někteří oslovení respondenti naopak doporučují ponechat soustředění strategie na základní infrastrukturu, jejichž absence v rámci PMO stále zásadně brání dalšímu rozvoji. Jedná se tak o věc nutnou k další diskusi.

Jsou tedy východiska pro realizaci SWOT analýzy stále platná? Odpovídají opatření strategie aktuálním problémům a potřebám dotčeného území?

Zpracovatel evaluace na základě získaných informací může říci, že východiska pro realizaci SWOT analýzy jsou stále platná; problémy, které byly specifikovány při přípravě strategie, jsou v zásadě aktuální i nyní. Opatření strategie z větší části na tyto problémy reagují, v některých případech je však dle názoru odborníků nutné zaměření strategie určitým způsobem rozšířit či posunout. Zpracovatel evaluace vybírá tyto tři nejvýznamnější výše uvedené poznatky:

- v oblasti dopravy nalézt způsob, jak podporovat železniční dopravu, opravu místních komunikací majících význam pro širší oblast a celkově pak propojování jednotlivých forem dopravy
- telematické věnovat adekvátní prostor podle toho, v jakém stavu přípravy jednotlivé projekty jsou
- rozšíření oblasti podpory v oblasti ochrany před přírodními riziky také na problematiku sucha a umožnit realizaci kombinovaných technických a přírodně blízkých opatření

2.2.2 Zájem o opatření a adekvátnost alokace prostředků

I v tomto případě jsou zpracovány souhrnně odpovědi na dvě evaluační podotázky nacházející se v Zadání Mid-term evaluace ze strany MMR–ORP. Výše zájmu o jednotlivá opatření projevující se v množství podaných PZ do výzvy nositele a následné podaných PŽ do výzvy ZS ITI nebo výzvy ŘO totiž přímo souvisí s tím, zda byly prostředky do jednotlivých výzev vhodně alokovány.

Statistika podaných projektových záměrů

Tabulka níže zobrazuje množství prostředků z Evropských fondů pro regionální rozvoj (dále EFRR), které původně směřovaly na jednotlivá opatření – tyto hodnoty jsou srovnány s PZ podanými do jednotlivých výzev nositele ITI podaných do roku 2018. Z uvedeného vyplývá, že u všech vyhlášených opatření se zájem v podobě podaného PŽ pohyboval minimálně nad hranici 90 % nabízených prostředků (výjimkou bylo opatření 2.1.2, kde se ale jedná o nejmenší alokovanou částku). Nejvýraznější převis poptávky nastal o opatření 3.1.1 a 3.2.1 (*Budování kapacit MŠ a Kapacity a technické vybavení ZŠ a SŠ*), podpořeni tak mohli být žadatelé pouze z 39 %.

Tabulka 6: Celkové množství požadovaných prostředků v podaných projektových záměrech do výzev nositele ITI dle opatření a plánované výše podpory

Konkretizace opatření	Plánovaná výše podpory z EFRR (v tis. Kč)	Počet podaných PZ	Množství požadovaných prostředků z EFRR v podaných PZ (v tis. Kč)	Míra poptávky	Počet souladných PZ
1.1.1 Terminály v zázemí Prahy	IROP 708 087	26	1 002 603	142 %	19
1.1.2 Terminály v Praze	OPPPR 121 000	1	187 328	155 %	1
1.2.1 Telematika	IROP 956 173	7	1 070 568	112 %	7
1.2.2 Preference	OPPPR 338 050	0	výzva neotevřena	-	0
1.3.1 Silnice	IROP 1 250 000	22*	1 764 889	141 %	16
1.4.1 Cyklodoprava	IROP 187 340	24	341 662	182 %	16
1.4.2 Vozidla	IROP 170 000	2	156 638	92 %	2
2.1.1 Budování protipovod. op.	OPŽP 128 775	10	123 299	96 %	10
2.1.2 Opatření pro řešení pov.	OPŽP 21 250	1	14 875	70 %	1
3.1.1 Budování kapacit MŠ	IROP 292 315	56	915 997	313 %	20
3.2.1 Kapacity a vybavení ZŠ, SŠ	IROP 433 332	67	934 666	216 %	34
Celkem	4 606 322	216	6 512 525	141 %	126

Zdroj: přehled podaných projektových záměrů

* dalších 7 PZ s požadovanými prostředky ve výši 727 364 mil. Kč bylo podáno do výzvy vyhlášené v lednu 2019

Na základě výše uvedených informací proto lze říci, že předpokládaný zájem o prostředky ITI PMO převyšoval alokovanou výši o 141 %, alespoň co se podaných PZ týče. V tomto ohledu tedy byla absorpční kapacita nastavena adekvátně.

Soulad byl následně vydán celkem 126 PZ, tedy 58 % podaných PZ.

Statistika podaných projektových žádostí

Poměrně odlišný pohled však na situaci poskytuje přehled podaných projektových žádostí buď přímo do výzev ŘO (v případě OPŽP a OPPPR) nebo do výzvy ZS ITI (v případě IROP). Níže uvedená situace popisuje stav podaných žádostí platný k 18. 3. 2019⁵ (viz tabulka níže).

Ukazuje se, že počet podaných projektových žádostí odpovídá počtu PZ se souladným vyjádřením pouze u opatření *Terminály v Praze*, *Vozidla* a *Opatření na řešení povodní*. V případě opatření *Cyklodoprava*, *Budování kapacit MŠ* a *Kapacity a vybavení ZŠ, SŠ* byl počet podaných PŽ vyšší než počet PZ s vydaným souladem se strategií, což bylo způsobeno tím, že před rokem 2018 měl vydaný soulad pro ŘO pouze doporučující charakter. Lze proto říci, že mezi 103 podanými PŽ v těchto třech opatřeních se nacházelo pouze cca 68 % žádostí, které měly vydaný soulad se strategií ITI. Je však nutné připomenout fakt, že drtivá většina PZ nedostala souladné vyjádření především z kapacitních důvodů.

Z tabulky dále vyplývá, že dosavadní výše zažádaných prostředků v podaných PŽ odpovídá 3 mld. Kč z celkem 4,6 mld. Kč určených pro ITI PMO. Projekty, kterým byl vydán právní akt, a tedy jejich fyzická realizace minimálně započala, v současné době dávají dohromady hodnotu ve výši 1,6 mld. Kč, z toho k 18. 3. 2019 pak bylo konkrétně proplaceno 214 mil. Kč, tedy asi 13 % dosud schválených prostředků.

Z celkového množství 4,6 mld. Kč bylo 100 mil. Kč nasměrováno do Brněnské metropolitní oblasti (OPŽP) a 200 mil. Kč zkráceno ze strany OPPPR. Aktuálně se tedy předpokládá během celé implementace strategie vyčerpat 4,3 mld. Kč⁶ z prostředků EFRR (viz kap. 3.1.1). Podrobnější popis změn ve finančním plánu je také k dispozici v Příloze 1 této zprávy.

Z uvedeného přehledu vyplývá doposud nízký podíl čerpání prostředků EFRR ve srovnání s předpokládaným finančním plánem (původně se předpokládalo, že do konce roku 2018 bude vyčerpáno cca 2,4 mld. Kč. Tento předpoklad čerpání finančních prostředků vycházel z předpokládaného schválení ISg a vyhlášení výzev nositele ITI v dřívějším termínu, než se nakonec stalo. I přesto se dle vyjádření všech dotázaných respondentů na úrovni realizátora ITI počítá do roku 2022 s využitím všech ze 4,3 mld. Kč, které do ITI směřují.

Neúspěšné využití prostředků v telematice bude nahrazeno využitím prostředků v *Terminálech veřejné dopravy a P+R v zázemí Prahy*, *Cyklodopravě* a nejvíce pak v opatření *Vozidla*, kam do konce roku 2018 směřovalo již 300 mil. Kč⁷. Právě nákup nízkoemisních vozidel se ukazuje jako opatření, v němž je zájem výrazně vyšší, než se původně počítalo. Ačkoliv se tato skutečnost neprojevuje v hodnotách roku 2018, ve výzvě nositele ITI č. 26 z března 2019 požádali žadatelé o dalších 311 mil. Kč v podaných PZ. Nutné je však zmínit i tu skutečnost, že do této oblasti se prostředky přesouvají i z toho důvodu, že se jedná o projekty s poměrně jednoduchou přípravou a realizací (u které nehrozí nečekaná zdržení v souvislosti s výkupy pozemků či územním a stavebním řízením).

⁵ K tomuto datu byl proveden výtah informací ze systému MS2014+, který byl zpracovateli spolu s dalšími podklady předán.

⁶ V době psaní evaluace bylo rozhodnuto o přesunu dalších 300 mil. Kč z opatření *Telematika* do ostatních opatření, nicméně počítá se i nadále s využitím všech prostředků v rámci ITI PMO.

⁷ A v roce 2019 do této oblasti bude směřovat další velká část z celkem 300 mil. Kč z opatření *Telematika*.

Tabulka 7: Přehled podaných a schválených projektových žádostí k datu 18. 3. 2019

Konkretizace opatření			Počet podaných PŽ	% ze souladných PZ	Zažádané prostředky (v tis. Kč)	Počet schválených PŽ (projekt ve fyzické realizaci)	Schválené prostředky (v tis. Kč)	Již proplacené prostředky (v tis. Kč)	Podíl proplacených prostředků ke schváleným
1.1.1	Terminály v zázemí Prahy	IROP	16	84 %	631 333	6	263 519	24 973	9 %
1.1.2	Terminály v Praze	OPPPR	1	100 %	161 955	1	161 955	16 195	10 %
1.2.1	Telematika	IROP	5	71 %	329 243	2	102 470		0 %
1.2.2	Preference	OPPPR	0	-	0	-	0	0	-
1.3.1	Silnice	IROP	15	94 %	852 104	5	227 167	42 700	19 %
1.4.1	Cyklodoprava	IROP	21	131 %	274 193	7	104 427	0	0 %
1.4.2	Vozidla	IROP	2	100 %	154 284	2	154 284	82 639	54 %
2.1.1	Budování protipovod. op.	OPŽP	1	10 %	11 711	0	0	0	0 %
2.1.2	Opatření pro řešení pov.	OPŽP	1	100 %	13 305	1	13 305	0	-
3.1.1	Budování kapacit MŠ	IROP	32	160 %	228 789	12	228 789	30 629	13 %
3.2.1	Kapacity a vybavení ZŠ, SŠ	IROP	50	147 %	384 013	28	384 013	16 142	4 %
Celkem			144	114 %	3 040 930	64	1 639 929	213 278	13 %

Zdroj: přehled podaných projektových žádostí z MS2014+



Obsahuje tedy strategie ITI PMO taková opatření, o která je ze strany žadatelů zájem? Jsou alokované finanční prostředky v opatřeních dostatečné na vyřešení identifikovaných problémů a potřeb v dotčeném území?

Dle dostupných poznatků zpracovatel evaluace hodnotí, že do strategie byly vybrána opatření, o která **je ze strany žadatelů zájem**, čemuž odpovídá množství podaných PZ. Problém s nečerpáním prostředků není způsobem nezájemem žadatelů, ale problematickou **přípravou jednotlivých projektů**, které do strategie byly zařazeny ještě v rané fázi přípravy a bez znalostí komplikací a lhůt, které budou muset být překonány. Lze dále říci, že největší zájem je o opatření na budování kapacit školních zařízení, budování terminálů v zázemí Prahy, opatření cyklodopravy a zejména pak opatření pro pořízení nízkoemisních vozidel, kde se až v poslední době ukazuje extrémně vysoká absorpční kapacita, která pravděpodobně zabrání tomu, aby prostředky v ITI PMO zůstaly nevyčerpány z důvodu neúspěšného čerpání v telematice. Právě **přílišné soustředění prostředků na projekty telematiky** je důvodem vzniku většiny komplikací v implementaci strategie.

Ačkoliv je hodnota cca 214 mil. Kč dosud vyčerpaných prostředků poměrně nízká, je nutné vzít v potaz to, že dalších 1,4 mld. Kč je již pod závazkem a cca dalších 0,5-1 mld. v podaných PŽ bude (či dokonce již byla) ze strany ŘO schválena v dohledné době.

2.2.3 Naplňování strategických cílů a vize

V kvantitativním naplňování jednotlivých strategických cílů existují velké rozdíly, které souvisejí především s implementací projektů a jejich kvantitou (viz výše).

Prioritní oblast 1: Inteligentní doprava

Pro prioritní oblast 1 je formulován následující strategický cíl: **Prostupná a propojená metropolitní oblast s výborně dostupnou metropolí, reflektující potřeby svých obyvatel, kteří využívají integrované hromadné dopravy a dopravy šetrné k životnímu prostředí.**

Tento strategický cíl je dále rozpracován do čtyř specifických cílů:

- Zrychlit a zkvalitnit přepravu osob uvnitř PMO
- Posílit preferenci hromadné dopravy
- Zvýšit regionální mobilitu napojením na infrastrukturu TEN-T
- Snížení negativních vlivů dopravy na životní prostředí.

Jednotlivé specifické cíle jsou naplňovány v různé míře.

Nejvíce uspokojivé je naplňování posledního uvedeného specifického cíle, a sice snížení negativních vlivů dopravy na životní prostředí. V tomto smyslu jsou realizovány dva druhy projektů, a sice modernizace vozidel veřejné dopravy (autobusů), jejichž provoz je příznivější pro životní prostředí a budování cyklostezek. V současnosti je ukončená realizace jednoho a běží realizace jednoho dalšího projektu nákupu autobusů s pohonem CNG. Celkem tak bylo nebo bude pořízeno 28 kusů těchto vozidel (cílová hodnota 80). Absorpce opatření je navíc velmi vysoká a lze tedy předpokládat, že v této části dojde k naplnění specifického cíle v plánovaném rozsahu, a to jak na úrovni výstupů, tak i výsledků. Obdobně je pozorována dostatečná absorpce opatření na podporu bezmotorové dopravy



ve formě budování cyklostezek. Aktuálně jsou sice v pokročilé fázi realizaci pouze 3 projekty (ze sedmi podpořených), jejichž kumulativním výstupem budou pouze jednotky km nových cyklostezek, lze ale předpokládat, že absorpční kapacita pro dané opatření je v území dostatečná pro naplnění specifického cíle v této části. Jistým limitem je ale nedostatečná propojenost jednotlivých akcí – prozatím jsou podporovány pouze dílčí projekty, které na sebe nejsou navázány a netvoří síť, která by významněji podpořila preferenci tohoto způsobu dopravy v PMO jako celku.

Uspokojivé je rovněž plnění třetího specifického cíle zaměřeného na budování nebo rekonstrukci silnic regionálního významu. Aktuálně je realizováno nebo ukončeno 5 projektů rekonstrukce nebo výstavby silniční sítě v SČK, které kumulativně přispějí k naplňování specifického cíle v rozsahu cca 14 km rekonstruovaných silnic a cca 1 km nově vybudovaných silnic. Absorpční kapacita opatření se opět zdá dostatečná pro naplnění cílových hodnot těchto indikátorů (cca 54 km rekonstruovaných a 13,4 nově vybudovaných silnic) – ovšem s přihlédnutím k alokaci opatření (aktuálně realizované projekty odčerpají více než 18 % alokace, přičemž především ve výstavbě nových silnic, která je finančně náročnější, bude věcné plnění indikátoru dosahovat pouze cca 6,5 %⁸).

Zároveň je ale nutné dodat, že příčinná souvislost mezi realizovanými projekty v rámci ITI a naplňováním specifického cíle je snižována skutečností, že podíl projektů ITI na celkových nákladech na výstavbu a rekonstrukci silnic ve SČK je relativně nízký (v roce 2018 mělo být ve SČK do výstavby a rekonstrukce silniční sítě investováno více než 1,4 mld. Kč). Strategický význam projektů ve vztahu k naplňování specifického a strategického cíle ISg (tedy zvyšování dostupnosti metropole pro PMO) probíhá tak, že musí být splněno alespoň jedno ze šesti kritérií ZS ITI (např. silnice bezprostředně navazuje na dálnici vedoucí do Prahy a na Pražský okruh, bezprostředně navazuje na aglomerační okruh Středočeského kraje či např. jedná se o silniční úsek vedoucí přímo k přestupnímu uzlu na železnici/ železniční stanici/autobusové stanici/zastávce, odkud vedou přímé spoje do Prahy). Dle vyjádření relevantních respondentů však o zařazení konkrétního projektu do ITI rozhoduje spíše jeho připravenost k realizaci a schopnost plnit stanovené indikátory.

Prvního z výše uvedených specifických cílů má být dosahováno především výstavbou přestupních terminálů a záchytných parkovišť (P+R, K+R, B+R), a to jak v zázemí metropole, tak i na území města Prahy. U projektů v zázemí Prahy existuje relativně vysoká absorpční kapacita, která by měla být dostatečná pro naplnění cílových hodnot indikátorů výstupu. Naopak, na území města Prahy bude v rámci implementace ITI realizován pouze jeden projekt, a to výstavba P+R parkoviště na Černém Mostě. Tato skutečnost má na dosahování specifického cíle bezpochyby negativní dopad, existence dostatečné kapacity i husté sítě záchytných parkovišť na okraji Prahy v dosahu MHD (především metra) je pro dosahování specifického i strategického cíle zásadní, nicméně z hlediska prostředků určených pro toto opatření z OPPPR se jedná o adekvátní čerpání.

Naopak na velmi nízké úrovni je naplňování druhého specifického cíle, tedy posilování preference veřejné dopravy. Tohoto cíle mělo být dosahováno prostřednictvím zavádění a modernizace inteligentních dopravních systémů a dopravní telematiky (vč. systémů aktivní preference vozidel veřejné dopravy – opatření 1.2.1 *Telematika*) a opatření pro preferenci povrchové městské veřejné dopravy na území Prahy (oddělení tramvajového pásu, vyznačení vyhrazených jízdních pruhů, preference autobusů a tramvají na křižovatkách, opatření na zvýšení rychlosti a bezpečnosti nástupu

⁸ Z extrapolace hodnot aktuálně realizovaných nebo ukončených projektů by vycházelo, že naplnění cílových hodnot rekonstrukce / výstavby silnic by vyžadovalo alokaci cca 1,4 mld. Kč z prostředků IROP; tato hodnota převyšuje aktuální hodnotu alokace o 13 %.



a výstupu na zastávkách – opatření 1.2.2 *Preference povrchové dopravy v Praze*). Význam těchto opatření pro dosahování strategického cíle prioritní oblasti 1 lze dovést také z vysoké alokace, která byla pro naplňování tohoto specifického cíle původně vymezena (v součtu téměř 1,3 mld. Kč, tedy více než třetina alokace pro celou prioritu 1). Jak již ale bylo uvedeno výše v textu, tato očekávání se prozatím nedaří naplňovat a nelze ani předpokládat, že by se situace v budoucnosti významněji zlepšila z důvodu nízké absorpce (resp. připravenosti vhodných projektů, jejichž příprava je časově náročná). V současnosti tak jsou ze strany SČK realizovány pouze dva projekty v oblasti dopravní telematiky a realizace dalších se již nepředpokládá⁹. Na území Prahy potom není doposud realizován žádný projekt, který by specifický cíl naplňoval, nicméně otevření výzvy na toto opatření bylo realizováno až v květnu 2019.

Celkově tak je naplňování strategického cíle spíše neuspokojivé, poněvadž nejsou v dostatečné míře budovány klíčové komponenty v komplexu opatření na podporu dopravní dostupnosti metropole a propojenosti území PMO (tj. především opatření, která zvyšují motivaci obyvatel v zázemí města využívat pro svou mobilitu veřejnou dopravu).

V této souvislosti je důležité uvést, že žadatelé a aktéři v území považují dopravu a dopravní dostupnost Prahy, resp. propojenost území za zcela klíčový a nejdůležitější strategický cíl v rozvoji PMO (resp. klíčovou výzvu jejího rozvoje). Za nejdůležitější pro propojenost a obecně fungování PMO jako celku považují právě mobilitu v území. Nezdůrazňují přitom (pouze) přestupní terminály, kvalitnější vozidla veřejné dopravy nebo opravené silnice, vyzdvihují spíše témata jako je propojenost jednotlivých módů dopravy, jejich vzájemné návaznosti a obecně funkčnost systému. Přitom právě tato témata prozatím v ITI nebyla dostatečně rozvinuta.

Prioritní oblast 2: Ochrana před přírodními riziky

Pro prioritní oblast 2 je formulován následující strategický cíl: **Metropolitní oblast využívající šetrná a přírodně blízká řešení a moderní systémy pro ochranu obyvatel a aktivní předcházení rizikům spojeným s přírodními živly.**

Strategický cíl je rozpracován v jednom specifickém cíli: Zabezpečit území před následky povodní. Těchto cílů mělo být dosahováno prostřednictvím budování protipovodňových opatření (opatření 2.1.1) a realizací opatření pro řešení povodní (opatření 2.1.2). Jinými slovy, ISg předpokládala kombinaci bezprostředního fyzického budování protipovodňových opatření s implementací řešení, která by posílila varovné, hlásné a předpovědní systémy, analytické nástroje pro řešení dopadů povodní a zpracování digitálních povodňových plánů.

Naplňování tohoto strategického cíle je na velmi nízké úrovni. Prozatím nebyl realizován ani schválen žádný projekt zaměřený na bezprostřední budování protipovodňových opatření. Důvodem této skutečnosti je, dle vyjádření potenciálních žadatelů, především skutečnost, že implementace opatření 2.1.1 ISg bylo propojeno pouze s prioritní osou 1 OP Životní prostředí, která podporuje budování standardních protipovodňových opatření pro zvýšení ochrany sídel. Je ale zřejmé, že v území PMO není po tomto typu opatření dostatečná poptávka. Klíčoví aktéři formulovali projekty zaměřené na budování přírodně blízkých opatření se sekundárním dopadem na ochranu obyvatel proti následkům povodní (např. zvyšování retenční kapacity území, opatření pro zpomalování odtoku povrchových vod

⁹ V době psaní evaluace bylo rozhodnuto o přesunu dalších 300 mil. Kč z opatření *Telematika* do ostatních opatření, nicméně počítá se i nadále s využitím všech prostředků v rámci ITI PMO.

z území, atd., viz také kapitulu 3.2.1), která zároveň odpovídají na další aktuální přírodní ohrožení, a sice dopady sucha. Takové projekty ale nebylo možné v rámci PO 1 OPŽP podpořit, poněvadž tematicky spadají do PO 4. V důsledku těchto skutečností není v PMO dostatečná absorpční kapacita pro naplnění daného strategického cíle ve smyslu fyzické realizace protipovodňových opatření.

V rámci prioritní oblasti je tedy aktuálně realizován pouze jeden projekt v rámci opatření 2.1.2 ISg, a sice Systém podpory operativního řízení, který má napomoci predikovat výskyt přívalových záplav a aktivně snižovat jejich dopady v obydleném území PMO (podrobněji viz kap. 5.2). Tento projekt bezpochyby naplňuje daný strategický cíl, jde ovšem pouze o dílčí opatření, které samo o sobě není ve vztahu k plnění cíle dostatečné.

Prioritní oblast 3: Dostupné a kvalitní školství

Pro prioritní oblast 3 byl formulován tento strategický cíl: **Metropolitní oblast podporující dostupné a kvalitní školství, metropolitní oblast reflektující výzvy znalostní ekonomiky a potřeby dynamického trhu práce.**

Strategický cíl byl dále rozpracován dvěma specifickými cíli:

- Zvýšit kapacitu předškolního vzdělávání
- Zvýšit kapacitu a kvalitu vzdělávacích zařízení v souladu s požadavky trhu práce.

Strategický cíl je v obou těchto částech dostatečně naplňován. Absorpční kapacita relevantních opatření výrazně překračuje jejich alokace a lze předpokládat, že dojde k naplnění cílových hodnot příslušných indikátorů, a to jak na úrovni výstupu, tak i výsledku. Obzvláště v případě opatření 3.1.1 (*Budování kapacit předškolního vzdělávání*) je tato skutečnost zřetelná, když celková požadovaná částka ve dvou vyhlášených výzvách více než trojnásobně překročila alokaci.

Bezprostřední příspěvek realizovaných opatření k naplňování strategického cíle je ovšem limitován skutečností, že potřebnost kapacity ve vztahu ke strategickým cílům ISg je při výběru projektů k podpoře zohledňován pouze v omezené míře. Součástí ISg nebyla analýza, která by podrobně určila, ve kterých lokalitách je nedostatečná kapacita vzdělávacích institucí ve vztahu k cílům ISg a potřebám PMO obecně nejkritičtější. Při hodnocení projektových žádostí docházelo pouze k tomu, že byly preferovány ORP v nejbližším zázemí Prahy. Jakkoliv tedy je potřeba posilování kapacit předškolního, základního i středního vzdělávání relevantní pro celou PMO, ITI spíše nevyužilo příležitosti strategicky rozhodnout o prioritních oblastech, ve kterých je tato potřeba nejakutnější. Důvodem této skutečnosti je ale také nastavení administrace nástroje ITI diskutované výše – kdy samotné kladné nebo záporné vyjádření ŘV nebylo při přidělování podpory v rámci výzvy IROP bráno v potaz.

Dokladem této skutečnosti je fakt, že starostové jednotlivých obcí žádným způsobem nevnímají výjimečnost nebo exkluzivní charakter ITI. Pro tyto (potenciální) žadatele je ITI pouze jedním ze zdrojů financování jejich projektových záměrů v oblasti vzdělávací infrastruktury.

2.2.4 Naplňování integrovanosti strategie

Integrovaností strategie se v kontextu této evaluace myslí především vazby mezi koncentrovaným územím Prahy a jeho rezidenčním zázemím v prstenci, který Prahu obklopuje. V užším slova smyslu se tedy integrovaností naplňování strategie rozumí **podpora funkcí a vazeb, které překračují hranice mezi hl.m. Prahou a Středočeským krajem** a podporují provazování infrastruktury, migrace obyvatel,



poskytování veřejných služeb a obecně chápání PMO jako jednoho funkčního celku (vč. přírodních podmínek).

Opatření a projekty, realizované v rámci nástroje ITI je možné, dle jejich absorpce, rozdělit do dvou kategorií:

V **první kategorii** se nacházejí opatření s vysokou absorpční kapacitou. Výzvy vyhlašované v rámci těchto opatření jsou naplňované a často také přeplňované vhodnými projekty. Charakteristickým znakem těchto projektů bývá určitá izolovanost – typicky řeší potřeby spíše menšího území a jen omezeně jsou navzájem propojené. Předkladatelé těchto projektů zpravidla nijak významně neodlišují ITI od jiných dotačních možností pro své projekty, výzvy v rámci ITI PMO jsou spíše jen jedním z existujících nástrojů pro řešení investičních potřeb v dané oblasti. Pokud se výzvy ITI v něčem od jiných dotačních zdrojů odlišují, tak spíše než územní dimenzi je to skutečnost, že účast ve výzvě ITI snižuje konkurenci jejich projektu, a tedy alespoň zčásti zvyšuje šanci na úspěch (tohoto si žadatelé všímají a právě toto vnímají jako hlavní přidanou hodnotu ITI). Do této kategorie opatření patří především opatření v Prioritní oblasti 3 Školství, dále opatření 1.4.1 *Cyklodoprava* a svým charakterem z velké části také opatření 1.3.1 *Silnice* (které se však od ostatních zmíněných odlišuje tím, že neexistuje konkurence mezi žadateli).

Příspěvek těchto opatření k posilování funkčních propojení a vazeb v území je spíše nízký. Jde zpravidla o projekty, které významně nezohledňují územní dopady ve vztahu k PMO a řeší konkrétní potřebu lokalizovanou v daném území. Jak bylo naznačeno výše, důvodem spíše nízkého příspěvku těchto opatření k integrovanosti strategie je především nedostatečně strategický přístup k výběru projektů, které mají být podpořeny. ITI má omezené možnosti, jak samostatně určit, který z předložených záměrů v této kategorii je z hlediska integrovanosti strategie významnější a který méně. O výběru tak rozhodují spíše jiná kritéria, než právě příspěvek k posilování funkčního propojení území (například připravenost k realizaci v opatření 1.3.1).

Na **druhé straně** jsou opatření, která přímo vycházejí z územních potřeb PMO, projekty jsou specificky formulovány tak, aby řešily právě posilování integrovanosti území metropole a jejího zázemí. Do této kategorie patří především opatření v Prioritní oblasti 2 Ochrana před přírodními riziky, která musí nezbytně řešit území bez ohledu na hranice katastrů nebo krajů (byť zpravidla řeší pouze část území) a také opatření ve specifickém cíli 1.2 (tedy opatření *Telematika* a *Preference povrchové dopravy*). U těchto opatření lze tedy vnímat vysokou míru příspěvku k integrovanosti území a posilování jeho funkčních vazeb. Zároveň ale je nutné zdůraznit, že jde o opatření / specifické a strategické cíle, která nejsou dostatečně naplňována. Jedním z důvodů je skutečnost, že pro takto integrovaná řešení je nezbytná úzká koordinace a kooperace především mezi Středočeským krajem a hl. m. Prahou a jejich subjekty, a dále s řadou dalších stakeholderů. Tato koordinační náročnost implementace integrovaných technických řešení (především v oblasti telematických systémů) nebyla při formulaci ISg dostatečně analyzována jako riziko pro dosahování dopovídajících specifických i strategických cílů. Obecněji potom nebyla dostatečně zohledněna náročnost přípravy těchto projektů. V důsledku těchto faktorů je absorpční kapacita příslušných opatření nízká.

Mezi těmito dvěma uvedenými kategoriemi opatření stojí tak ve specifickém cíli 1.1 (*Terminály veřejné dopravy a P+R* v Praze a zázemí) a také opatření 1.4.2 *Vozidla*. I tato opatření řeší potřeby spíše lokálního charakteru, ovšem svým zaměřením a také definicí podmínek pro podporu mají také bezprostřední přesah do celého území a do značné míry přispívají integrovanosti PMO a jejímu funkčnímu propojování.



2.2.5 Výsledná doporučení pro část 2

Doporučení formulovaná níže jsou založena na zjištěních z evaluace části 2, tedy především ve vztahu k naplňování ISg implementací projektů. Doporučení proto navazují na ta, která byla formulována v části 1, zaměřují se ale více na věcnou část ISg a také na procesy její formulace.

Část doporučení se proto vztahuje spíše k procesům zpracování další generace strategie ITI. Z realizované evaluace je zřejmé, že nástroj ITI je pro PMO relevantní a obecně může být velmi přínosný, tyto přínosy ale zásadně ovlivňuje kvalita přípravy strategie – a to především ve smyslu analýzy území a znalosti absorpční kapacity. Podobné zkušenosti formuluje také řada (potenciálních) žadatelů a dalších aktérů v území, kteří považují ITI za dobrý nástroj – a to především pro realizaci velkých projektů systémovějšího charakteru, jejich příprava je ale zcela zásadním faktorem úspěchu (jak vyplývá z analýzy výše, právě opatření, do kterých měly být předkládány projekty většího rozsahu s potenciálně vysokým dopadem na integrovanost území PMO mají větší problémy jak s absorpcí, tak se systematickou projektovou přípravou strategických projektů).

Významným aspektem v tomto smyslu je také podrobná analýza absorpční kapacity, a to, mimo jiné, také ve vztahu ke stupni připravenosti jednotlivých projektů a náročnosti jejich přípravy. Evaluace ukazuje, že nedostatečná analýza absorpce vede nejen k nutnosti realokací, ale do jisté míry také k tomu, že priority při výběru projektů jsou zásadně ovlivňovány dříve nastavenými hodnotami monitorovacích indikátorů. Tyto skutečnosti limitují kapacitu ITI realizovat iniciativy, které podporují funkční provázanost PMO.

V této souvislosti je však důležité zmínit, že aktéři, kteří se účastnili přípravy strategie ITI, byli omezeni poměrně striktními termíny pro vytvoření celého strategického dokumentu, která údajně činila pouze tři měsíce (v létě 2014). Další hodnocení a úpravy celého dokumentu ve spolupráci s MMR–ORP trvaly naopak poměrně dlouho až do poloviny roku 2015. Z toho důvodu je vedle doporučení zaměřených především na přípravu strategie na úrovni nositele ITI uvedeno také doporučení směřující na ŘO.

Doporučení nositeli ITI jsou tedy tato:

1	<p>Podpořit procesy analýzy absorpce území pro přípravu budoucího nástroje ITI pro PMO</p> <p>Návrh doporučení</p> <p>Kvalita strategie ITI i její implementace je zásadně ovlivněna detailní analýzou absorpce území. Je přitom nutné posoudit nikoliv pouze to, jaké projekty je možné ve vztahu k formulovaným prioritním cílům očekávat, ale také detailně posoudit stupeň jejich připravenosti k předložení a náročnosti přípravy. Při přípravě ITI je nutné mít kvalitní informace o tom, s jakými projekty je možné v daném časovém výhledu v území reálně počítat. Jinými slovy tedy pracovat pouze s takovými projekty, jejichž příprava je již v pokročilejší fázi.</p>
2	<p>Posílit procesy strategické přípravy a rozhodování v budoucí strategii</p> <p>Návrh doporučení</p> <p>Bude-li to možné, budoucí strategie ITI by měla lépe formulovat, jaké intervence jsou pro naplňování strategických cílů nejdůležitější a posílit procesy hodnocení projektových záměrů ve vztahu k příspěvku k těmto strategickým cílům. V důsledku nedostatečně „strategického“ přístupu k výběru projektů v ITI nyní rozhodují spíše jiné faktory o tom, které konkrétní projekty budou realizovány. Především v opatřeních s vysokou absorpcí je proto vhodné nastavit takové procesy, které umožní selekci na základě (intenzity) příspěvku k naplňování cílů.</p> <p>V tomto smyslu je také vhodné, bude-li to možné, vymezit pozici projektů realizovaných v rámci ITI vůči jiným (celostátním) dotačním zdrojům.</p>



3	Rozšířit věcné zaměření prioritní oblasti ochrany před přírodními riziky
	Návrh doporučení
	Nedostatečná absorpce ve zmíněné prioritní oblasti je dána především nemožností realizovat přírodě blízká opatření podporující zadržování vody v krajině, která sekundárně zmírňují dopady povodní. O tuto problematiku, která je podporována v rámci Prioritní osy 4 OPŽP, je vhodné věcné zaměření ITI rozšířit. Pokud to již nelze realizovat v tomto programovacím období, hodnotitel doporučuje zvýšit důraz na tyto typy projektů v budoucí generaci ITI pro PMO.
4	Akcentovat napojení veřejné dopravy na páteřní železniční infrastrukturu
	Návrh doporučení
	V rámci prioritní oblasti Inteligentní doprava a specifických cílů zaměřených na zrychlení a zkvalitnění přepravy osob, resp. posílení preference hromadné dopravy doporučuje hodnotitel zvýšit důraz na projekty, které v zázemí Prahy posilují propojení železniční dopravy s dalšími módy. V tomto smyslu nejde jen o budování záchytných parkovišť P+R, resp. dopravních terminálů v blízkosti železničních stanic – především v případě nádraží umístěných v centrech měst taková opatření často nejsou realizovatelná a ani žádoucí. Podpora by proto měla být zaměřena také na optimalizaci a posílení propojení v systému příměstské hromadné dopravy tak, aby bylo možné v co nejvyšší míře využívat železniční spojení.

Doporučení MMR-ORP je toto:

5	Umožnit nositeli ITI, aby na přípravu strategického dokumentu byla k dispozici dostatečná časová dotace odpovídající závažnosti aktivity
	Návrh doporučení
	Z vyjádření aktérů účastnících se přípravy strategie ITI vyplynulo, že koncepčnímu pojetí strategie významně zabránilo poměrně striktní nastavení termínů pro vytvoření celého strategického dokumentu. Ta údajně činila pouze tři měsíce (v létě 2014), ačkoliv v tom čase musely být realizovány pracovní skupiny, návrh cílů a opatření, vytvoření celého textu a dokument musel být minimálně vzat na vědomí ze strany Zastupitelstev HMP i SČK. Na suverénně nejdůležitější část přípravy tak bylo vyčleněno extrémně malé množství času. Paradoxně pak další hodnocení a úpravy celého dokumentu ve spolupráci s MMR–ORP trvaly až do poloviny roku 2015, kdy teprve mohla být počato posuzování vlivu na životní prostředí (SEA). V době připomínkování strategie již bylo obtížné měnit zaměření strategie jako celku, dominovaly tak spíše úpravy formulací než samotného obsahu. I z výše uvedených důvodů považuje zpracovatel evaluace za důležité zdůraznit, že proces vzniku strategie patří k nejpodstatnějším momentům, při nichž může být zajištěno, aby strategie plnila cíle, které se o nástrojů ITI očekávají – tedy umožnit realizaci takových projektů, které mají zásadní význam pro integrovanost dané oblasti, v případě PMO oblasti s cca 2 mil. obyvateli. Prostor daný pro přípravu strategie by tedy měl tuto skutečnost zohledňovat.

3 Použité metody

Zpracovatel evaluace vycházel při realizaci evaluace z dokumentu „Mid-term evaluace realizace strategií ITI – Zadání“, v němž je kromě jednotlivých evaluačních otázek stanovena také podoba výstupů evaluace.

Pro nalezení odpovědí využil zpracovatel evaluace kombinaci kvalitativních a kvantitativních metod, přičemž kladl důraz na ty metody, které zadavatel evaluace – nositel ITI – navrhoval v rámci zadávací dokumentace.

Využity tedy byly tyto níže uvedené metody:



- **analýza dokumentů** – využita bylo při práci s veškerými dokumenty poskytnutými ze strany zadavatele či dostupnými na webu (Seznam použitých zdrojů viz kapitulu 6)
- **analýza dat** - využita bylo při práci s datovými zdroji poskytnutými ze strany zadavatele či dostupnými na webu (Seznam použitých zdrojů viz kapitulu 6)
- **individuální polostrukturované rozhovory** – klíčová výzkumná metoda, díky níž bylo možné získat hodnocení nastavení a plnění strategie ITI ze strany různých aktérů (seznam respondentů je uvádí Příloha č. 3). Realizováno bylo celkem 21 rozhovorů; 4 se zástupci ŘV ITI, 4 se členy výkonného týmu nositele, 1 se zástupcem ZS ITI, 2 se členy pracovních skupin a 10 rozhovorů s předkladateli projektových záměrů. Seznam témat a otázek rozhovoru byl konzultován se zadavatelem, v průběhu šetření však zpracovatel doplňoval též aktuální otázky získané z předešlých setkání.
- **online dotazníkové šetření** – byli jím osloveni všichni podavatelé projektových záměrů, díky nimž měl zpracovatel evaluace k dispozici 41 kompletních odpovědí; návratnost činila 23 % (otázky viz Příloha č 4). V dotazníkovém šetření byly získány informace od žadatelů, předkládajících projektové záměry či žádosti do všech třech prioritních oblastí: Inteligentní doprava, Ochrana před přírodními riziky, stejně jako Dostupné a kvalitní školství, přičemž výrazně největší zastoupení v odpovědích má prioritní oblast zaměřená na školství. Souhrn odpovědí respondentů šetření jsou k dispozici v Příloze 4.
- **případové studie** – slouží ke konkretizaci výsledků strategie ITI a případnému odhalení příkladů dobré praxe. V rámci evaluace byly provedeny případové studie (PS) na vybraných projektech. Byla realizována jedna PS za každou z předem definovaných oblastí – v případě PMO se jedná o případové studie v oblastech:
 - Krajina a životní prostředí → Protipovodňová opatření
 - Doprava a mobilita → Inteligentní doprava
 - Věda, výzkum a vzdělávání → Regionální školství

V každé oblasti byl vybrán jeden úspěšný projekt v pokročilé fázi realizace. Případové studie jsou představeny v následující kapitole.

Konkrétní podobu použití jednotlivých metod zpracovatel evaluace uvedl ve Vstupní evaluační zprávě, kterou specifikoval na základě úvodní schůzky ze zadavatelem. Zadavatel měl také možnost koordinovat podobu jednotlivých šetření (formou zpětné vazby k zaslaným scénářům rozhovorů či scénáře dotazníkového šetření).

4 Případové studie

4.1 BUS CNG Kladno 2017

4.1.1 Úvod

Identifikační údaje projektu

Název a číslo projektu / název OP	BUS CNG Kladno 2017 CZ.06.1.37/0.0/0.0/16_045/0006743 IROP
Žadatel	ČSAD MHD Kladno
Název ISg a opatření ISg	Integrovaná strategie pro ITI Pražské metropolitní oblasti Opatření 1.4.2: Modernizace vozového parku ve veřejné dopravě
Celkové způsobilé výdaje	97 230 000 Kč
z toho dotace EU	82 645 500 Kč
WWW projektu	https://www.arriva.cz/cs/o-spolecnosti/dcerine-spolecnosti/csad-mhd-kladno/verejne-zakazky https://irop.mmr.cz/cs/Projekty/06-1-Konkurenceschopne,-dostupne-a-bezpecne-region/BUS-CNG-Kladno-2017
Termín realizace projektu	Ukončení realizace k 30. 6. 0218

Důvod a způsob výběru projektu

Při výběru projektů pro analýzu prostřednictvím případových studií byl kladen důraz na to, aby byly zastoupeny všechny tři prioritní oblasti ISg. V rámci jednotlivých prioritních oblastí byly primárně vybírány projekty s ukončenou realizací. K 31. 12. 2018 byla ukončena realizace pouze jednoho projektu v rámci Prioritní oblasti 1, a sice toho, který je předmětem této případové studie. Roli při výběru hrála také skutečnost, že na rozdíl od žadatelů u ostatních případových studií jde v tomto případě o soukromý subjekt.

Metodologie zpracování případové studie

Pro zpracování případové studie byly využity následující metody:

- Desk research a obsahová analýza
- Individuální hloubkový rozhovor se zástupcem žadatele



Zdroje dat:

- Projektová dokumentace – Projektový záměr předložený do výzvy ITI a Studie proveditelnosti předložená do výzvy IROP
- Webové stránky žadatele
- Lokální tisk
- Pracovníci žadatele

4.1.2 Výchozí situace

ČSAD MHD Kladno postupně obnovuje svůj vozový park, nicméně rychlost této obnovy není dostatečná pro plnění nároků na komfort i ve vztahu k životnímu prostředí. V době identifikace projektu tak vozový park ČSAD zahrnoval autobusy, jimž končila provozní životnost (10 a více let stáří), vozidla, která nebyla nízkopodlažní / bezbariérová a vozidla nesplňující normy EURO II nebo EURO III.

Cca od roku 2010 zahájil žadatel obměnu starých vozidel za autobusy s alternativním palivem – CNG, jejichž provoz má podstatně nižší negativní dopady na životní prostředí, než autobusy poháněné dieselovým palivem. V předchozích letech byly na obnovu vozového parku využity prostředky dotačních titulů EU (2 projekty z Regionálního operačního programu), obnovu žadatel také realizuje z vlastních zdrojů, ta je ale výrazně pomalejší (cca 2 vozidla ročně).

4.1.3 Popis řešení v rámci ISg

Projekt má přímou vazbu na specifický cíl ISg 1.4: Snížení negativních vlivů dopravy na životní prostředí. Bezprostředně přispívá ke snížení emisní zátěže z dopravy na území PMO v důsledku preference vozidel využívajících alternativní palivo – CNG. Z výpočtů realizovaných při zpracování Studie proveditelnosti vyplývá, že emise primárních částic a prekurzorů sekundárních částic s v důsledku obměny starého vozidla s dieselovým pohonem za nové využívající CNG sniží o více než 75 %. Pohon využívající CNG produkuje téměř nulové emise pevných částic, které jsou zvláště u dieselových motorů považovány za nejzávažnější. Dále jsou výrazně nižší emise oxidu uhelnatého (až o 75 % nižší než u benzinových motorů), oxidu uhličitého (až o 25 % nižší) a dalších znečišťujících látek (oxid siřičitý, aromatické uhlovodíky a aldehydy, dusík, atd.). Sekundárně je eliminováno nebezpečí kontaminace půdy uniklým palivem a rovněž se snižuje spotřeba motorového oleje. Z uvedeného je tedy zřejmé, že význam projektu ve vztahu k specifickému cíli ISg je vysoký.

4.1.4 Cíl projektu

Cíli projektu je především odstranění bariér při cestování veřejnou dopravou a snížení dopadu provozu veřejné dopravy na životní prostředí (žadatel odhaduje významnost těchto dvou cílů v poměru 49:51). Sekundárním cílem je zvýšení komfortu pro cestující – mimo odstranění bariér nové vozy poskytují lepší informace o dopravě (jsou vybavena informačním systémem), nabízejí připojení k WiFi a obecně jsou pro cestování komfortnější.



4.1.5 Popis realizovaných aktivit

Předmětem projektu byl nákup 14 kusů nízkopodlažních autobusů pro provoz veřejné dopravy v PMO. Z toho čtyři byly kloubové autobusy s vyšší kapacitou a deset standardních autobusů. Velikost cílové skupiny, kterou projekt zasáhl, lze odhadnout z počtu obyvatel ORP Kladno, který dosahuje cca 120 000 osob. Celkový počet přepravených osob dopravcem se, při kapacitě 170 autobusů, pohybuje okolo 10 milionů osob za rok.

4.1.6 Problémy při realizaci projektu

Komplikací pro realizaci projektu představovalo především zpoždění v hodnocení projektu ze strany Zprostředkujícího subjektu a Řídícího orgánu, ke kterému, z pohledu žadatele, došlo především z důvodu komplikovanější administrativní struktury pro implementaci ISg, než tomu je v případě jiných dotačních titulů. Projekt je hodnocen *de facto* ve třech stupních (schválení projektového záměru ze strany IPR, následné hodnocení projektu předloženého do výzvy IROP ze strany Zprostředkujícího subjektu a Řídícího orgánu). S ohledem na specifické zaměření projektu přitom nebylo možné adekvátně prodloužit fyzickou realizaci projektu – žadatel musí závazně rezervovat kapacitu výrobců s dostatečným časovým předstihem. V důsledku zpoždění při hodnocení a schválení projektu proto bylo nutné na vlastní riziko přistoupit k závazné rezervaci kapacit ještě před doručením rozhodnutí o schválení dotace.

Samotná realizace projektu probíhala standardně a bez dalších komplikací. Žadatel má zkušenosti s realizací obdobných projektů v předchozím programovém období (financováno z ROP) a nepozoroval žádný významný rozdíl ani zvyšování administrativních nároků na realizaci projektu podpořeného v rámci ITI při srovnání s předchozí zkušeností.

Žadatel pozitivně hodnotil kvalitu komunikace a obecněji přístup ze strany pracovníků IPR i Zprostředkujícího subjektu.

4.1.7 Výstupy, výsledky a klíčové faktory

Všechny nové autobusy nahradily starší vozy na jejich linkách. Nedošlo tedy k výraznému navýšení kapacity veřejné dopravy v cílovém regionu (celkově by ovšem mělo by dojít k navýšení kapacity v rozsahu cca 20 % v důsledku vyšší kapacity i zavedení jednotného tarifu PID – tato skutečnost se ale bude ověřovat až k 31. 12. 2019). V důsledku projektu nebyly zavedeny nové linky – nová vozidla nahradila stará autobusy na jejich linkách.

4.1.8 Naplnění indikátorů

Indikátory výstupu byly naplněny, došlo k nákupu celkem 14 nových vozidel. Závěr: zhodnocení prozatímního naplnění cílů projektu

Realizace projektu proběhla bez větších komplikací, jedinou obtíž představovalo zkrácení časového harmonogramu jeho realizace, které zvýšilo riziko na straně žadatele. Projekt naplnil formulované cíle.



4.1.9 Zhodnocení dopadu projektu / integrovaného řešení

Projekt naplnil formulované cíle a přispěl tak k plnění specifického cíle 1.4 formulovaného v ISg.

4.2 Systém podpory operativního řízení při povodních

4.2.1 Úvod

Identifikační údaje projektu

Název a číslo projektu / název OP	Systém podpory operativního řízení při povodních Operační program Životní prostředí
Žadatel	Hlavní město Praha
Název ISg a opatření ISg	Integrovaná strategie pro ITI Pražské metropolitní oblasti Opatření 2.1.2: Realizace opatření pro řešení povodní
Celkové způsobilé výdaje	15 652 560 Kč
z toho dotace EU	13 304 676 Kč
WWW projektu	-
Termín realizace projektu	03/2018 – 12/2020 (původní harmonogram, v důsledku zpoždění při hodnocení se harmonogram o cca 1 rok posouvá)

Důvod a způsob výběru projektu

Při výběru projektů pro analýzu prostřednictvím případových studií byl kladen důraz na to, aby byly zastoupeny všechny tři prioritní oblasti ISg. V rámci Prioritní oblasti 2 byl k 31. 12. 2018 schválen pouze jeden projektový záměr, který byl následně schválen ze strany ŘO OP ŽP a je aktuálně v realizaci. Tento projekt je předmětem případové studie.

Metodologie zpracování případové studie

Pro zpracování případové studie byly využity následující metody:

- Desk research a obsahová analýza
- Hlubkový rozhovor se zástupcem žadatele

Zdroje dat:

- Projektová dokumentace – Projektový záměr předložený do výzvy ITI a Studie proveditelnosti předložená do výzvy OP ŽP, resp. dokumentace pro výběr zhotovitele
- Dokumenty související s implementací ISg ITI (zápisy z jednání pracovní skupiny, atd.)
- Webové stránky ITI
- Pracovníci žadatele



4.2.2 Výchozí situace

Bezprostředním impulzem pro zpracování projektového záměru byly povodně z roku 2013, které neprobíhaly pouze na Vltavě, ale také na dalších drobných vodních tocích v PMO. Na tomto základě vznikla potřeba informovanosti o situaci na těchto tocích a predikce potenciálních krizových situací.

V území PMO není vybudován dostatečný systém varování před přívalovými povodněmi, resp. předpovědi jejich výskytu. Jejich výskyt je přitom z důvodu změny rozložení srážek v roce a změn ve využití území, které podporují rychlý povrchový odtok, častější.

4.2.3 Popis řešení v rámci ISg

Projekt má přímou vazbu na specifický cíl ISg 2.1: Zabezpečit území před následky povodní. Naplňování tohoto specifického cíle má dva směry: na jedné straně to je budování protipovodňových opatření a na druhé straně podpora preventivních opatření proti povodním na území PMO. Realizace projektu přímo souvisí s touto částí specifického cíle, jeho výsledkem by mělo být zavedení systému varování a předpovědi povodní pro relevantní území PMO.

Jak uvádí ISg, na území PMO není dosud vytvořen komplexní preventivní systém ochrany proti povodním, stejně tak jsou nedostatečné předpovědní systémy a modely a chybí informační systém o vývoji povodňové situace. Alespoň část těchto problémů by měl právě hodnocený projekt řešit. Z uvedeného je tedy zřejmé, že význam projektu ve vztahu k specifickému cíli ISg je vysoký.

4.2.4 Cíl projektu

Cílem projektu je zlepšení systému varování a předpovědi pro území hl. m. Prahy a PMO (zájmové území zasahuje do 8 ORP a 99 obcí), snížení časové náročnosti na vyhodnocování dat a rozšíření stávajícího digitálního povodňového plánu hl. m. Prahy a městských částí. Konečným cílem je zvýšení protipovodňové ochrany území.

4.2.5 Popis realizovaných aktivit

Projektem realizované řešení má tři komponenty:

1. Predikce průtoků na cca 60 předpovědních profilech. Pro predikci budou využita dostupná měřená data (z hladinoměrů a srážkoměrů) a predikce srážkových úhrnů dle dat a modelů ČHMÚ. Na tomto základě bude zpracován model, který bude predikovat průtoky. Predikce budou automatizovaně realizovány v intervalu 20 minut kontinuálně 7 dní v týdnu a 24 hodin a v reálném čase publikovány prostřednictvím webových služeb ČHMÚ.
2. Vyhodnocení očekávaného vývoje hydrologické situace a situace ve vodních tocích – na základě predikovaných průtoků a měřených dat budou zpracovány modely očekávané hydrologické situace, včetně očekávaných map rozlivů; součástí komponenty je sestavení výstrah v případě očekávaného překročení stupňů povodňové aktivity.
3. Data, predikce a mapy rozlivů budou publikovány v uživatelském rozhraní (mapy rozlivů, tabulární výstupy, hydrogramy, ohrožené objekty).



Aktivity prozatím nebyly realizovány. Projekt byl zahájen s cca ročním zpožděním a v současné chvíli je proto v úvodní fázi, v níž probíhá výběr zhotovitele.

4.2.6 Problémy při realizaci projektu

Projekt je na začátku své realizace, žádné významnější obtíže proto prozatím nebyly zaznamenány. Do jisté míry zatěžující jsou pro příjemce administrativní nároky na realizaci výběrového řízení podle podmínek Operačního programu, tato skutečnost ale s realizací projektu v rámci ITI nesouvisí.

Jistou komplikací představovalo zpoždění realizace projektu v důsledku neobvykle dlouhého schvalovacího procesu. Zahájení realizace projektu se proto posunulo cca o jeden rok. Z hlediska příjemce to sice nepředstavuje významnější komplikaci, projekt není navázán na nutnost realizace v konkrétním čase, o jeden rok se ale v důsledku zpoždění potenciální dosažení cíle projektu, tedy zvýšení ochrany cílové skupiny před výskytem a dopady přívalových povodní.

Obecně příjemce poskytuje pozitivní zpětnou vazbu ve vztahu ke komunikaci s manažerem ISg a procesy souvisejícími s přípravou a administrací projektu v rámci ITI (včetně dostupnosti informací a operativnosti řešení případných obtíží), ovšem s výjimkou zmíněné časové náročnosti schvalovacího procesu.

4.2.7 Výstupy, výsledky a klíčové faktory

Výstupy projektu prozatím nelze vyhodnotit z důvodu nízkého pokroku v realizaci projektu (ta je teprve zahajována). Výsledkem projektu po jeho ukončení by mělo být nejméně 34 000 osob nově chráněných před důsledky povodně v důsledku dostatečně včasných a přesných informací o jejím vzniku a dopadech. S ohledem na inovativní charakter projektu v tomto okamžiku nelze predikovat, do jaké míry se podaří cíle projektu naplnit.

4.2.8 Naplnění indikátorů

Viz výše. Naplnění indikátorů projektu především ve vztahu k výsledkům prozatím nelze posoudit.

4.2.9 Závěr: zhodnocení prozatímního naplnění cílů projektu

Projekt má významný potenciál zvýšit ochranu obyvatel PMO před výskytem přívalových povodní a jejich dopadem. Prozatím ale nelze odhadovat, zda se tohoto cíle podaří dosáhnout. Klíčové v tomto smyslu budou především kvalita kalibrace jednotlivých modelů, efektivní propojení mezi jednotlivými komponenty projektu a v důsledku toho také kvalitní dlouhodobá spolupráce mezi partnery projektu. Významným faktorem určujícím naplnění cílů bude rovněž zajištění udržitelnosti výsledků projektu v případě, že se v praxi osvědčí (a to především finanční udržitelnost).

~~Zhodnocení dopadu projektu / integrovaného řešení~~

~~V případě, že projekt naplní formulované cíle, významně přispěje k plnění specifického cíle 2.1 formulovaného v ISg.~~



4.3 Přístavba zázemí pro Základní školu a Mateřskou školu Dřísy

4.3.1 Úvod

Identifikační údaje projektu

Název a číslo projektu / název OP	Přístavba zázemí pro Základní školu a Mateřskou školu Dřísy CZ.06.2.67/0.0/0.0/16_041/0005068 IROP
Žadatel	Obec Dřísy
Název ISg a opatření ISg	Integrovaná strategie pro ITI Pražské metropolitní oblasti Opatření 3.1.1: Budování kapacit předškolního vzdělávání
Celkové způsobilé výdaje	1 813 535,50 Kč
z toho dotace EU	1 541 350,47 Kč
WWW projektu	https://www.drissy.cz/dotace/ https://irop.mmr.cz/cs/Projekty/06-2-Zkvalitneni-verejnych-sluzeb-a-podminek-zivot/Pristavba-zazemi-pro-Zakladni-skolu-a-Matersko-(1)
Termín realizace projektu	12/2016 – 12/2018

Důvod a způsob výběru projektu

Při výběru projektů pro analýzu prostřednictvím případových studií byl kladen důraz na to, aby byly zastoupeny všechny tři prioritní oblasti ISg. V Prioritní oblasti 3 byla realizována řada projektů (k 31. 12. 2018 v realizaci 32 projektů v PO 3), fyzická realizace byla ale k datu realizace evaluace ukončená pouze u menší části těchto projektů. Mezi těmi byl projekt pro případovou studii vybrán náhodně, ovšem s důrazem na spíše menší obec v pozici příjemce tak, aby mohla být zohledněna jejich specifika.

Metodologie zpracování případové studie

Pro zpracování případové studie byly využity následující metody:

- Desk research a obsahová analýza
- Hlubkový rozhovor se zástupcem žadatele
- ~~Dotazníkové šetření (všem agregováno na úrovni celého programu)~~

Zdroje dat:

- Projektová dokumentace – Projektový záměr předložený do výzvy ITI a Studie proveditelnosti předložená do výzvy IROP
- Dokumenty související s implementací ISg ITI
- Webové stránky obce
- Pracovníci žadatele

4.3.2 Výchozí situace

Projekt reagoval na problematiku nedostatečné kapacity MŠ v obci Dřísy, která by měla sloužit jako spádová MŠ pro okolní obce, nicméně její kapacita nebyla dostatečná ani pro plné pokrytí místní poptávky po vzdělávání v MŠ. S ohledem na zpracovanou demografickou prognózu přitom nelze očekávat snížení poptávky, naopak, přirozený přírůstek a především migrační přírůstek obce vykazují setrvalý rostoucí trend.

4.3.3 Popis řešení v rámci ISg

Projekt má přímou vazbu na specifický cíl ISg 3.1: Zvýšit kapacitu předškolního vzdělávání. Je lokalizován v ORP, které ISg explicitně vyjmenovává mezi oblastmi s velkým nárůstem počtu obyvatel v zázemí Prahy (ORP Brandýs nad Labem – Stará Boleslav), který bezprostředně způsobuje nedostatečnou kapacitu mateřské školy. Zvolené řešení proto odpovídá na formulovanou potřebu rozšířit kapacity předškolního vzdělávání. Význam projektu ve vztahu k tomuto specifickému cíli ISg je ale nižší z důvodu relativně nízkého navýšení kapacity MŠ – z důvodu omezení daných stávajícím stavem budovy ZŠ a MŠ bylo možné zvýšit kapacitu pouze o 12 míst.

4.3.4 Cíl projektu

Cílem projektu je uspokojení poptávky po umístění dětí do předškolního vzdělávacího zařízení v obci a omezeněji také jejím bezprostředním okolí. Sekundárním cílem potom je eliminace jedné z potenciálních bariér dalšího rozvoje obce, poněvadž nedostatečná kapacita MŠ může být důvodem nižší atraktivity obce z pohledu obyvatel migrujících do zázemí Prahy.

4.3.5 Popis realizovaných aktivit

V rámci projektu byla postavená přístavba budovy ZŠ a MŠ, ve které vzniklo zázemí pro děti i pedagogické pracovníky (šatny, WC s umývárnu). Bylo pořízeno vnitřní vybavení do tohoto nového zázemí a do nové třídy MŠ (ta vznikla v prostorách bývalé družiny, která se přesunula do podkroví budovy; půdní vestavba realizována s podporou dotace Středočeského kraje). V neposlední řadě byly pořízeny nové herní prvky do zahrady MŠ.

Součástí projektu bylo také vybudování zázemí pro výuku tělesné výchovy na ZŠ, které vzniklo v prvním patře přístavby. Náklady na tuto část investiční akce ale představovaly neuznatelné náklady projektu a obec je musela financovat ze svých prostředků. V konečném důsledku proto finanční spoluúčast ITI / IROP na investiční akci jako celku tvořila pouze cca 53 % (Studie proveditelnosti přitom počítala se spoluúčastí cca 66 % na celé investiční akci).



4.3.6 Problémy při realizaci projektu

Při srovnání s jinými dotačními tituly, se kterými má zkušenosti, pozoruje žadatel při realizaci projektu prostřednictvím ITI výrazné komplikace. Jejich společným jmenovatelem je především komplikovaná administrativní struktura, která zahrnuje tři stupně rozhodování o projektovém záměru / projektu. V důsledku tohoto institucionálního nastavení:

- Došlo k výraznému prodloužení doby schvalování projektu a zpoždění harmonogramu realizace o cca 1 rok. Takové zpoždění pro menší obec představuje komplikaci, a to především v tom smyslu, že je nutné realokovat zdroje v rozpočtu určené na spolufinancování. V tomto smyslu příjemce, stejně jako řada dalších příjemců v Prioritní ose 3, nerozumí významu procesu schvalování projektového záměru (jehož výsledek následně v procesu hodnocení projektu předloženého do IROP nehrál žádnou roli) a povinnosti účasti na pracovní skupině (představa, že by se jednotliví žadatelé navzájem dohodli, které z projektů při významně překročené alokaci budou realizovány a které ne, je až absurdní).
- Není zřejmé, jakým způsobem je rozděleno hodnocení projektové žádosti mezi ZS a ŘO. Požadavky a nutnost měnit projekt se mezi oběma stupni liší a systém, z pohledu žadatele, není nastaven pevně dopředu. V procesu schvalování tak bylo nutné průběžně reagovat změnami projektu, které jeho realizaci prodražovaly (práce projektanta – kdyby byly podmínky jednoznačně nastaveny a jednotně vykládány dopředu, prováděcí projekt by je respektoval a nebyly by generovány vícenáklady spojené s přepracováním projektu) a navíc snižovaly finanční spoluúčast programu na rozpočtu projektu, která nakonec dosáhla pouze 53 % (viz výše).

V souvislosti s výše uvedeným je nutné také uvést, že pro malé obce představuje významnou komplikaci nutnost oddělovat projekty investující do infrastruktury pro předškolní a základní školní vzdělávání. Především na malých obcích totiž ZŠ a MŠ často sídlí v jedné budově a investice tak nelze funkčně oddělit. V případě hodnoceného projektu to tak znamenalo, že část nákladů, které se týkaly kapacity ZŠ, bylo nutné vydělit jako neuznatelné.

4.3.7 Výstupy, výsledky a klíčové faktory

V důsledku realizace projektu došlo ke zvýšení kapacity MŠ o 12 míst (vznik nové třídy). Výsledky se doposud neprojeví, poněvadž investiční akce je teprve ukončována. Oproti původnímu předpokladu nebylo ze strany krajského úřadu umožněno otevření nové kapacity od října 2019, navýšená kapacita tedy bude dostupná až od 1. 1. 2020.

4.3.8 Naplnění indikátorů

Indikátory projektu budou naplněny. Vzniklo zázemí, jehož kapacita činí 12 dětí v předškolním vzdělávání. S ohledem na vysoký převis poptávky po umístění v MŠ je nepochybné, že kapacita bude naplněna.



4.3.9 Závěr: zhodnocení prozatímního naplnění cílů projektu

Cíle projektu budou naplněny, poněvadž dojde k rozšíření kapacity MŠ v obci, viz výše. Projekt naplňuje specifický cíl 3.1 ISg. Jeho příspěvek je ovšem v kontextu ITI jako celku, velmi malý – došlo k rozšíření kapacity MŠ pouze o 12 míst, celková kapacita zařízení ve vztahu k cílovému indikátoru 50001 se tak zvýšila na hodnotu 45 osob (cílová hodnota indikátoru 50001 pro opatření 3.1.1. stanovená v ISg přitom činí 1246 osob).

~~4.3.9 Zhodnocení dopadu projektu / integrovaného řešení~~

~~Projekt naplňuje specifický cíl 3.1 ISg. Jeho příspěvek je ovšem v kontextu ITI jako celku, velmi malý – došlo k rozšíření kapacity MŠ pouze o 12 míst, celková kapacita zařízení ve vztahu k cílovému indikátoru 50001 se tak zvýšila na hodnotu 45 osob (cílová hodnota indikátoru 50001 pro opatření 3.1.1. stanovená v ISg přitom činí 1246 osob).~~

5 Závěr

Níže je uveden přehled všech doporučení evaluace

Doporučení k části 1 (Proces):

1	Zvážit navýšení personální kapacity výkonného týmu nositele ITI
	<p>Návrh doporučení</p> <p>Personální kapacita výkonného týmu nositele ve výši 4,5 úvazku neumožňovala zejména kmenovým členům týmu (manažerovi ITI a asistentovi manažera) více specializovat svoji činnost. Zpracovatel evaluace proto doporučuje upravit personální kapacitu takovým směrem, aby mohlo dojít ke specializaci jednotlivých členů týmu, a to např. v tomto rozdělení:</p> <ul style="list-style-type: none"> • zajišťování komunikace s předpokládanými žadateli a vyhledávání dalších potenciálních žadatelů • zajišťování komunikace s předkladateli projektových záměrů, realizace konzultací a podávání dalších informací o hodnocení • příprava výzev a komunikace s orgánem připravující výzvu k podání PŽ • organizace pracovních skupin, vyhledávání odborníků pro pracovní skupiny, dohled nad výstupy z pracovní skupiny • příprava podkladů pro ŘV <p>Ačkoliv výsledná kvalita jednotlivých výstupů byla všemi dotázanými aktéry hodnocena jako dobrá, uvedené doporučení zpracovatel evaluace navrhuje zejména z toho důvodu, aby v rámci výkonného týmu nositele byl získán větší prostor též pro koncepční záležitosti týkající se strategie ITI.</p>
2	Otevřít diskusi o složení Řídicího výboru
	<p>Návrh doporučení</p> <p>Vzhledem k relativně velkému množství záležitostí, které musí ŘV ITI PMO schvalovat (změny strategie, schvalování harmonogramu výzev, úpravy specifických indikátorů a alokace u výzev, podstatné změny jednotlivých projektů) je relevantní po aktuální zkušenosti revidovat, z jakých členů je vhodné ŘV sestavit. Cílem je, aby se účast členů ŘV pravidelně blížila plným hodnotám a aby k využití náhradníků docházelo jen výjimečně. Zpracovatel evaluace doporučuje pro tento rok krok realizovat otevřenou diskusi mezi členy ŘV a navrhnout takové složení ŘV do dalších let, aby byla na jedné straně podpořena jeho akceschopnost a zároveň byly splněny požadavky, které na ŘV klade ŘO. Druhý rozměr této otázky se pak týká povinnosti ŘV, které z vyjádření pracovníků nositele i některých členů ŘV mohou být převedeny na nižší úroveň. Tuto záležitost je však nutné probírat na úrovni MMR–ORP.</p>
3	Jednoznačněji oddělit a vymežit role jednotlivých subjektů v procesu hodnocení projektových záměrů / projektových žádostí
	<p>Návrh doporučení</p> <p>Je-li to možné, zabránit zdvojení hodnocení především ze strany ZS a CRR. Přesněji a detailněji komunikovat s žadateli, jaké jsou úlohy jednotlivých stupňů hodnocení. Z realizovaných rozhovorů i dotazníkového šetření jednoznačně vyplývá, že žadatelé rozdělení hodnocení do několika stupňů nerozumí a považují je za nadbytečné. Velká řada žadatelů také pozoruje nekonzistenci ve způsobu, jakým jsou posuzována jednotlivá hodnotící kritéria ze strany ZS a jednotlivých regionálních kanceláří CRR. Toto nedostatečné rozdělení úloh a vnímané zdvojení v posuzování stejných kritérií je považováno za jednu z největších neefektivit programu. Dle interních informací získaných zpracovatelem evaluace se však již do budoucna se zavedením ZS ITI ani nepočítá. Doporučení se však zaměřuje i na sjednocení procesů hodnocení na úrovni jednotlivých regionálních kanceláří IROP.</p>
4	Zvážit úpravu mechanismu rozhodování o projektových záměrech
	<p>Návrh doporučení</p> <p>Především ve výzvách s předpokládanou vysokou absorpcí a diverzitou žadatelů nepřináší současný mechanismus rozhodování o projektových záměrech na úrovni Pracovních skupině žádnou přidanou hodnotu. Žadatelé tomuto procesu nerozumí a v době, kdy vydání souladného stanoviska ze strany ŘV ITI, bylo hodnoceno až jako absurdní. Jakkoliv tedy zpracovatel evaluace považuje proces hodnocení předložených žádostí jako celku ve vztahu k jejich přínosům pro širší území PMO a jeho integrovanost za potřebný, současný formát určitého „peer review“ tuto funkci</p>



často neplní. Je-li to možné, navrhuje evaluátor z tohoto důvodu zvážit změnu mechanismu tak, aby vyhodnocování významu projektových záměrů prováděl nezávislý subjekt, který na schválení konkrétních projektů nemá parciální zájem.

Doporučení k části 2 (Výsledky):

1	Podpořit procesy analýzy absorpce území pro přípravu budoucího nástroje ITI pro PMO
	<p>Návrh doporučení</p> <p>Kvalita strategie ITI i její implementace je zásadně ovlivněna detailní analýzou absorpce území. Je přitom nutné posoudit nikoliv pouze to, jaké projekty je možné ve vztahu k formulovaným prioritním cílům očekávat, ale také detailně posoudit stupeň jejich připravenosti k předložení a náročnosti přípravy. Při přípravě ITI je nutné mít kvalitní informace o tom, s jakými projekty je možné v daném časovém výhledu v území reálně počítat. Jinými slovy tedy pracovat pouze s takovými projekty, jejichž příprava je již v pokročilejší fázi.</p>
2	Posílit procesy strategické přípravy a rozhodování v budoucí strategii
	<p>Návrh doporučení</p> <p>Bude-li to možné, budoucí strategie ITI by měla lépe formulovat, jaké intervence jsou pro naplňování strategických cílů je nejdůležitější a posílit procesy hodnocení projektových záměrů ve vztahu k příspěvku k těmto strategickým cílům. V důsledku nedostatečně „strategického“ přístupu k výběru projektů v ITI nyní rozhodují spíše jiné faktory o tom, které konkrétní projekty budou realizovány. Především v opatřeních s vysokou absorpcí je proto vhodné nastavit takové procesy, které umožní selekci na základě (intenzity) příspěvku k naplňování cílů.</p> <p>V tomto smyslu je také vhodné, bude-li to možné, vymezit pozici projektů realizovaných v rámci ITI vůči jiným (celostátním) dotačním zdrojům.</p>
3	Rozšířit věcné zaměření prioritní oblasti ochrany před přírodními riziky
	<p>Návrh doporučení</p> <p>Nedostatečná absorpce ve zmíněné prioritní oblasti je dána především nemožností realizovat přírodě blízká opatření podporující zadržení vody v krajině, která sekundárně zmírňují dopady povodní. O tuto problematiku, která je podporována v rámci Prioritní osy 4 OPŽP, je vhodné věcné zaměření ITI rozšířit. Pokud to již nelze realizovat v tomto programovacím období, hodnotitel doporučuje zvýšit důraz na tyto typy projektů v budoucí generaci ITI pro PMO.</p>
4	Akcentovat napojení veřejné dopravy na páteřní železniční infrastrukturu
	<p>Návrh doporučení</p> <p>V rámci prioritní oblasti Inteligentní doprava a specifických cílů zaměřených na zrychlení a zkvalitnění přepravy osob, resp. posílení preference hromadné dopravy doporučuje hodnotitel zvýšit důraz na projekty, které v zájmu Prahy posilují propojení železniční dopravy s dalšími módy. V tomto smyslu nejde jen o budování záchytných parkovišť P+R, resp. dopravních terminálů v blízkosti železničních stanic – především v případě nádraží umístěných v centrech měst taková opatření často nejsou realizovatelná a ani žádoucí. Podpora by proto měla být zaměřena také na optimalizaci a posílení propojení v systému příměstské hromadné dopravy tak, aby bylo možné v co nejvyšší míře využívat železniční spojení.</p>
5	Umožnit nositeli ITI, aby na přípravu strategického dokumentu byla k dispozici dostatečná časová dotace odpovídající závažnosti aktivity
	<p>Návrh doporučení</p> <p>Z vyjádření aktérů účastnících se přípravy strategie ITI vyplynulo, že koncepčnímu pojetí strategie významně zabránilo poměrně striktní nastavení termínů pro vytvoření celého strategického dokumentu. Ta údajně činila pouze tři měsíce (v létě 2014), ačkoliv v tom čase musely být realizovány pracovní skupiny, návrh cílů a opatření, vytvoření celého textu a dokument musel být minimálně vzat na vědomí ze strany Zastupitelstev HMP i SČK. Na suverénně nejdůležitější část přípravy tak bylo vyčleněno extrémně malé množství času. Paradoxně pak další hodnocení a úpravy celého dokumentu ve spolupráci s MMR–ORP trvaly až do poloviny roku 2015, kdy teprve mohla být počata</p>



EVROPSKÁ UNIE
Fond soudržnosti
Operační program Technická pomoc



MINISTERSTVO
PRO MÍSTNÍ
ROZVOJ ČR



IPR
PRAHA



posuzování vlivu na životní prostředí (SEA). V době připomínkování strategie již bylo obtížné měnit zaměření strategie jako celku, dominovaly tak spíše úpravy formulací než samotného obsahu.

I z výše uvedených důvodů považuje zpracovatel evaluace za důležité zdůraznit, že proces vzniku strategie patří k nejpodstatnějším momentům, při nichž může být zajištěno, aby strategie plnila cíle, které se o nástrojů ITI očekávají – tedy umožnit realizaci takových projektů, které mají zásadní význam pro integrovanost dané oblasti, v případě PMO oblasti s cca 2 mil. obyvateli. Prostor daný pro přípravu strategie by tedy měl tuto skutečnost zohledňovat.

6 Seznam použitých zdrojů

Zdroje týkající se hodnocené Integrované strategie

- Přehled projektových záměrů
- Přehled projektových žádostí a jejich stavu k 18. 3. 2019
- Přehled financování podpořených projektů k 18. 3. 2019
- Integrovaná strategie ITI Pražské metropolitní oblasti (verze 1.6, březen 2019)
- Operační manuál nositele ITI Pražské metropolitní oblasti (verze 1.4)
- Zpráva o plnění integrované strategie ITI Pražské metropolitní oblasti k 31. 12. 2018
- Financování podle specifických cílů a oblasti k 31. 12. 2018
- Přehled plnění monitorovacích indikátorů Integrované strategie
- MMR–ORP: Metodický pokyn pro využití integrovaných nástrojů
- MMR–ORP: Mid-term evaluace realizace strategií ITI – Zadání
- Zápisy ze setkání Pracovních skupin
- Zápisy ze setkání Řídícího výboru ITI a související přílohy

Výstupy z šetření

- Zápisy ze setkání s aktéry Integrované strategie a žadateli (přehled realizovaných rozhovorů v příloze)
- Výstupy z dotazníkového šetření na žadatele

Metodiky a odborné publikace v oblasti evaluací

- The Road to Results – Designing and Conducting Effective Development Evaluations; Morra-Imas, Linda & Rist, Ray C., World Bank, 2008
- EVALSED: The resource for the evaluation of Socio-Economic Development, European Commission, September 2013
- Shahidur R. Khandker; Handbook on Impact Evaluation – Quantitative Methods and Practices; Světová Banka 2010
- The Magenta Book, Guidance for Evaluation, HM Treasury, 2011
- Česká evaluační společnost: Etický kodex evaluátora a Formální standardy provádění evaluací



7 Přílohy

Součástí zprávy jsou tyto přílohy:

- Příloha 1: Přehled plnění finančního plánu
- Příloha 2: Přehled plnění indikátorů
- Příloha 3: Seznam realizovaných rozhovorů
- Příloha 4: Přehled odpovědí v dotazníkovém šetření na žadatele
- Příloha 5: Specifické podmínky výzev



Příloha 1: Přehled plnění finančního plánu

V tabulkách níže je zobrazeno srovnání finančního plánu nastaveného na začátku implementace strategie v roce 2016 a nastavené plnění k 31. 12. 2018. Nejzásadnější změnou je přesun prostředků opatření 1.2.1 *Telematika* do opatření 1.1.1 *Terminály veřejné dopravy a P+R v zázemí Prahy* (74 mil. Kč), opatření 1.4.1 *Cyklodoprava* (45 mil. Kč) a do opatření 1.4.2 *Vozidla* (300 mil. Kč) z důvodu nepřipravenosti projektů telematiky a naopak převisu poptávky v uvedených opatřeních. Z podobného důvodu byly odkloněny prostředky z opatření 2.1.1 *Budování protipovodňových opatření* (100 mil. Kč do Brněnské metropolitní oblasti a cca 10 mil. Kč do opatření 2.1.2).

Další změnou bylo snížení prostředků ve výši cca 200 mil. Kč z OPPPR (pro opatření 1.1.2 a 1.2.2), kde se opět nenalezlo dostatečné množství připravených projektů. Celkově tak došlo k mírnému navýšení v opatření 1.1.2 tak, aby mohl být financován jeden schválený projekt v hodnotě 162 mil. Kč z prostředků EFRR, a snížení prostředků směřujících na opatření 1.2.2.

Ve finančním plánu je možné dále vidět posun v proplácení prostředků v pozdějších letech, největší podíl prostředků EFRR se předpokládá vyčerpat v letech 2019 a 2020, ačkoliv v původním plánu bylo prostředky čerpat rovnoměrněji. Kromě výše uvedených problémů z přípravami projektu v oblastech telematiky a protipovodňových opatření stojí za posunem také dlouhá doba hodnocení projektových žádostí v oblasti školství (opatření 3.1.1. a 3.2.1), které sice byly zazávazkovány podle plánu, skutečná realizace se u většiny posunula o cca 1 rok.

V 31. 12. 2018 se tedy i nadále předpokládalo využít naprostou většinu prostředků s výjimkou 100 mil. Kč v OPŽP a 200 mil. Kč v OPPPR¹⁰.

Podrobněji se uvedeným změnám věnuje evaluační zpráva v kapitole Hlavních zjištění.

¹⁰ V době psaní evaluace bylo rozhodnuto o přesunu dalších 300 mil. Kč z opatření *Telematika* do ostatních opatření, nicméně počítá se i nadále s využitím všech prostředků v rámci ITI PMO.



Tabulka 8: Finanční plán původní (z roku 2016, v tis. Kč)

Opatření	Téma	Zdroj	Celkem prostředků z ERDF na opatření	Využití prostředků z EFRR v jednotlivých letech (v tis. Kč)						
				2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
1.1.1	Terminály v zázemí Prahy	IROP	708 087	0	58 432	24 650	204 255	420 750	0	0
1.1.2	Terminály v Praze	OPPPR	121 000	0	0	60 500	60 500	0	0	0
1.2.1	Telematika	IROP	956 173	0	604 256	281 155	70 762	0	0	0
1.2.2	Preference	OPPPR	338 050	0	101 415	67 610	67 610	101 415	0	0
1.3.1	Silnice	IROP	1 250 000	0	269 620	276 335	450 575	253 470	0	0
1.4.1	Cyklodoprava	IROP	187 340	0	26 350	108 120	52 870	0	0	0
1.4.2	Vozidla	IROP	170 000	0	0	0	0	170 000	0	0
2.1.1	Budování protipovod. op.	OPŽP	128 775	0	46 325	39 950	25 500	17 000	0	0
2.1.2	Opatření pro řešení pov.	OPŽP	21 250	0	4 250	11 050	5 950	0	0	0
3.1.1	Budování kapacit MŠ	IROP	292 315	0	227 290	48 025	17 000	0	0	0
3.2.1	Kapacity a vybavení ZŠ, SŠ	IROP	433 332	0	0	170 034	201 038	55 275	6 985	0
Celkem			4 606 322	0	1 337 938	1 087 429	1 156 060	1 017 910	6 985	0

Zdroj: Integrovaná strategie ITI PMO, finanční plán

Tabulka 9: Finanční plán platný k 31. 12. 2018 (v tis. Kč)

Opatření	Téma	Zdroj	Celkem prostředků z ERDF na opatření	Využití prostředků z EFRR v jednotlivých letech						
				2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
1.1.1	Terminály veřejné dopravy a P+R v zázemí Prahy	IROP	782 087	0	0	0	287 337	420 750	74 000	0
1.1.2	P+R v Praze	OPPPR	161 953*	0	0	16 195*	5 668	61021*	79 069*	0
1.2.1	Telematika	IROP	537 173	0	0	0	37 000	500 173	0	0
1.2.2	Preference	OPPPR	100 500*	0	0	0	0	50 250	50 250	0
1.3.1	Silnice	IROP	1 250 000	0	0	43 213	471 412	735 375	0	0
1.4.1	Cyklodoprava	IROP	232 340	0	0	0	216 340	16 000	0	0
1.4.2	Vozidla	IROP	470 000	0	0	82 640	217 360	170 000	0	0
2.1.1	Budování protipovod. op.	OPŽP	20 000	0	0	0	10 000	10 000	0	0
2.1.2	Opatření pro řešení pov.	OPŽP	30 025	0	0	0	13 950	13 775	2 300	0
3.1.1	Budování kapacit MŠ	IROP	292 315	0	0	5 770	114 576	171 969	0	0
3.2.1	Kapacity a vybavení ZŠ, SŠ	IROP	433 332	0	0	17 541	160 862	247 944	6 985	0
Celkem			4 309 227	0	0	165 359	1 534 505	2 397 008	212 355	0

Zdroj: Integrovaná strategie ITI PMO, finanční plán aktualizovaný

* hodnota týkající se rozdělení prostředků OPPPR mezi opatření 1.1.2 a 1.2.2 představuje pouze odhad zpracovatele evaluace (v opatření 1.1.1 je již realizován projekt investice ve výši 161 955 000 Kč prostředků z EFRR). Součet obou opatření ve výši cca 260 mil. Kč však zůstane zachován.

Příloha 2: Přehled plnění indikátorů

Následující kapitola předkládá přehled plnění monitorovacích indikátorů strategie k 31. 12. 2018. Monitorovací indikátory jsou navázány na jednotlivé operační programy a byly definovány na úrovni jednotlivých opatření strategie, přičemž ke každému opatření je určen nejméně jeden indikátor výsledku a jeden indikátor výstupu, které tedy poskytují nástroj pro jejich kvantifikaci a sledování naplňování strategie.

V rámci strategie byly definovány vstupní a cílové hodnoty těchto indikátorů, přičemž závazné je naplnění indikátorů výstupu. Pro vyhodnocení plnění monitorovacích indikátorů pracoval zpracovatel evaluace s rozdílem těchto hodnot.¹¹

Termín naplnění cílové hodnoty je pro všechny indikátory stanoven na 31. 12. 2023. Nastavení výše monitorovacích indikátorů bylo v návaznosti na schválené změny modifikováno. Tyto změny jsou blíže popsány v textu zprávy a konkrétně vyznačeny v rámci níže uvedených tabulek.

V návaznosti na zpoždění spojené s počátečním obdobím implementace strategie ITI a na aktuální fázi, v níž se nachází, nebyly doposud hodnoty indikátorů naplněny. Dle dostupných dat tvoří aktuálně jedinou výjimku, kde již byla určitá hodnota dosažena, následující indikátor:

Tabulka 10: Přehled naplněných indikátorů k 31. 12. 2018

SC ITI	OP	Název indikátoru	Dosažená hodnota k 31. 12. 2018	Cílová hodnota k 31. 12. 2023	Procento plnění
1. IV	IROP	Počet nově pořízených vozidel pro veřejnou dopravu	14 vozidel	80 vozidel	21 %

Aktuálně lze tedy sledovat a vyhodnocovat pouze hodnoty, jejichž naplnění je plánováno v rámci schválených projektů, a tudíž tvoří **pouze závazek pro budoucí naplnění**.

V Prioritní oblasti 1 došlo oproti původnímu plánu ke změnám popsaným blíže v textu evaluace.

- U dalších došlo ke snížení cílových hodnot, v tabulce níže označeny zeleně
- K navýšení cílové hodnoty došlo pouze u indikátoru *Počet nově pořízených vozidel pro veřejnou dopravu (74801)*, v tabulce výše označeno modře.

Pro hodnocení naplnění výše uvedených cílů je tedy aktuálně definováno celkem 30 indikátorů, přičemž v případě realizace schválených projektů by došlo k naplnění 11 z těchto indikátorů, tzn., bude dosaženo minimálně 100 % stanovené hodnoty, pro 6 z nich je hodnota nulová.

V návaznosti na schválené změny strategie byly v Prioritní oblasti 2 poníženy hodnoty následujících dvou indikátorů: *Délka řešených kilometrů toků (43300)* a *Počet obyvatel chráněných opatřeními proti povodním (43200)*, v tabulce vyznačeny zeleně.

¹¹ V případě cílené „pozitivní“ změny, kdy je cílem zvýšení hodnoty, např. indikátor *Počet cestujících pražské integrované dopravy*, byla hodnota vztažena k rozdílu cílové a vstupní hodnoty. V případě „negativní“ změny, kdy je intervence cílena na snížení jeho hodnoty, rozdíl vynásoben hodnotou (-1). Tato hodnota je pak vztažena k reálnému plnění indikátorů.



EVROPSKÁ UNIE
Fond soudržnosti
Operační program Technická pomoc



MINISTERSTVO
PRO MÍSTNÍ
ROZVOJ ČR



IPR
PRAHA



Projekty schválené k 31. 12. 2018 mají potenciál 100 % naplnit 2 z definovaných indikátorů, a to snížit počet obyvatel dotčených rozlivem Q100 a zároveň snížit počet obcí s nedostatečnou povodňovou ochranou. Hodnoty zbývajících indikátorů dosud nebyly ani naplněny, ani nebyl doposud vytvořen relevantní závazek v rámci již schválených projektů, přičemž se jedná o 4 indikátory výstupů.

V průběhu implementace strategie byly v rámci Prioritní oblasti 3 schváleny projekty, které dosahují svými hodnotami naplnění cílových hodnot indikátorů průměrně 78 %, přičemž u třech z výše uvedených indikátorů byla již dosažena hodnota či převýšena hodnota 100 %. Konkrétně se jedná o *Podíl tříletých dětí umístěných v předškolním zařízení*, *Počet osob využívající zařízení péče o děti do 3 let*, *Podíl osob předčasně opouštějících vzdělávací systém*.

K průběžnému sledování naplnění indikátorů byly pro tyto dva cíle (3.1 a 3.2) definovány milníky pro rok 2018, přičemž konkrétně se jednalo o indikátor *Počet podpořených vzdělávacích zařízení (50000)*. Milník pro tento indikátor byl nastaven pro rok 2018 na 40 zařízení (dohromady pro oba cíle). Hodnot indikátorů pro tento milník nebylo v rámci implementace strategie dosud dosaženo. V rámci závazků schválených projektů byla plánována stavba 32 zařízení, byla hodnota tohoto milníku dosažena na 80%.



Tabulka 11: Indikátory pro Prioritní oblast 1: Inteligentní doprava

SC ITI	Opatření ITI	Program	PO	IP	SC	Kód NČI2014+	Název indikátoru	Měrná jednotka	Výstup/výsledek	Výchozí hodnota	Závazek	Dosažená hodnota celkem za období realizace IN	Cílová hodnota	Rozdíl cílové a výchozí hodnoty	Poměr závazku a rozdílu cílové a výchozí hodnoty (%)
01.I	1.1.1	IROP	1	7c	01.II	75201	Počet nových nebo rekonstruovaných přestupních terminálů ve veřejné dopravě	terminály	výstup	0	4	0	10	10	40,00%
01.I	1.1.1	IROP	1	7c	01.II	76401	Počet parkovacích míst pro jízdní kola	parkovací místa	výstup	0	184	0	500	500	36,80%
01.I	1.1.1	IROP	1	7c	01.II	74001	Počet vytvořených parkovacích míst	parkovací místa	výstup	0	377	0	2265	2265	16,64%
01.I	1.1.1	IROP	1	7c	01.II	75120	Podíl veřejné osobní dopravy na celkových výkonech v osobní dopravě	%	výsledek	30	5	0	35	5	100,00%
01.I	1.1.1	IROP	1	7c	01.II	75110	Počet osob přepravených veřejnou dopravou	osoby/rok	výsledek/ environmentální	26 700 000	7794947	0	27 500 000	800 000	974,37%
01.I	1.1.2	OPPPR	2	02.II	02.II	74001	Počet vytvořených parkovacích míst	parkovací místa	výstup	0	850	0	850	850	100,00%
01.I	1.1.2	OPPPR	2	02.II	02.II	74515	Počet cestujících pražské integrované dopravy (pouze na území města)	mil. osob/rok	výsledek	1 252	23	0	1 275	23	100,00%
01.I	1.1.2	OPPPR	2	02.II	02.II	74010	Počet vozidel parkujících na P+R	vozidla/rok	výsledek	870 844	429156	0	1 120 422	249 578	171,95%
01.II	1.2.1	IROP	1	7c	01.II	70401	Počet zařízení a služeb pro řízení dopravy	ks	výstup	0	2	0	3	3	66,67%
01.II	1.2.1	IROP	1	7c	01.II	75120	Podíl veřejné osobní dopravy na celkových výkonech v osobní dopravě	%	výsledek	30	5	0	35	5	100,00%
01.II	1.2.1	IROP	1	7c	01.II	75110	Počet osob přepravených veřejnou dopravou	osoby/rok	výsledek/environmentální	26 700 000	0	0	27 500 000	800 000	0,00%
01.II	1.2.2	OPPPR	2	02.II	02.II	74901	Délka nových podélných dělících preferenčních opatření	km	výstup	0	0	0	12	12	0,00%
01.II	1.2.2	OPPPR	2	02.II	02.II	70401	Počet zařízení a služeb pro řízení dopravy	ks	výstup	0	0	0	40	40	0,00%



01.III	1.3.1	IROP	1	7b	01.I	72200	Celková délka nově postavených silnic	km	výstup	0	0,878	0	13,37	13,37	6,57%
01.III	1.3.1	IROP	1	7b	01.I	72300	Celková délka rekonstruovaných nebo modernizovaných silnic	km	výstup	0	13,899	0	53,88	53,88	25,80%
01.III	1.3.1	IROP	1	7b	01.I	72210	Plocha území dostupného z TEN-T do 45 minut	km2	výsledek	67 761	318	0	68 079	318	100,00%
01.III	1.3.1	IROP	1	7b	01.I	72203	Délka nových silnic II. třídy	km	výstup/interní	0	0,878	0	13,37	13,37	6,57%
01.III	1.3.1	IROP	1	7b	01.I	72303	Délka rekonstruovaných silnic II. třídy	km	výstup/interní	0	13,899	0	50,18	50,18	27,70%
01.III	1.3.1	IROP	1	7b	01.I	72304	Délka rekonstruovaných silnic III. třídy	km	výstup/interní	0	0	0	3,7	3,7	0,00%
01.IV	1.4.1	IROP	1	7c	01.II	76100	Délka nově vybudovaných cyklostezek a cyklotras	km	výstup	0	4,849	0	40,6	40,6	11,94%
01.IV	1.4.1	IROP	1	7c	01.II	76200	Délka rekonstruovaných cyklostezek a cyklotras	km	výstup	0	0	0	2	2	0,00%
01.IV	1.4.1	IROP	1	7c	01.II	76401	Počet parkovacích míst pro jízdní kola	parkovací místa	výstup	0	16	0	100	100	16,00%
01.IV	1.4.1	IROP	1	7c	01.II	75001	Počet realizací vedoucích ke zvýšení bezpečnosti v dopravě	realizace	výstup	0	3	0	6	6	50,00%
01.IV	1.4.1	IROP	1	7c	01.II	76310	Podíl cyklistiky na přepravních výkonech	%	výsledek	7	3	0	10	3	100,00%
01.IV	1.4.2	IROP	1	7c	01.II	74801	Počet nové pořízených vozidel pro veřejnou dopravu	vozidla	výstup	0	28	14	80	80	35,00%
01.IV	1.4.2	IROP	1	7c	01.II	75120	Podíl veřejné osobní dopravy na celkových výkonech v osobní dopravě	%	výsledek	30	5	0	35	5	100,00%
01.IV	1.4.2	IROP	1	7c	01.II	36111	Množství emisí primárních částic a prekurzorů sekundárních částic v rámci podpořených projektů	t/rok	výsledek/ environmentální	275,78	2,178	0	2,01	2,01	108,36%
01.IV	1.4.2	IROP	1	7c	01.II	75110	Počet osob přepravených veřejnou dopravou	osoby/rok	výsledek/ environmentální	26700000	13297850	0	27 500 000	800 000	1662,23%



Tabulka 12 Indikátory pro Prioritní oblast 2: Ochrana před přírodními riziky

SC ITI	Opatření ITI	Program	PO	IP	SC	Kód NČI2014+	Název indikátoru	Měrná jednotka	Výstup/výsledek	Výchozí hodnota	Závazek	Dosažená hodnota celkem za období realizace IN	Cílová hodnota	Rozdíl cílové a výchozí hodnoty	Poměr závazku a rozdílu cílové a výchozí hodnoty (%)
02.I	2.1.1	OPŽP	1	2	01.III	43300	Délka řešených kilometrů toků	km	výstup	0	0	0	0,47	0,47	0,00%
02.I	2.1.1	OPŽP	1	2	01.III	43200	Počet obyvatel chráněných opatřeními proti povodním	osoby	výstup	0	0	0	176	176	0,00%
02.I	2.1.1	OPŽP	1	2	01.III	43210	Počet obyvatel dotčených rozlivem Q100	osoby	výsledek	397 000	35000	0	362 000	35 000	100,00%
02.I	2.1.2	OPŽP	1	2	01.IV	43200	Počet obyvatel chráněných opatřeními proti povodním	osoby	výstup	0	0	0	34 000	34 000	0,00%
02.I	2.1.2	OPŽP	1	2	01.IV	43002	Počet obcí s digitálním povodňovým plánem	obce	výstup	0	0	0	1	1	0,00%
02.I	2.1.2	OPŽP	1	2	01.IV	43010	Počet obcí s nedostatečnou povodňovou ochranou	obce	výsledek	1 033	800	0	233	800	100,00%



Tabulka 13: Indikátory Prioritní oblast 3: Dostupné a kvalitní školství

SC ITI	Opatření ITI	Program	PO	IP	SC	Kód NČI2014+	Název indikátoru	Měrná jednotka	Výstup/výsledek	Výchozí hodnota	Závazek	Dosažená hodnota celkem za období realizace IN	Cílová hodnota	Rozdíl cílové a výchozí hodnoty	Poměr závazku a rozdílu cílové a výchozí hodnoty (%)
03.I	3.1.1	IROP	2		02.IV	50000	Počet podpořených vzdělávacích zařízení	zařízení	výstup	0,0	6,5	0,0	13,0	13,0	50,00%
03.I	3.1.1	IROP	2		02.IV	50001	Kapacita podporovaných zařízení péče o děti nebo vzdělávacích zařízení	osoby	výstup	0,0	494,5	0,0	1 246,0	1 246,0	39,69%
03.I	3.1.1	IROP	2		02.IV	50020	Podíl tříletých dětí umístěných v předškolním zařízení	%	výsledek	77,3	13,2	0,0	90,5	13,2	100,00%
03.I	3.1.1	IROP	2		02.IV	50120	Počet osob využívající zařízení péče o děti do 3 let	osoby	výsledek/interní	3,0	62,0	0,0	53,0	50,0	124,00%
03.II	3.2.1	IROP	2		02.IV	50000	Počet podpořených vzdělávacích zařízení	zařízení	výstup	0,0	25,5	0,0	53,0	53,0	48,11%
03.II	3.2.1	IROP	2		02.IV	50001	Kapacita podporovaných zařízení péče o děti nebo vzdělávacích zařízení	osoby	výstup	0,0	8 378,5	0,0	9 803,0	9 803,0	85,47%
03.II	3.2.1	IROP	2		02.IV	50030	Podíl osob předčasně opouštějících vzdělávací systém	%	výsledek	5,4	0,4	0,0	5,0	0,4	100,00%

Příloha 3: Seznam realizovaných rozhovorů

Tabulka 14: Přehled osob, s nimiž byl realizován evaluační rozhovor (s uvedením jejich role ve vztahu k ITI)

Jméno	Subjekt ITI	pozice, role v rámci ITI PMO
Kristina Hapková Kleinwächterová	Nositel ITI	manažerka ITI
Petr Macho	Nositel ITI	koordinátor pro dopravu
Alexandra Nosková	Nositel ITI	koordinátorka pro vzdělávání
Martina Vycudilíková	Nositel ITI	koordinátor pro Středočeský kraj
Michal Semian	Zprostředkující subjekt ITI	projektový manažer
Věra Chobotová	Pracovní skupiny	odborník pro oblast školství
Václav Novotný	Pracovní skupiny	odborník pro oblast dopravy
Ilona Binhaczková	Řídící výbor ITI	člen ŘV – město Kladno
Gabriel Kovács	Řídící výbor ITI	místopředseda ŘV – náměstek hejtmanky Středočeského kraje
Adriena Mrázová	Řídící výbor ITI	člen ŘV – Povodí Vltavy
Radim Vysloužil	Řídící výbor ITI	člen ŘV – ROPID
Sandra Černá	zástupce žadatele	Lesní Mateřská škola studánka
Petr Hankovec	zástupce žadatele	administrátor dotace – Hlavní město Praha
Miroslav Stoklasa	zástupce žadatele	starosta - Zvole
Michal Kýzl	zástupce žadatele	Regionální dotační kancelář Středočeského kraje
David Michalička	zástupce žadatele	místostarosta – Říčany
Věslav Michalík	zástupce žadatele	starosta – Dolní Břežany
Zuzana Kuthanová	zástupce žadatele	starostka – Čisovice
Ivana Frajová	zástupce žadatele případová studie – Přístavba ZŠ a MŠ Dřísy	starostka obce Dřísy
Ludomír Landa	zástupce žadatele případová studie – nízkoemisní vozidla Kladno,	ředitel společnosti ČSAD MHD Kladno a.s.
Martin Štěpánek	zástupce žadatele případová studie – Systém podpory operativního řízení při povodních z OPŽP,	referent protipovodňové ochrany, Magistrát hl.m. Prahy

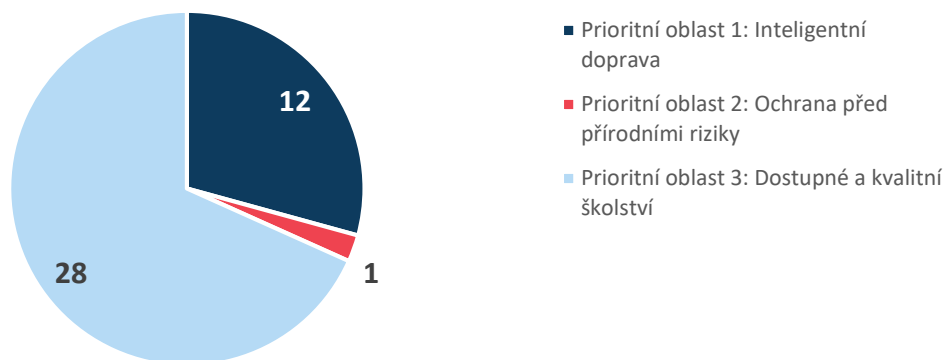
Příloha 4: Přehled odpovědí v dotazníkovém šetření na žadatele

Dotazníkové šetření bylo směřováno na žadatele o podporu (předkladatele projektových záměrů a žádostí) ve výzvách na podporu aktivit v rámci implementace Integrované strategie pro ITI Pražské metropolitní oblasti.

Celkem bylo získáno 41 plně vyplněných dotazníků, čímž byla dosažena návratnost ve výši 23% z celkového počtu oslovených kontaktů uvedených v projektových záměrech (u většiny projektových záměrů byl uveden více než jeden kontakt).

Byly získány informace od žadatelů, předkládajících projektové záměry či žádosti do třech prioritních oblastí: Inteligentní doprava, Ochrana před přírodními riziky stejně jako Dostupné a kvalitní školství, přičemž výrazně největší zastoupení v odpovědích má prioritní oblast zaměřená na školství, kde odpovědi tvoří více než 2/3 ze všech získaných. V rámci této tematické oblasti respondenti, kteří se zúčastnili šetření, připravili a podali projektové záměry zaměřené na rozšíření kapacit a technického vybavení vzdělávacích zařízení ZŠ a SŠ (15 respondentů) a budování kapacit předškolního vzdělávání (13 respondentů). Tematická oblast Inteligentní doprava je zastoupena méně než 30 % respondentů, a to konkrétně s tématy z oblastí Budování infrastruktury pro cyklistickou dopravu (6 respondentů), Výstavba a modernizace terminálů veřejné dopravy a systémů pro přestup na veřejnou dopravu v zázemí Prahy (4 respondenti), Modernizace vozového parku ve veřejné dopravě (2 respondenti), Zavádění a modernizace inteligentních dopravních systémů a dopravní telematiky (1 respondent).¹² Pro prioritní oblast týkající se ochrany před přírodními riziky se pak podařilo získat odpovědi jednoho respondenta, jehož projektový záměr se konkrétně zaměřoval na realizaci opatření pro řešení povodní.

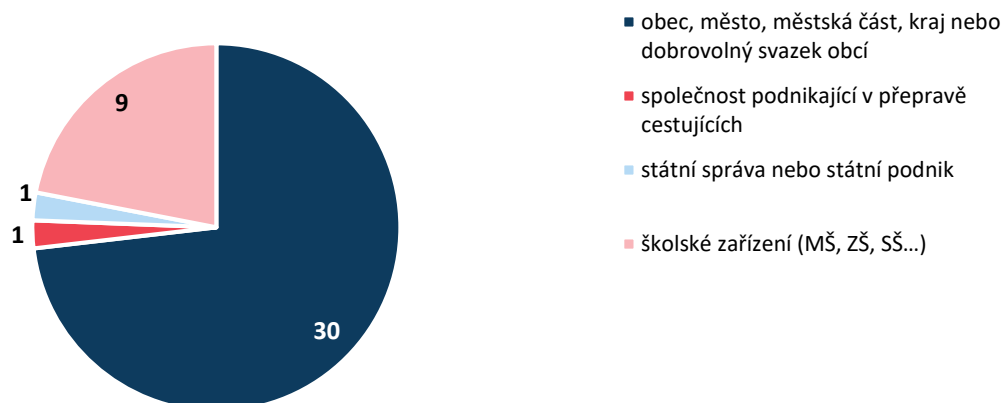
Graf 2: Kategorie respondentů dle tematické oblasti



V největší míře byli mezi respondenty zastoupeni zástupci obcí, měst, městských částí, kraje nebo dobrovolného svazku obcí, počet odpovědí od tohoto typu subjektů tvořil vcelu 73 % všech získaných odpovědí. Dále byla zastoupena školská zařízení 9 respondenty a pro zbývající typy se podařilo získat po jedné odpovědi od státních podniků či od společností podnikajících v přepravě.

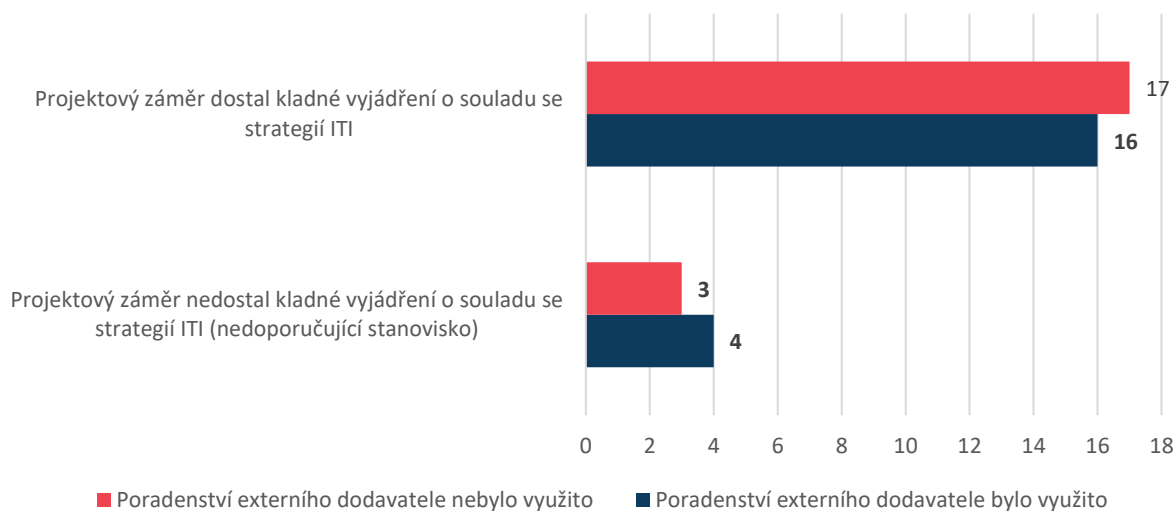
¹² Jeden respondent podal projektový záměr spadající do dvou tematických oblastí, a to *Budování infrastruktury pro cyklistickou dopravu a Modernizace vozového parku*.

Graf 3: Kategorie respondentů dle typu subjektu (n = 41)



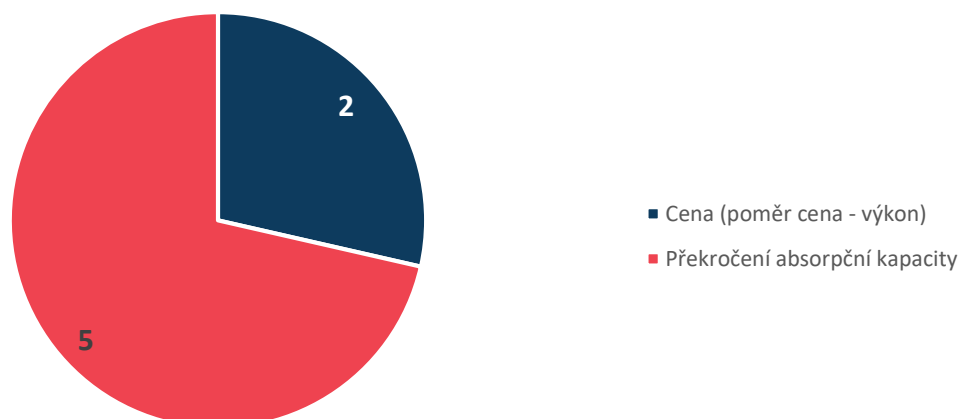
Celkem 51 % všech dotázaných při přípravě projektového záměru využilo služeb externího dodavatele, zbývající respondenti si zajistili přípravu projektových žádostí sami, přičemž vliv tohoto faktoru na úspěšnost projektového záměru při hodnocení ze strany řídicího výboru nebyl zaznamenán, ani jej sebraná data neindikují. V celkovém počtu žádostí byl rozdíl mezi počtem úspěšných a neúspěšných projektových záměrů pouze 1 záměr, přičemž 1 projektový záměr dosud neobdržel stanovisko řídicího výboru, a tudíž je z grafu níže vypuštěn.

Graf 4: Využití poradenství externího dodavatele vs. úspěšnost projektových záměrů (n=40)



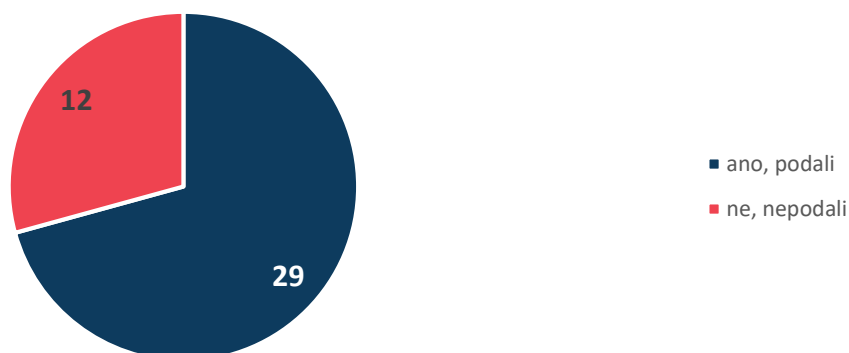
Nejčastějším důvodem pro zamítnutí projektových záměrů respondentů bylo překročení absorpční kapacity pro danou výzvu, jednalo se o 5 projektových záměrů ze 7 zamítnutých, přičemž žádný z projektových záměrů nedisponoval takovými formálními nedostatky, které by vedly k jeho zamítnutí. Důležitou roli pro 2 projektové záměry hrálo též nastavení ceny, či poměru ceny a výkonu, které vedli k jejich zamítnutí.

Graf 5: Důvody pro zamítnutí projektových záměrů (n=7)



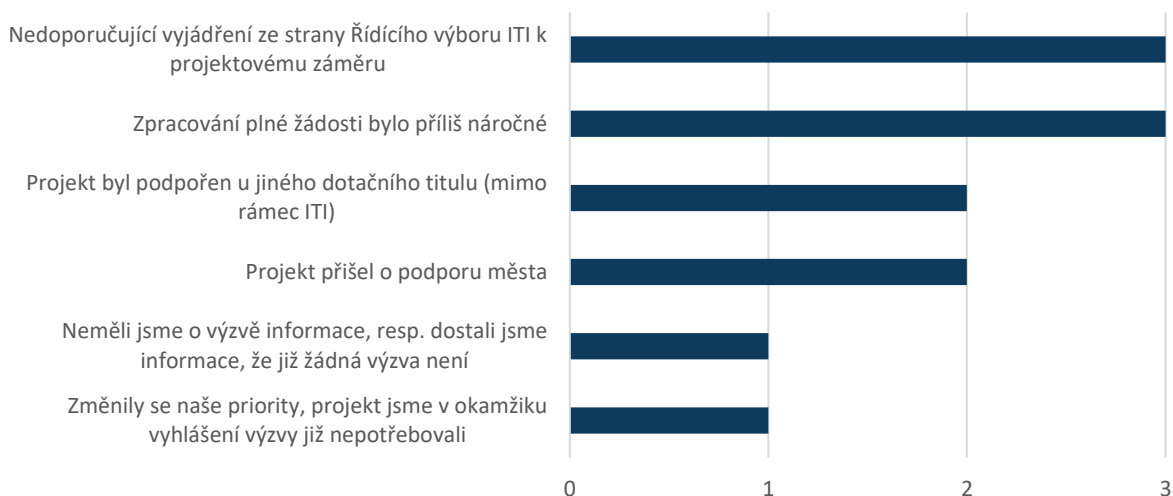
Nezávisle na tom, jaké bylo vyjádření Řídícího výboru k projektovému záměru, měli možnost respondenti následně podat plnou žádost o podporu do navazující výzvy Zprostředkujícího subjektu ITI (resp. u projektů zaměřených na povodně do navazující výzvy ITI v OPŽP), přičemž 70 % ze všech respondentů, kteří podali projektové záměry, podalo projektové žádosti v navazujících výzvách.

Graf 6: Podání plné žádosti o podporu (n=41)



Graf níže shrnuje důvody, pro něž respondenti plné žádosti o podporu projektů nepodali, přičemž dvěma nejčastějšími důvody pro tento krok bylo nedoporučující vyjádření ze strany Řídícího výboru pro projektový záměr a vysoké nároky spojené s přípravou plné žádosti. Od podání žádosti ustoupili též žadatelé, kteří získali podporu z jiných finančních zdrojů. Opakujícím se důvodem pro odstoupení od podání plných projektových žádostí byla též situace, kdy projekty ztratily původně slíbenou podporu města.

Graf 7: Důvody pro ustoupení od podání žádosti o podporu (n=12)



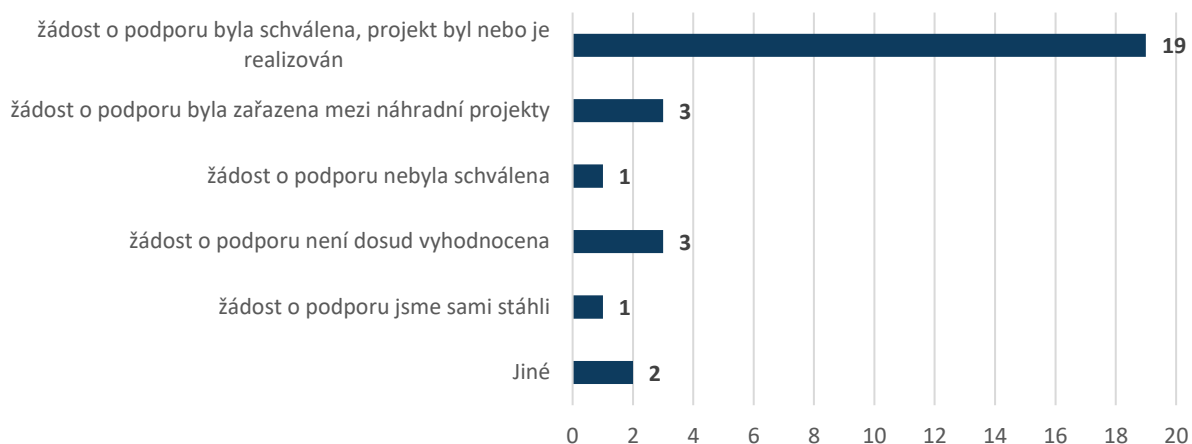
I přes negativní stanovisko Řídícího výboru k předloženému projektovému záměru, 3 z respondentů, kteří se šetření zúčastnili, využili možnost podat plnou žádost na podporu svých projektů, přičemž 2 z nich tuto podporu získali.

V rámci šetření odpovědělo 29 respondentů, kteří podali projektové žádosti do příslušných výzev, výsledky jejich hodnocení zachycuje graf níže. Status jiné zahrnuje stavy, kdy u jednoho respondenta došlo k výměně vedení radnice, přičemž nová „*radnice není tomuto projektu nakloněna, chce část dotace vrátit. Zatím nemáme ani pravomocné společné územní rozhodnutí k MŠ, jelikož jeden ze sousedů se odvolal.*“; druhý respondent sice získal k projektové žádosti souhlasné stanovisko, avšak projekt nakonec realizuje z jiných finančních zdrojů.

Ke stažení žádosti o podporu došlo u jednoho respondenta, neboť předkladatel nezajistil její soulad s MAP vzdělávání, jak sám uvádí „*byl zpracovatelem MAP opakovaně ubezpečován, že bude aktualizovat MAP a rozšíří tak oblast klíčových oblastí řešených odborných učeben. Bohužel se tak nestalo.*“

Další žadatelé, jejichž projekty nebyly podpořeny nebo byly zařazeny mezi náhradní projekty, uvádí jako důvod přečerpání alokace finančních prostředků výzvy.

Graf 8: Výsledky hodnocení žádostí respondentů (n=29)



Doba, kterou respondenti čekali na vyhodnocení žádostí o podporu, se různila, u některých byl proces rychlý a toto vyhodnocení dle jejich tvrzení trvalo 2 měsíce, další respondenti však uvádí období 15 měsíců. Průměrně vyhodnocení žádosti o podporu trvalo 8,5 měsíců.

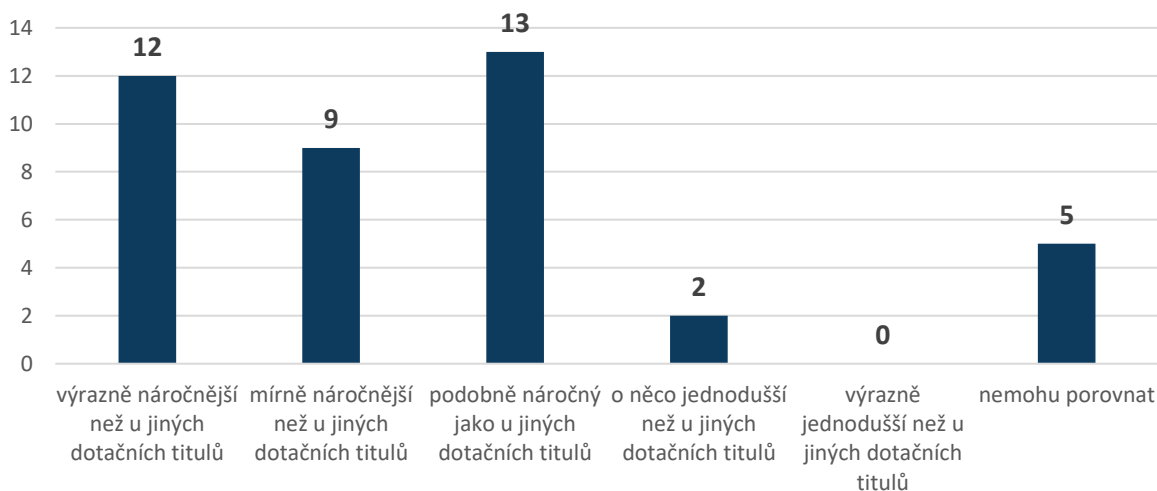
Tabulka níže uvádí průměrný počet měsíců, po který respondenti čekali, případně ještě čekají, na vyhodnocení svých žádostí dle jednotlivých prioritních oblastí, přičemž pro vyhodnocení oblasti 2, nebyla v rámci šetření získána relevantní data.

Tabulka 15: Vyhodnocení žádostí o podporu: doba trvání

Prioritní oblasti	Průměrný počet měsíců
Prioritní oblast 1: Inteligentní doprava	7,4 měsíců
Prioritní oblast 2: Ochrana před přírodními riziky	Data nejsou k dispozici
Prioritní oblast 3: Dostupné a kvalitní školství	9,4 měsíců

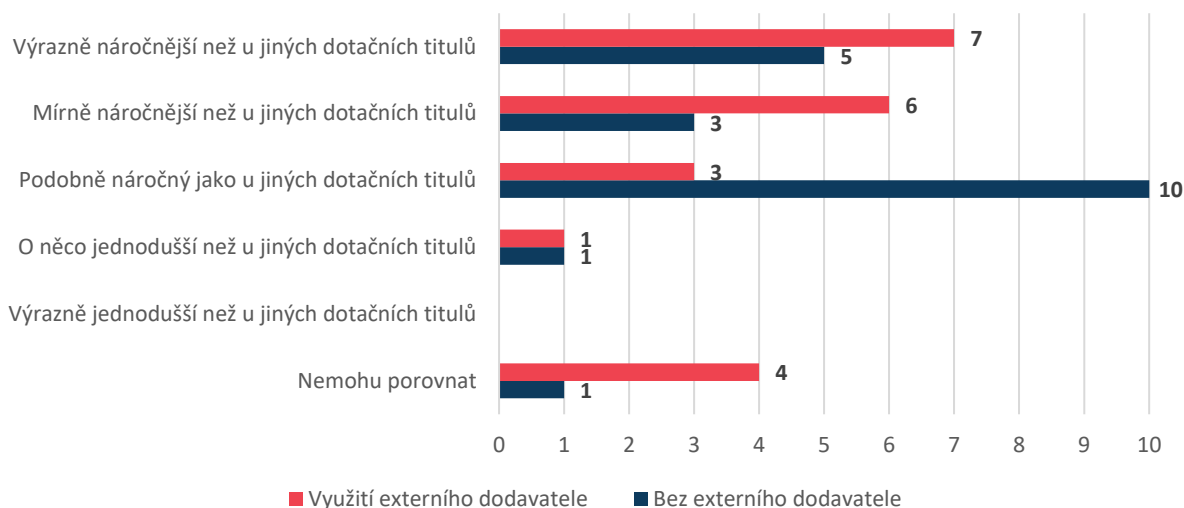
Administrativní náročnost celého procesu podání projektového záměru a žádosti o podporu (pokud byla podána) v rámci ITI Pražské metropolitní oblasti hodnotili respondenti dle tabulky níže. Více než polovina respondentů (51 %) uvedla, že je celý tento proces oproti obdobným žádostem o podporu v rámci jiných dotačních titulů administrativně náročnější. Obdobně náročný je tento proces pro téměř třetinu respondentů (31%), pouze pro 2 dotázané je proces jednodušší.

Graf 9: Hodnocení administrativní náročnosti (n=41)



Zapojení externího dodavatele nepřináší pozitivní změnu vnímání náročnosti administrativy u respondentů. Dokonce 10 z dotazovaných, kteří nevyužívají externí dodavatele, vnímá proces jako podobně náročný jako u jiných dotačních titulů (oproti 3 respondentům, kteří službu externího dodavatele využili). Lze tedy předpokládat, že se v této souvislosti jedná o žadatele, kteří mají zkušenosti s přípravou a podáváním projektů v rámci obdobně administrativně náročných schémat. Zkušenosti žadatelů (respondentů) spočívají v jejich předchozím zapojení do operačních programů IROP, OPŽ, OPZ, mnozí mají zkušenosti s projekty podpořenými ze SFDI, SFŽP, PRV, či s projekty podporovanými ze strany MŠMT a dalších subjektů.

Graf 10: Hodnocení administrativní náročnosti v kontextu zapojení externího dodavatele (n = 41)



Respondenti měli možnost se konkrétně vyjádřit k tomu, jakým největším překážkám museli při podávání projektových záměrů a žádostí o podporu čelit.

Tabulka 16: Problematické aspekty získávání podpory z ITI PMO z pohledu žadatele

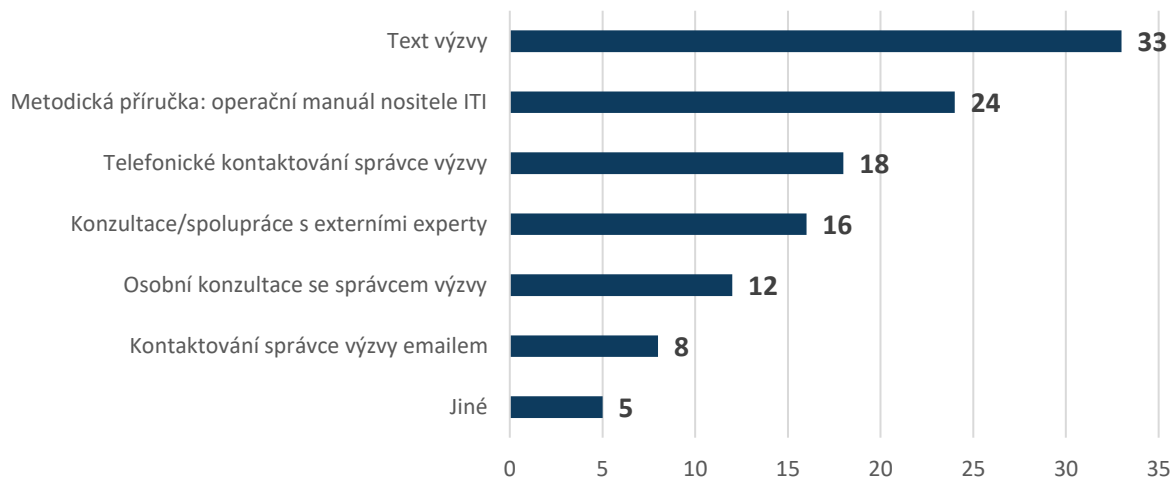
Kategorie	Komplikace
Administrativní náročnost podání záměru/žádosti	Administrativní náročnost podávání záměru rezonuje u více žadatelů. Jedná se o komplikaci, kterou vnímali při podávání záměrů, například pro ně bylo náročné i samotné založení žádosti v systému.
Duplicitní hodnocení projektů	V rámci aktuálního nastavení docházelo k duplicitnímu hodnocení projektů ze strany ITI a CRR. Objevily se názory, že manažeři ze strany CRR neměli pro hodnocení dostatečné kompetence a nebylo výjimkou, že se jejich hodnocení rozcházelo s druhým a žadatelé tak museli své žádosti vystavit mnohým úpravám.
Dlouhý proces hodnocení	Dlouhý proces hodnocení, resp. dlouhá doba, která uplynula od podání projektového záměru, po schválení a vydání rozhodnutí o přidělení dotace k projektu, značně komplikovala proces pro část respondentů. Neboť se měnily i podmínky, za kterých podali původní žádosti.
Omezené množství finančních zdrojů	Pro některé z respondentů problematicky působilo omezení finančních zdrojů alokovaných v rámci jednotlivých výzev.
Nejasnost a nepřehlednost požadavků	Respondenti uvádí jako problematickou nepřehlednost webu ITI, kdy musí přesně potenciální žadatel vědět, o jaký typ výzvy se jedná (zda zprostředkujícího subjektu, či nositele, o jaký typ výzvy se jedná (zda zprostředkujícího subjektu, či nositele). Některé administrativní požadavky na podání žádosti nebyly žadatelům známy dopředu a vyžadovaly další konzultace se zástupci ITI.
Dvoustupňové hodnocení žádostí	Někteří z respondentů považovali za zatěžující nastavení dvoustupňového podávání žádosti, podání projektového záměru a následné projektové žádosti, obzvláště v kontextu, kdy nemá absence pozitivního hodnocení projektového záměru žádný dopad či vliv na podání projektové žádosti (jak tomu bylo v počátcích implementace strategie)
Zapojení dalších subjektů	Zpracovatel místního akčního plánu odmítl žadateli aktualizovat MAP vzdělávání, kvůli čemuž si nemohl žadatel nárokovat celou způsobilou částku a byl tak nucen od projektu ustoupit.
Specifické požadavky na žadatele	Žadatelé se setkali se specifickými požadavky, se kterými neměli do té doby zkušenosti. Respondenti uváděli například zpracování demografické studie či studie proveditelnosti.

Respondenti šetření pro získávání potřebných informací pro podání žádostí o podporu či projektových záměrů využívali zdroje uvedené v následující tabulce. Nejčastěji používali přístupnou dokumentaci,

a to text výzvy, který využilo 80 % účastníků šetření, a text metodické příručky, jež byl využit 59 % respondentů). Pro 46 % respondentů je dokonce text výzvy jedním ze dvou nejdůležitějších zdrojů dat.

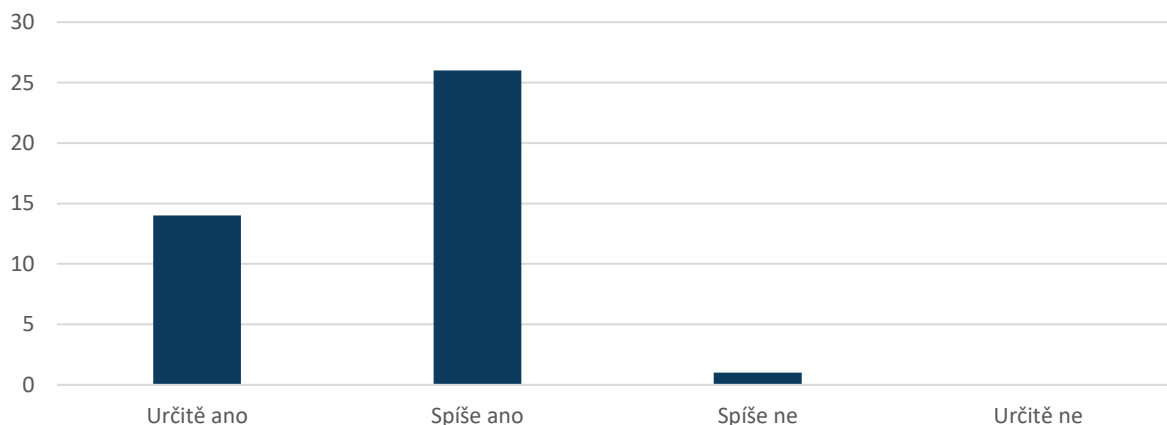
Dalšími nejčastějšími zdroji informací byly kontakty se správcem výzvy, přičemž pro mnohé preferovaný způsob kontaktu byl telefonický (44 % respondentů), následně osobní (29 %) a jako poslední dle hodnocení respondentů byl využíván kontakt správce e-mailem (20 %). Mezi dalšími zdroji informací pak rezonovali zástupci dalších institucí, jako kraje a města.

Graf 11: Zdroje informací pro podání záměru nebo žádosti o podporu (n=41)



Dostupnost informací byla hodnocena velmi pozitivně. Téměř všichni žadatelé, vyjma jednoho respondenta, souhlasili s tvrzením, že byly potřebné informace dostupné, a to buď zcela (34 % osob), nebo částečně (63 %). Pouze jediný respondent uvedl, že informace spíše k dispozici neměl, přičemž k extrémně negativnímu tvrzení se nepřiklonil nikdo z dotázaných.

Graf 12: Byly všechny potřebné informace o způsobu podání záměru nebo žádosti dostupné? (n=41)



Data o tom, jaké konkrétní informace či data žadatelům chyběla, jich uvedlo pouze několik, neboť pro část připravovali žádosti externí dodavatelé, a tudíž sami žadatelé nedokázali zhodnotit to, jaké konkrétní informace tito dodavatelé postrádali. Ostatním chyběli informace týkající se veřejných zakázek, způsobilosti výdajů, či praktických návodů jak v rámci ISKP žádosti vyplnit.

Odlíšná interpretace některých částí projektového záměru od informací, které jsou následně vyžadovány poskytovatelem dotace - SFŽP.

Každý projekt je specifický, konzultace a otázky byly stále třeba. Nejhorší bylo, že "toto neřeší ITI, to se musíte zeptat CRR" a naopak.

způsobilé a nezpůsobilé výdaje

U VŘ postrádáme odpovědi na otázky zaměřené na VŘ

Nejasnosti či nesoulad ohledně garance udržitelnosti a doba životnosti produktu apod.

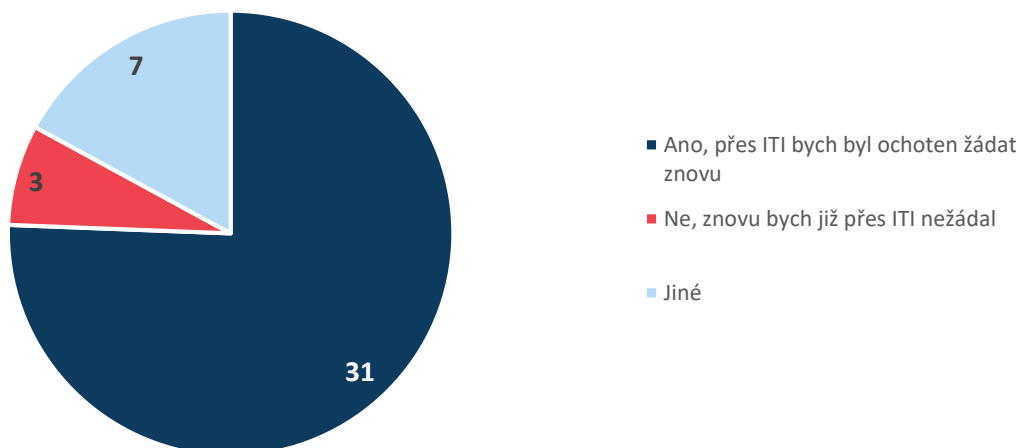
Informace, jak správně žádost vyplnit a pracovat s ISKP

Upozornění, že nepřítomnost na školení znamená odpočet bodového hodnocení

Informace uvedené v projektovém záměru by měly být méně obsáhlé a měla by být delší doba mezi první a druhou výzvou.

Na základě dosavadních zkušeností s nástrojem ITI by žádalo podruhé o dotaci přes tento nástroj 76 % respondentů, přičemž pouze 7 % by podruhé v rámci tohoto schématu o podporu nežádalo. Pro zbývající potenciální žadatele je pro pozitivní rozhodnutí klíčové *zlepšení podmínek podávání žádostí*, či *absence „konkurenčních“ výzev k financování individuálních projektů*. Část respondentů uvedla, že již nyní *žádá opakovaně*. I přesto, že jeden z respondentů vidí *možnosti získání financování z PMO jako významnou příležitost pro řadu důležitých projektů*, je dle jeho hodnocení *jednodušší žádat přímo*.

Graf 13: Ochota žádat podruhé s využitím nástroje ITI (n=41)



Více než polovina respondentů (21 respondentů) aktuálně již disponuje dalšími projekty, které by chtěla financovat přes ITI, níže uvádíme jejich soupis, včetně jejich stručného popisu, poskytnutý potenciálními žadateli v rámci dotazníkového šetření. Pro přehlednost byla témata potenciálních projektů kategorizovaná do jednotlivých oblastí.

Tabulka 17: Další projekty se zájmem realizace přes ITI

Prioritní oblast 1: Inteligentní doprava
<i>P+R a parkovací dům</i>
<i>Pořízení nízkoemisních busů, před vydáním souladu</i>
<i>Doprava cyklostezky</i>

<i>Plánujeme Parkovací dům za 80mil.Kč, jsme před zpracováním PD.</i>
<i>Cyklo, P+R, cyklopark</i>
Prioritní oblast 2: Ochrana před přírodními riziky
<i>Máme připraveny projektové záměry do oblasti životního prostředí - studie odtokových poměrů, čekáme na vyhlášení příslušné výzvy.</i>
Prioritní oblast 3: Dostupné a kvalitní školství
MŠ
<i>Věcně potřebujeme stavět školu 2x9 tříd (probíhá UR) a MŠ o 4 třídách (zažádáno o SP), ale i díky netransparentnímu výběru projektů ne přes ITI.</i>
<i>Ano, vybudování nové MŠ</i>
<i>Vzhledem k tomu, že projekt nebyl realizován, stále bychom ho rádi zrealizovali. Tj. vybudování nových odborných učeben pro technickou školu, zkvalitnění prostředí pro odpočinek žáků</i>
<i>Technická inovace výuky - probíhají výběrová řízení</i>
<i>přístavba školy, přístavba MŠ</i>
<i>Výstavba MŠ</i>
<i>Vybavení školní zahrady + celková podpora EVVO</i>
<i>Navýšení kapacity mateřských škol - fáze PD pro územní rozhodnutí, parkovací cyklověž - PD pro umístění stavby</i>
<i>Výstavba nové MŠ, probíhá stavební řízení</i>
Jiné
<i>Revitalizace sportovního areálu, ve fázi vydaného stavebního povolení</i>
<i>Vzhledem změny vedení radnice - ano, konkrétních projektů je mnoho, provádí se studie proveditelnosti. Zcela určitě budeme přes ITI žádat.</i>
<i>Byty pro seniory, projekt je ve stádium přípravy PD</i>
<i>Ano. Navýšení kapacity stávajícího zázemí a modernizace. Přípravná fáze, zařazení v MAP Beroun.</i>
<i>Mám desítky projektů od autobusových terminálů, parkovacích systému, MŠ, ZŠ, chodníků, cyklostezek a také víceúčelových sportovišť, která však nelze podporovat. On prstenec Prahy samozřejmě potřebuje MŠ, ZŠ, parkoviště, autobusové terminály, chodníky a cyklostezky, ale také jsou zde místa jako sportoviště a víceúčelové plochy, na které se bohužel nějak zapomnělo.</i>

Doporučení, která formulovali sami dotazovaní respondenti, lze shrnout následovně.

Tabulka 18: Doporučení pro zlepšení implementace strategie

Vyšší alokace	Respondenti by uvítali více finančních prostředků, které by na financování projektů byly k dispozici.
Rozšíření tematického zaměření	Tematické rozšíření: zahrnout tituly na sportoviště a víceúčelová hřiště.
Zvýšení efektivity řízení	<p>Snížení administrativní a byrokratické zátěže na žadatele.</p> <p>Zvýšení flexibility jednání řídicích orgánů s ITI PMO v rámci řešení aktualizace strategie.</p> <p>Zrychlení postupů od podání projektového záměru k projektové žádosti.</p> <p>Úprava využití souhlasného stanoviska, tj. že samotnou žádost o dotaci podává už jen ten, kdo má souhlasné stanovisko. V "prvním kole" de facto nemělo váhu.</p> <p><i>„Zjednodušení celého procesu, je to pro starosty naprosto vyčerpávající, nesmyslně komplikované a nemožné sám při agendě starosty vše správně</i></p>



	<p><i>vyplnit, dodržet termíny a ještě někam na půl dne jezdit a poslouchat školení.“</i></p> <p>Zrušit pracovní skupiny, soustředit se na větší a propojené projekty.</p>
Zahrnutí potenciálních žadatelů do přípravné fáze strategie	<p><i>„Nebyly jsme zahrnuti pro přípravné fáze tvorby strategie. Nacházíme se na periferii ITI.“</i></p>
Pokračovat v některých zavedených aktivitách	<p><i>„Ve srovnání s jinými operačními programy naopak oceňujeme snahu správce výzev pomoci žadatelům v procesu přípravy a podání žádosti.“</i></p> <p>Stručnost formuláře projektového záměru, společné setkání s týmem a představení projektu.</p>
Propagace	<p>Podpořit vyšší propagaci výzev tak, aby žadatel získal včas potřebné informace.</p>

Příloha 5: Specifické podmínky výzev

V případě některých rozhovorů byly zmiňovány specifické podmínky, které zabránily některým projektům v realizaci jinak dobře připravených žádostí. Zpracovatel evaluace považuje za vhodné uvedené poznatky uvést alespoň v této podobě a přispět tak k případnému otevření diskuse o daných podmínkách:

- u opatření 1.1.1 *Terminály veřejné dopravy a P+R v zázemí Prahy* povinnost úplné propojení P+R s nástupištěm komunikací pro pěší, a to včetně přejezdu přes železnici. Vybudování komunikace přes přejezd vyžaduje specifický přístup (včetně např. dohody se správcem železnice o realizaci výluky), což řadu žadatelů odradilo od realizace. Argumentace, že v místě přejezdu pěší použijí okraje silniční komunikace, nebyla vzata.
- u opatření 1.4.2 *Vozidel* bylo povinností, aby daný dopravce měl smlouvu s objednatelem dopravy (Středočeským kraje) platnou po celou dobu udržitelnosti projektu. Desetileté trvání smlouvy je však možné prodloužit maximálně o pět let, ale již ne o víc – u některých dopravců tak tuto skutečnost nemůže být v době podání projektové žádosti deklarována, (a tedy ani nemohou žádat).
- další podmínkou u opatření 1.4.2 *Vozidla* je, že nakoupené autobusy mohou jezdit pouze na linkách, jejichž kilometráž je z více než 50 % na území obcí Středočeského kraje zařazených v ITI (problematická je hlavně nemožnost zařadit do této trasy území samotného hlavního města, které paradoxně je také součástí ITI, byť jde i o jiný typ regionu).
- u opatření 3.1.1 a 3.2.1. *Budování kapacit a technického vybavení* byla podmínkou bezbariérovost, což pro některé typy školních budov představovalo výrazné navýšení prostředků nutných k realizaci
- v případě prostředků směřujících na školská zařízení (Prioritní oblast 3) je dotace zaměřena na přestavbu buď ZŠ nebo jen MŠ. Velká část obcí má přitom v jedné budově současně ZŠ i MŠ. Ve chvíli, kdy na obec žádá prostředky na rekonstrukci buď jen ZŠ nebo jen MŠ, jsou při žádosti o dotaci vysoké neuznatelné náklady.