



## Kontrolní závěr z kontrolní akce

20/14

### Podpora využívání veřejné hromadné dopravy ve městech v elektrické trakci z operačního programu *Doprava 2014–2020*

Kontrolní akce byla zařazena do plánu kontrolní činnosti Nejvyššího kontrolního úřadu (dále také „NKÚ“) na rok 2020 pod číslem 20/14. Kontrolní akci řídil a kontrolní závěr vypracoval člen NKÚ Ing. Jan Málek.

Cílem kontroly bylo prověřit, zda jsou peněžní prostředky v rámci podpory veřejné hromadné dopravy ve městech v elektrické trakci z operačního programu *Doprava 2014–2020* poskytovány a čerpány efektivně, účelně a hospodárně.

Kontrola byla prováděna u kontrolovaných osob v období od června 2020 do ledna 2021. Kontrolováno bylo období od roku 2015 do 31. 10. 2020, v případě věcných souvislostí i období předcházející a následující.

#### **Kontrolované osoby:**

Ministerstvo dopravy (dále také „MD“),  
statutární město Plzeň,  
Plzeňské městské dopravní podniky, a.s.,  
Dopravní podnik města Brna, a.s.,  
statutární město Olomouc,  
Dopravní podnik města Olomouce, a.s.,  
Dopravní podnik Ostrava a.s.

**Kolegium NKÚ** na svém VIII. jednání, které se konalo dne 10. května 2021,

**schválilo** usnesením č. 12/VIII/2021

**kontrolní závěr** v tomto znění:

**Pozn.:** Právní předpisy uvedené v tomto kontrolním závěru jsou aplikovány ve znění účinném pro kontrolované období.

## Podpora veřejné hromadné dopravy

**11 700 mil. Kč**

Celková alokace

**7 755,809 mil. Kč**

**(66 %)**

Výše prostředků, které budou  
vyčerpány z celkové alokace

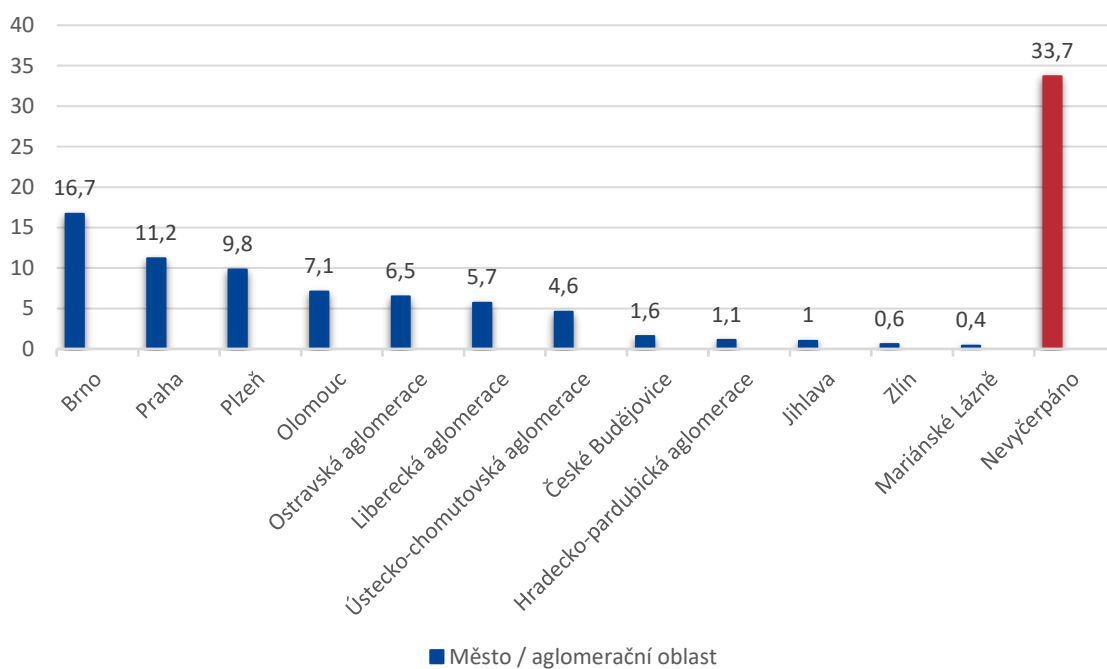
**42**

Celkový počet schválených  
projektů

**9**

Celkový počet ukončených projektů  
k datu 31. 10. 2020

### Přehled čerpání celkové alokace pro jednotlivá města / aglomerační oblasti (v %)



## I. Shrnutí a vyhodnocení

NKÚ provedl kontrolu prostředků Evropské unie (dále také „EU“) poskytovaných z operačního programu *Doprava 2014–2020* prostřednictvím specifického cíle 1.4 – *Vytvoření podmínek pro zvýšení využívání veřejné hromadné dopravy ve městech v elektrické trakci* (dále také „SC 1.4“) s celkovou alokací 11 700 mil. Kč. Stavební náklady na 1 km trati se pohybovaly v intervalu od 33 mil. Kč do 122 mil. Kč. Náklady na novostavbu 1 km tramvajové trati např. činily cca 94 mil. Kč, náklady na modernizaci 1 km tramvajové trati činily cca 65 mil. Kč a náklady na rekonstrukci 1 km tramvajové trati činily cca 33 mil. Kč. Cílem kontroly bylo prověřit, zda jsou peněžní prostředky v rámci podpory veřejné hromadné dopravy ve městech v elektrické trakci z operačního programu *Doprava 2014–2020* poskytovány a čerpány efektivně, účelně a hospodárně.

V oblasti hospodárnosti výdajů nebyly u 12 kontrolovaných projektů s celkovou výší podpory 1 423,303 mil. Kč zjištěny nedostatky.

V oblasti efektivnosti a účelnosti byly zjištěny následující nedostatky:

- **Kontrolou bylo zjištěno, že investované finanční prostředky přispívají k částečnému plnění očekávaných cílů, jejich přínos je však jen obtížně vyhodnotitelný. MD nenastavilo ukazatele pro hodnocení podpory tak, aby bylo schopno vyhodnotit skutečné přínosy podpory. MD stanovilo v programových dokumentech ukazatele, které hodnotí výstupy podpory pouze z hlediska technických parametrů, tj. naplnění očekávaného počtu nových zařízení a délky nových tratí v kilometrech.**
- **MD tak nebude moci prostřednictvím stanovených ukazatelů vyhodnotit, zda vlivem podpory došlo ke zvýšení využívání veřejné hromadné dopravy na úkor automobilové dopravy, zda se snížily emise škodlivých látek a zda byly zkvalitněny a zrychleny spoje a uspokojeny přepravní potřeby ve městech.** MD plánuje vyhodnotit plnění cílů a přínosy podpory až na závěr programového období prostřednictvím hodnocení, jehož obsah si teprve ujasňuje. Tímto přístupem MD neplní povinnost kontinuálně sledovat a vyhodnocovat účelnost a efektivnost vynakládaných finančních prostředků, danou správcí rozpočtové kapitoly rozpočtovými pravidly a zákonem o finanční kontrole.
- **K 31. říjnu 2020 bylo ukončeno zatím devět ze 42 schválených projektů. Míra čerpání podpory je omezena nízkou absorpční kapacitou. Z celkových 11 700 mil. Kč určených pro zvýšení využívání veřejné hromadné dopravy ve městech v elektrické trakci nejméně 34 %, tj. 3 944,191 mil. Kč, není proinvestováno.** Důvodem je počáteční nedostatek připravených kvalitních projektů a skutečnost, že pro první výzvu k předkládání projektů MD uvažovalo s alokací 5 000 mil. Kč na výstavbu metra trasy D pro hlavní město Prahu, kde se příprava zpozdila, a ostatní aglomerace<sup>1</sup> již v druhé výzvě nebyly schopny volné prostředky využít. **V důsledku nedočerpání alokace na specifický cíl 1.4 vzniká riziko, že podpora nepřispěje v maximální možné míře k naplnění cíle strategie *Evropa 2020* zaměřeného na snížení energetické náročnosti včetně dopravního přetížení a emisí ve městech, z které operační program *Doprava 2014–2020* vycházel.**

---

<sup>1</sup> Městská aglomerace je seskupení vzájemně blízkých sídel, kde jedno dominuje, tzn. město se svým okolím (předměstí, satelitní města) nebo několik srovnatelně velkých měst srostlých v jednu souvisle zastavěnou plochu.

- Při kontrole administrace projektů bylo zjištěno, že rámcové smlouvy<sup>2</sup> nejsou uzavírány s příjemci podpory bez zbytečného odkladu, nýbrž až s několikaměsíčním odstupem od schválení<sup>3</sup> podpory projektu a v některých případech až po ukončení realizace projektu. V důsledku toho úhrady výdajů před jejich proplacením museli zajistit příjemci sami. Přitom výzvy k předložení žádostí o podporu předpokládaly financování projektů způsobem ex ante, tj. před jejich realizací.

## II. Informace o kontrolované oblasti

**Operační program *Doprava 2014–2020*** byl schválen usnesením vlády ze dne 9. 7. 2014 č. 558<sup>4</sup> a Evropskou komisí dne 11. 5. 2015. Výkonem funkce řídicího orgánu (dále také „ŘO“) operačního programu *Doprava 2014–2020* (dále také „OPD II“ nebo „OPD“) bylo na základě usnesení vlády ze dne 28. 11. 2012 č. 867<sup>5</sup> pověřeno MD. Dne 19. 5. 2015 byla mezi MD a Státním fondem dopravní infrastruktury (dále také „SFDI“) uzavřena „dohoda č. S-180-430/2015 o delegování některých pravomocí a činností ŘO OPD na Zprostředkující subjekt OPD na programové období 2014–2020“. MD delegovalo část svých pravomocí a činností na SFDI jako zprostředkující subjekt (dále také „ZS“). Jednalo se zejména o uzavírání víceletých smluv o financování projektu s příjemci na celou dobu realizace projektu, předfinancování příjemcům příspěvků z OPD II a zajišťování supervizí stavebních prací.

Podpora využívání veřejné hromadné dopravy ve městech v elektrické trakci je financována z operačního programu *Doprava 2014–2020* prostřednictvím prioritní osy 1 – *Infrastruktura pro železniční a další udržitelnou dopravu*, konkrétně její investiční priority 3 – *Rozvoj a zlepšování dopravních systémů šetrných k životnímu prostředí, včetně systémů s nízkou hlučností, a nízkouhlíkových dopravních systémů, včetně vnitrozemské a námořní lodní dopravy, přístavů, multimodálních spojů a letištní infrastruktury s cílem podporovat udržitelnou regionální a místní mobilitu*.

Jedná se o specifický cíl 1.4 – *Vytvoření podmínek pro zvýšení využívání veřejné hromadné dopravy ve městech v elektrické trakci*. Jak je uvedeno v programovém dokumentu OPD II, účelem navržených intervencí<sup>6</sup> je zvyšování využívání veřejné dopravy na úkor individuální automobilové dopravy zaváděním a rozvojem systémů městské a příměstské hromadné dopravy na drážním principu (metro, tramvaje, tram-train a trolejbusy). Cílem této podpory je dále snížení emisí zdraví škodlivých látek, snižování emisí skleníkových plynů a nabídnutí kvalitnější a atraktivnější služby ve městech. Zkvalitnění, zrychlení a větší nabídka spojů mají vést k rozvoji měst a uspokojení přepravních potřeb. Podpora je určena pouze na výstavbu a modernizaci tramvajových a trolejbusových tratí. Podpora by měla dále přispět ke zvyšování konkurenceschopnosti veřejné dopravy vůči individuální automobilové dopravě. Veřejná doprava má vliv na rozvoj měst, kde se podílí na zabezpečování každodenních přepravních potřeb velkého počtu obyvatel.

<sup>2</sup> Rámcová smlouva o financování projektu v rámci operačního programu *Doprava 2014–2020* z rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury uzavřená mezi Státním fondem dopravní infrastruktury a příjemcem.

<sup>3</sup> Schvalovací protokol vydaný ministrem dopravy na daný projekt.

<sup>4</sup> Usnesení vlády ČR ze dne 9. 7. 2014 č. 558, k *Operačnímu programu Doprava 2014–2020*.

<sup>5</sup> Usnesení vlády ČR ze dne 28. 11. 2012 č. 867, k *přípravě programů spolufinancovaných z fondů Společného strategického rámce pro programové období let 2014 až 2020 v podmínkách České republiky*.

<sup>6</sup> Intervencí se rozumí volitelný nástroj pro řídicí orgány k podrobnějšímu sledování charakteru a zaměření operací podporovaných z ESI fondů.

## Zaměření podpory

Podpora je určena na výstavbu a modernizaci infrastruktury systémů městské a příměstské dopravy na drážním principu. V hlavním městě Praze je kromě tramvají i jediné metro v ČR. Sítě tramvajových tratí disponují v současné době i další města v rámci ČR (Brno – s provozem i v rámci Modřic, Liberec – s meziměstskou linkou do Jablonce nad Nisou, Most – propojení s tramvajovými tratěmi v Litvínově, dále Olomouc, Ostrava, Plzeň). Dalších 13 měst provozuje síť trolejbusových tratí. Příjemcem podpory mají být vlastníci/správci dotčené infrastruktury.

Výše alokace na první kolo výzev byla 10 400 mil. Kč, alokace na druhé kolo byla navýšena o částku ve výši 1 300 mil. Kč ze zrušeného specifického cíle 1.2<sup>7</sup>.

K 31. 10 2020 bylo schváleno<sup>8</sup> v rámci SC 1.4 celkem 42 projektů (viz příloha č. 1 tohoto kontrolního závěru) a bylo ukončeno celkem devět projektů (tzn. byla předložena *závěrečná zpráva za celé období realizace projektu* – viz příloha č. 2 kontrolního závěru).

Podpora je poskytována v pořadí, ve kterém byla žádost schválena<sup>9</sup>, a to až do vyčerpání celé alokace na výzvu. Hodnocení je dvoukolové. V prvním kole je předložena předběžná žádost o podporu vč. příloh a ve druhém kole se provádí hodnocení kompletní projektové žádosti.

## Způsob financování projektů v rámci SC 1.4

Na základě schválené žádosti o podporu vystaví ŘO schvalovací protokol na daný projekt. Ve schvalovacím protokolu jsou uvedeny celkové způsobilé výdaje v Kč, míra podpory ze způsobilých výdajů max. ve výši 85 %, příspěvek Evropské unie (dále také „EU“) v Kč, konečné datum způsobilosti výdajů, stručný popis projektu a jeho cíle, plánovaný rozpočet projektu, plánovaný harmonogram prací a plánované hodnoty monitorovacích ukazatelů (indikátory).

Na základě výše uvedeného schvalovacího protokolu uzavře příjemce podpory se ZS „*rámcovou smlouvu na financování projektu v rámci operačního programu Doprava z rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury*“ (dále také „*rámcová smlouva*“). Na základě této rámcové smlouvy poskytne ZS příjemci k financování projektu po celou dobu jeho realizace (tj. od data zahájení realizace projektu uvedeného ve schvalovacím protokolu do data proplacení poslední žádosti o platbu u projektu) ze svého rozpočtu finanční prostředky určené na předfinancování výdajů projektu, které mají být kryty schváleným příspěvkem z fondů EU, což představuje podíl na financování (míra podpory) v max. výši 85,00 % ve vztahu ke způsobilým výdajům projektu. Úhradu národního podílu na financování projektu ve výši min. 15,00 % ve vztahu ke způsobilým výdajům projektu i úhradu nezpůsobilých výdajů je příjemce povinen zajistit z vlastních zdrojů. Pokud dále výdaje projektu, které mají být kryty schváleným příspěvkem z fondů EU, nebudou proplaceny z prostředků EU v plné výši, je příjemce povinen zajistit dofinancování projektu z vlastních (jiných) zdrojů.

Finanční prostředky určené na financování projektu v souladu s rámcovou smlouvou převádí ZS ze svého účtu výhradně na účet příjemce specifikovaný v rámcové smlouvě na základě žádosti o platbu předloženou příjemcem. Poslední žádost o platbu je příjemce povinen předložit ZS prostřednictvím ISKP14+ nejpozději 30 kalendářních dnů před konečným datem

---

<sup>7</sup> Specifický cíl 1.2 – *Zlepšení infrastruktury pro vyšší konkurenceschopnost a větší využití vnitrozemské vodní dopravy.*

<sup>8</sup> Včetně projektů, které splnily podmínky věcného hodnocení, avšak do doby kontroly NKÚ pro ně nebyl vydán schvalovací protokol.

<sup>9</sup> Na základě provedeného hodnocení přijatelnosti, formálních náležitostí a věcného hodnocení.

způsobilosti výdajů společně se závěrečnou zprávou o realizaci projektu, pokud v případě potřeby nebude s příjemcem dohodnuto jinak.

Příjemce je dále povinen vést o čerpání a užití finančních prostředků poskytnutých na základě rámcové smlouvy průkaznou samostatnou analytickou účetní evidenci.

### **Vymezení kontrolovaných osob**

**Ministerstvo dopravy** odpovídá za tvorbu dopravní politiky v oblasti dopravy, zpracovává její koncepcce a strategie. Schvaluje záměry projektů týkajících se výstavby, rekonstrukce a modernizace a doporučuje jejich zařazení do rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury. MD je řídicím orgánem OPD II.

**Statutární město Plzeň** je zakladatelem a jediným akcionářem dopravního podniku zajišťující městskou hromadnou dopravu v tomto městě.

**Plzeňské městské dopravní podniky, a.s.**, jsou provozovatelem městské veřejné dopravy na území Plzně a v jejím blízkém okolí.

**Dopravní podnik města Brna, a.s.**, je provozovatelem městské hromadné dopravy na území města Brna a jejím blízkém okolí. Zakladatelem a jediným akcionářem je statutární město Brno.

**Statutární město Olomouc** je zakladatelem a jediným akcionářem dopravního podniku zajišťující městskou hromadnou dopravu v tomto městě.

**Dopravní podnik města Olomouce, a.s.**, je akciová společnost, která zajišťuje městskou hromadnou dopravu v Olomouci a přilehlém okolí.

**Dopravní podnik Ostrava a.s.**, provozuje městskou hromadnou dopravu v Ostravě. Zakladatelem a jediným akcionářem je statutární město Ostrava.

### **III. Rozsah kontroly**

Cílem kontroly bylo prověřit, zda jsou peněžní prostředky v rámci podpory veřejné hromadné dopravy ve městech v elektrické trakci z operačního programu *Doprava 2014–2020* poskytovány a čerpány efektivně, účelně a hospodárně. Kontrolováno bylo období od roku 2015 do 31. 10. 2020, v případě věcných souvislostí i období předcházející a období do ukončení kontroly.

Kontrola na systémové úrovni se zaměřila na vyhledávání výzev k předkládání žádostí o podporu pro specifický cíl 1.4, předkládání žádostí o podporu, informační systém MS 2014+, soulad jednotlivých projektů s danou městskou koncepcí dopravy, hodnocení projektů, kritéria výběru projektů, indikátory specifického cíle 1.4, vydávání právních aktů o poskytnutí podpory a náklady na výstavbu tramvajových tratí. Na systémové úrovni byla kontrolována celá alokace ve výši 11 700 mil. Kč.

Na úrovni příjemců podpory (kontrolovaných statutárních měst a dopravních podniků) se kontrola zaměřila na úplnost žádostí o podporu včetně doložení MD požadovaných dokladů, které dokumentují soulad jednotlivých projektů s danou městskou koncepcí dopravy, výsledky zadávacího řízení, připravenost projektů k realizaci a průběh realizace podpořených projektů. Na úrovni příjemců bylo zkontrolováno 12 projektů, k 31. říjnu 2020 bylo ukončeno šest projektů. Celkové náklady na tyto projekty činily 4 076,433 mil. Kč, z toho způsobilé výdaje

činily 3 542,633 mil. Kč. K 31. 12. 2020 byla z OPD II proplacena na tyto projekty částka 1 423,303 mil. Kč. Přehled kontrolovaných projektů je uveden v příloze č. 3 tohoto kontrolního závěru.

#### **IV. Podrobné skutečnosti zjištěné kontrolou**

##### **Stanovené ukazatele nelze použít k hodnocení plnění cílů a očekávaných přínosů podpory**

Pro sledování a měření plnění očekávaných cílů a přínosů stanovených v rámci specifického cíle mají sloužit ukazatele, které stanovilo MD. Kontrola NKÚ ověřovala, zda nastavené ukazatele jsou dostatečným nástrojem pro měření cílů a přínosů podpory, tj. zda jejich pomocí lze měřit výsledky podpory a účinky realizovaných projektů.

Kontrolou bylo zjištěno, že MD stanovilo pro sledování a hodnocení plnění SC 1.4 a příslušných projektů parametry *celková délka nových nebo modernizovaných tratí metra a tramvajových tratí, celková délka nových nebo modernizovaných linek metra, tramvajových tratí nebo trolejbusových tratí a počet nových či zmodernizovaných zařízení obslužné a napájecí infrastruktury městské drážní dopravy*. Tyto parametry hodnotí výstupy podpory. Jejich pomocí však nelze vyhodnotit plnění cílů a očekávané přínosy podpory, jako je zvýšení konkurenceschopnosti veřejné dopravy vůči individuální automobilové dopravě (využíváním veřejné hromadné dopravy ve městech v elektrické trakci na úkor individuální automobilové dopravy), snížení emisí zdraví škodlivých látek, snižování emisí skleníkových plynů, zkvalitnění, zrychlení a větší nabídka spojů s dopadem na rozvoj měst a uspokojení přepravních potřeb.

Dále MD stanovilo parametr *počet cestujících MHD v elektrické trakci (v mil. osob/rok)*, který má vazbu na zvyšování konkurenceschopnosti veřejné dopravy vůči individuální automobilové dopravě. Pomocí tohoto parametru lze porovnat výchozí hodnotu a cílovou hodnotu, tj. nárůst osob ve veřejné dopravě. Parametr ale neumožní plně vyhodnotit cíl podpory, kterým je zvýšení konkurenceschopnosti veřejné dopravy vůči automobilové, tj. vyčíslit zda, případně v jaké míře, došlo vlivem podpory ke snížení využívání automobilové dopravy ve městech. Navíc parametr *počet cestujících MHD v elektrické trakci* byl z 12 kontrolovaných projektů sledován pouze u jednoho projektu.

##### **Konkrétní způsob průkazného hodnocení skutečných přínosů a ověření efektivity podpory není stanoven**

V rámci kontroly koncepční činnosti MD ověřoval NKÚ, zda MD stanovilo jednoznačný postup, na jehož základě by bylo schopno vyhodnotit přínosy projektů po realizaci.

K 31. říjnu 2020 bylo z 12 kontrolovaných projektů ukončeno celkem šest projektů. Závěrečné zprávy těchto projektů obsahovaly popis realizace projektů, jejich skutečné celkové náklady, dosažení (plnění) hodnot stanovených ukazatelů, informaci o příjmech projektů za sledované období, splnění publicity, identifikaci problémů a jejich řešení apod. Informace o plnění cílů a očekávaných přínosů podpory tyto zprávy neobsahovaly. MD tyto informace v závěrečných zprávách nepožadovalo.

Na vyhodnocení přínosů vybraných projektů ve specifickém cíli 1.4 bude zaměřena evaluace „Hodnocení vlivu OPD2 na rozvoj vybraných aglomerací“. Tato evaluace je zanesena v plánu hodnocení operačního programu *Doprava 2014–2020* (evaluačním plánu), který byl schválen ze strany monitorovacího výboru OPD. Předpokládaný termín realizace této evaluace je v roce 2021 (pravděpodobněji až v roce 2022). Požadavky na metodiku evaluace, která bude v rámci

hodnocení aplikována, mají být podle MD formulovány v zadávací dokumentaci na výběr externího evaluátora. Podkladová data mají být převzata na projektové úrovni od žadatelů/příjemců a doplněna daty pravidelně sledovanými statistickými organizacemi.

MD hodnotilo ekonomickou efektivnost projektů při posuzování žádostí o podporu pomocí výpočtu čisté současné hodnoty a vnitřním výnosovým procentem. U kontrolovaných podpořených 12 projektů bylo ověřeno, že projekty splnily kritéria ekonomické efektivnosti, což bylo řádně zdokumentováno. V rámci hodnocení ekonomické efektivnosti bylo např. posuzováno i očekávané zvýšení počtu cestujících na základě výstavby nové tratě (modernizace tratě), úspora přepravního (cestovního) času, odlehčení linek, které před výstavbou nové tratě zajišťovaly danou přepravu osob, ochrana životního prostředí z důvodu, že byly nahrazeny autobusy, které zajišťovaly před výstavbou nové tramvajové tratě dopravní obslužnost, a cestující místo stávající individuální automobilové dopravy upřednostní novou, popř. rekonstruovanou tramvajovou dopravu apod. MD konkrétně nevysvětlilo, jak bude ověřovat naplnění těchto předpokladů. Skutečné výsledky a výstupy podpory budou v rámci evaluace hodnoceny ve vztahu k předpokladům uvedeným v žádostech o podporu a v širších socioekonomických souvislostech a zaměření a aktivity plánované evaluace bude MD upřesňovat podle možnosti získání reálných dat.

### **Připravenost projektů byla nízká**

NKÚ prověřil, zda je plánování a vyhlásování výzev prováděno včas a zda nedochází ke zpoždování ve vyhlásování výzev. MD vyhlásilo první kolo výzev pro předkládání žádostí o podporu (č. 16–26) v rámci SC 1.4 v srpnu 2016 s datem ukončení příjmů žádostí o podporu do konce roku 2017. Nejzazší datum ukončení fyzické realizace bylo 31. prosince 2020. Výzva byla vyhlášena s víc než ročním odstupem od schválení OPD II, což MD vysvětlilo povinností vyhlásit výzvy po šesti měsících od schválení harmonogramu výzev, které se uskutečnilo v prosinci 2015.

Druhé kolo výzev (č. 53–63) MD vyhlásilo v dubnu 2018, což zdůvodnilo tím, že v prvním kole výzev byla připravenost projektů k okamžité realizaci nižší, než MD původně předpokládalo, a tudíž ponechalo žadatelům více času, aby mohli připravit kvalitní projekty k realizaci v rámci druhé výzvy. Nepřipravenost kvalitních projektů dokládá skutečnost, že v rámci prvního kola výzev z 11<sup>10</sup> měst/aglomerací o podporu nepožádaly celkem čtyři. V rámci druhého kola výzev požádalo o podporu 12 měst/aglomerací. Poslední výzvu k předkládání žádostí o podporu (č. 79) vyhlásilo MD v srpnu 2019 pro Mariánské Lázně. Nejzazší datum pro ukončení fyzické realizace projektů je 31. prosince 2022<sup>11</sup>.

MD dvakrát prodloužilo termín ukončení příjmu žádostí, a to až do konce dubna 2020. Důvodem prodloužení byla snaha MD o vytvoření delšího časového prostoru pro všechny žadatele k dopracování žádostí a k zohlednění závěrů vyplývajících z věcného hodnocení již předložených a posouzených předběžných žádostí. Zohledněn byl i dopad pandemie covid-19. Zároveň MD navýšilo alokaci pro město Plzeň o 150 mil. Kč a pro ostravskou aglomeraci o 30 mil. Kč z důvodu žadatelem deklarované absorpční kapacity, která překračovala disponibilní alokaci v příslušných výzvách.

---

<sup>10</sup> V prvním kole výzev MD nevyhlásilo výzvu pro město Mariánské Lázně.

<sup>11</sup> Zdroj informací: <https://www.opd.cz/stranka/Ridici-organ-OPD-zverejnuje-zmenu-konecneho-terminu-u-vyzev-v-ramci-SC-14>, <https://www.opd.cz/stranka/Zmeny-vyzev-ramci-specifickeho-cile-14-OPD>.



## Nepřipravenost výstavby metra D měla dopad na nízké čerpání alokovaných prostředků

Celková alokace pro SC 1.4 činila 11 700 mil. Kč, z toho celkem 5 000 mil. Kč plánovalo MD využít pro výstavbu linky metra D a zbytek alokace rozdělit jednotlivým aglomeracím/městům.

Výši podpory pro některé aglomerace/města stanovilo MD na základě dohody se zástupci jednotlivých měst v roce 2015 a v některých případech direktivně, protože k dohodě nedošlo. MD při stanovení alokace vycházelo nejen z požadavků podle projektových záměrů, ale i z předpokladu nižší finanční náročnosti trolejbusových tratí oproti tramvajovým, z velikosti aglomerace/města, z přepravních výkonů, stavu ovzduší apod. Jednotlivé výzvy k předkládání žádostí o podporu pak MD vyhlášovalo pro konkrétní aglomerace a města, jak je uvedeno v tabulce č. 1.

**Tabulka č. 1: Výše jednotlivých výzev k podání žádosti o podporu**

Město / aglomerační oblast	První kolo výzev		Druhé kolo výzev	
	Číslo výzvy	Příspěvek EU (v Kč)	Číslo výzvy	Příspěvek EU (v Kč)
Praha	16	5 000 000 000	53	3 400 000 000
Brno	18	1 606 500 000	55	1 732 937 769
Plzeň	17	630 000 000	54	720 542 000
Olomouc	19	715 500 000	56	812 634 345
Ostravská aglomerace	20	990 000 000	57	658 497 316
Ústecko-chomutovská aglomerace	21	432 000 000	58	542 900 000
Hradecko-pardubická aglomerace	22	126 000 000	59	135 619 655
Zlín	23	25 600 000	60	67 600 000
Jihlava	24	20 100 000	61	105 949 291
České Budějovice	25	26 500 000	62	198 500 000
Liberecká aglomerace	26	827 700 000	63	867 700 000
Mariánské Lázně			79	45 000 000
<b>Celkem</b>		<b>10 399 900 000</b>		<b>9 287 880 376</b>

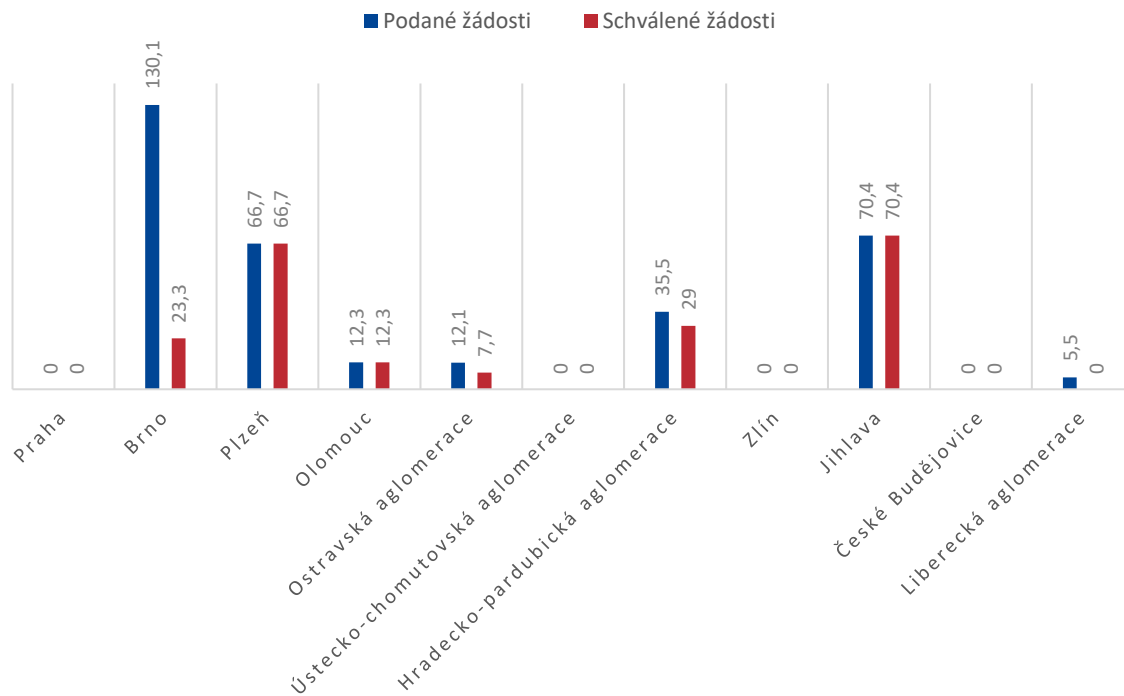
**Zdroj:** informační systém MS 2014+, OPD II.

V rámci prvního kola výzev s alokací 10 400 mil. Kč bylo podáno celkem 18 žádostí o podporu s požadovaným příspěvkem z fondů EU<sup>12</sup> ve výši 2 828,043 mil. Kč (viz příloha č. 4 tohoto kontrolního závěru). Celkem tři žádosti byly zamítnuty z důvodu neplnění podmínek věcného hodnocení, tři byly staženy žadatelem a jedna byla ukončena ŘO<sup>13</sup>, což celkem tvořilo 64 % z požadované podpory v rámci 18 podaných žádostí. Na schválené žádosti z prvního kola byl požadován příspěvek z EU ve výši 1 010,034 mil. Kč, tj. necelých 10 % alokace. Nízký podíl rozdělené alokace v rámci prvního kola byl výrazně ovlivněn skutečností, že nebyl realizován projekt metra D hlavního města Prahy, pro který bylo uvažováno s podporou ve výši 5 000 mil. Kč. Podpora v rámci SC 1.4 nebyla pro výstavbu metra D využita, protože nebyly zpracovány všechny stupně přípravy výstavby. Ostatní aglomerace/města už nebyly schopny ani v následujících výzvách deklarovat potenciální volnou absorpční kapacitu v rámci SC 1.4.

<sup>12</sup> Fond soudržnosti (FS) a Evropský fond pro regionální rozvoj (ERDF).

<sup>13</sup> Důvodem ukončení žádosti ze strany ŘO byla skutečnost, že žadatel podal předběžnou žádost a již dále nepodal plnou žádost o podporu a domluvil se s ŘO na podání žádosti až v druhé výzvě.

**Graf č. 1: První kolo výzev k předložení žádosti o podporu v rámci SC 1.4 (v %)**



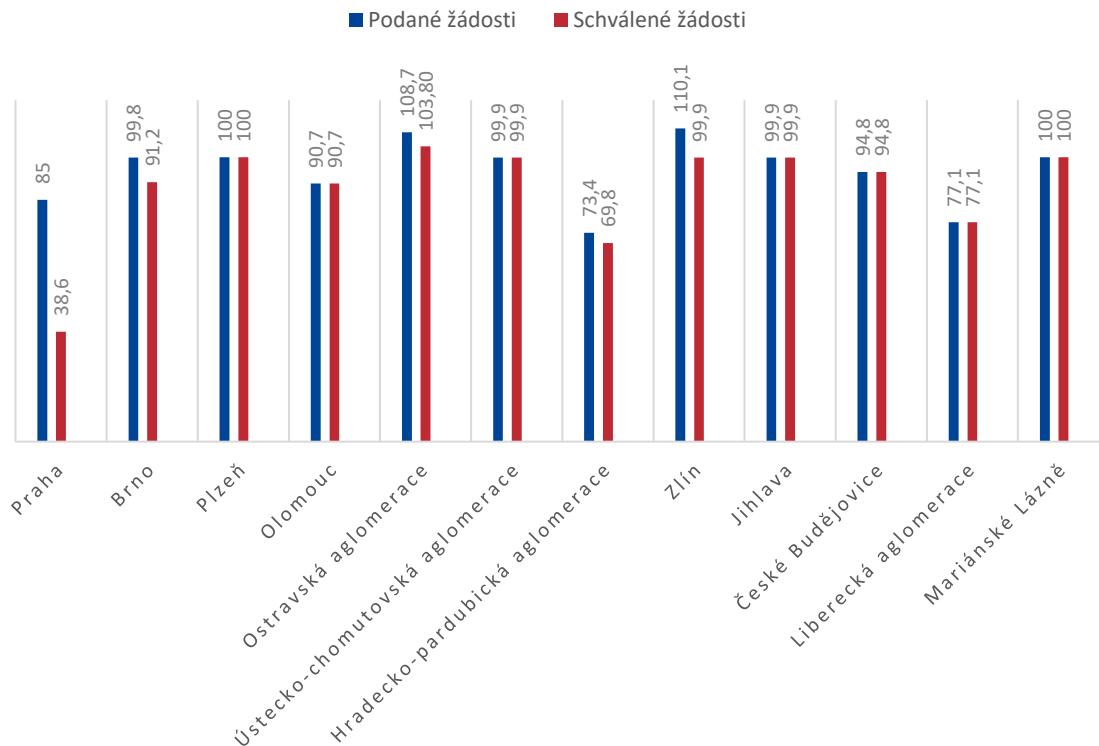
**Zdroj:** výzvy k předložení žádosti o podporu v rámci SC 1.4, informace MD.

### **Třetina peněžních prostředků určených pro specifický cíl 1.4 nebyla rozdělena**

V rámci druhého kola výzev byly vyhlášeny výzvy pro jednotlivé aglomerace/města v celkové výši 9 287,880 mil. Kč (viz příloha č. 5 tohoto kontrolního závěru). Z 38 žádostí o podporu ve výši 8 517,551 mil. Kč bylo pět žádostí zamítnuto z důvodu nesplnění podmínek podpory, jedna žádost byla stažena žadatelem a jedna byla ukončena ŘO. Hlavní město Praha podalo žádosti na celkem 6 projektů v celkovém objemu 2 889,858 mil. Kč. Dva projekty v objemu 1 578,892 mil. Kč byly vyřazeny z důvodu nesplnění podmínek věcného hodnocení. Kontrolou bylo dále zjištěno, že všechny schválené žádosti o podporu naplnily požadavky k dosažení SC 1.4 a splnily kritéria výběru projektů pro tento specifický cíl, a byly tedy vybrány k realizaci oprávněně.

Hlavní město Praha z výzvy ve výši 3 400,000 mil. Kč vyčerpá maximálně částku ve výši 1 310,966 mil. Kč, což je 39 % alokace určené pro hlavní město Prahu. Na schválené žádosti v rámci druhého kola byl požadován příspěvek EU ve výši 6 745,775 mil. Kč (73 % alokace určené pro SC 1.4). Z celkových 11 700,000 mil. Kč se nepodařilo v rámci specifického cíle 1.4 rozdělit 3 944,191 mil. Kč, což je cca 34 % peněžních prostředků alokovaných pro specifický cíl 1.4. Důsledkem nevyčerpání třetiny peněžních prostředků určených pro specifický cíl 1.4 je riziko, že očekávané přínosy podpory nebudou naplněny. Na základě podaných a MD schválených žádostí o podporu je předpoklad, že z celkové alokace SC 1.4 bude vyčerpána částka v max. výši 7 755,809 mil. Kč.

**Graf č. 2: Druhé kolo výzev k předložení žádosti o podporu v rámci SC 1.4 (v %)**



**Zdroj:** výzvy k předložení žádosti o podporu v rámci SC 1.4, informace MD.

### **Riziko nižšího vlivu podpory na SC 1.4 a strategie *Evropa 2020***

NKÚ se při kontrole zaměřil i na zajištění návaznosti podpory využívání veřejné hromadné dopravy ve městech v elektrické trakci z operačního programu *Doprava 2014–2020*, jak je deklarováno ve strategii *Evropa 2020*. Strategie *Evropa 2020* byla jedním ze základních východisek zpracování operačního programu *Doprava 2014–2020*. V rámci SC 1.4 se nepodaří vyčerpat cca 3 944,191 mil. Kč na vytvoření podmínek pro zvýšení využívání veřejné hromadné dopravy ve městech v elektrické trakci a tím naplnit strategii *Evropa 2020*, kde je jeden z hlavních úkolů zaměřit se na městský rozměr dopravy, kde vzniká značná část dopravního přetížení a emisí. Vzhledem k tomu, že alokované prostředky MD rozdělí jen cca z 66 %, nepřispěje SC 1.4 k naplnění strategie *Evropa 2020* v maximální možné míře v oblasti snížení energetické náročnosti včetně dopravního přetížení a emisí ve městech.

Nerozdělení celé alokace předpokládané na SC 1.4 neznamena nižší příspěvek operačního programu *Doprava 2014–2020* ke strategii *Evropa 2020* jako celku. Nerozdělená alokace bude podle MD použita v jiných specifických cílech první prioritní osy, které na strategii *Evropa 2020* rovněž navazují.

### **Příklady poskytování podpory po ukončení realizace projektů včetně dlouhé časové prodlevy od schválení podpor**

Při ověřování, zda MD vydává právní akty o poskytnutí podpory bez zbytečného odkladu, NKÚ zjistil, že MD po schválení žádosti o podporu vydávalo schvalovací protokol, na jehož základě pak zprostředkující subjekt OPD II uzavíral s žadatelem o podporu rámcovou smlouvu o financování projektu. Kontrolou činnosti MD jako řídicího orgánu OPD II bylo zjištěno, že zprostředkující subjekt uzavíral v některých případech rámcové smlouvy až po ukončení

realizace projektu. Přitom ve výzvách k předložení žádostí o podporu je mj. uvedeno, že platby budou probíhat ex ante, to znamená před zahájením realizace projektu, na základě uzavřené rámcové smlouvy o financování projektu. Zprostředkující subjekt neuzavíral rámcové smlouvy bez zbytečného odkladu, nýbrž až s několikaměsíčním odstupem od vydání schvalovacího protokolu. Uvedené skutečnosti dokládají tyto případy:

- U projektu *Tramvajová trať 8. května* (Olomouc) byl schvalovací protokol vydán dne 5. 3. 2018. Rámcová smlouva byla uzavřena dne 20. 12. 2018, tedy cca devět měsíců po vydání schvalovacího protokolu.
- U projektu *Prodloužení tramvajové tratě na Borská pole – část Tramvajová trať* (Plzeň) byl schvalovací protokol vydán dne 12. 6. 2018. Rámcová smlouva byla uzavřena dne 4. 3. 2019, tedy cca devět měsíců po vydání schvalovacího protokolu.

U následujících případů byl projekt celý financován z vlastních prostředků příjemce a podpora z fondů EU byla na základě uzavřené rámcové smlouvy poskytnuta až po ukončení realizace projektu:

- U projektu *Měničrna Jih včetně posílení napájení tramvajové trati na tř. Kosmonautů* (Olomouc) byla rámcová smlouva uzavřena cca 1,5 měsíce po ukončení realizace projektu.
- U projektu *Modernizace tramvajové tratě 1. máje* (Olomouc) byla rámcová smlouva o financování projektu uzavřena až cca 6,5 měsíce po ukončení realizace projektu, u projektu *Rozšíření trolejové dopravy v Jihlavě* byla rámcová smlouva uzavřena až cca 6,5 měsíce po ukončení realizace projektu a u projektu *Prodloužení trolejbusové trati v Trnové a Ohrazenici* (Pardubice) byla rámcová smlouva uzavřena až cca 5,5 měsíce po ukončení realizace projektu.
- U projektu *Výstavba měničrny na konečné MHD Cihelna v Hradci Králové* nebyla uzavřena rámcová smlouva k 31. 10. 2020. Realizace probíhala od 17. 8. 2018 do 31. 12. 2019 (dle poskytnutých informací MD). Rámcová smlouva bude tedy uzavřena až po více než roce od ukončení realizace projektu.
- U projektu *Trolejbusová trať Pod Strání* (Hradec Králové) byla rámcová smlouva uzavřena dne 24. 11. 2020. Realizace probíhala od 27. 6. 2018 do 31. 12. 2019 (dle poskytnutých informací MD). Rámcová smlouva byla tedy uzavřena až po cca 11 měsících po končení realizace projektu.

Tyto skutečnosti neměly negativní dopad na čerpání podpory.

### **Kontrola veřejných zakázek u 12 kontrolovaných projektů**

Kontrola NKÚ ověřovala, zda byla jednotlivá zadávací řízení realizována v souladu se zákonem č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách (dále také „ZVZ“), resp. se zákonem č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek (dále také „ZZVZ“). Zejména bylo ověřeno, zda byly zadávací dokumentace jednotlivých veřejných zakázek vyhotoveny v souladu se ZVZ, resp. ZZVZ, zda byly smlouvy uzavřené v souladu s nabídkami vítězných uchazečů a zda byly předměty zakázek realizovány v souladu s uzavřenými smlouvami. Kontrolou nebyly zjištěny nedostatky.

### **Rozdíly stavebních nákladů na jednotku u vybraného vzorku**

NKÚ se při kontrole zaměřil na porovnání stavebních nákladů u vybraného vzorku, tj. zda nejsou u srovnatelných projektů významné rozdíly v cenách na 1 km tratě, a to u šesti projektů zaměřených na výstavbu tramvajové trati, u nichž probíhala realizace nebo byly již dokončeny. Náklady na 1 km tratě jsou uvedeny v tabulce č. 2.

**Tabulka č. 2: Náklady na 1 km tratě**

Poř. č.	Číslo projektu	Název projektu	Délka (v km)	Stavební náklady stavebního objektu tramvajová trať (v Kč bez DPH)	Stavební náklady na 1 km stavebního objektu tramvajová trať (v Kč bez DPH)
1.	CZ.04.1.40/0.0/0.0/16_017/0000128	Prodloužení tramvajové tratě na Borská pole – část Tramvajová trať	1,350	125 991 908,16	<b>93 327 339,38</b>
2.	CZ.04.1.40/0.0/0.0/16_018/0000120	Tramvajová trať Plotní	1,415	133 113 557,67	<b>94 073 185,63</b>
3.	CZ.04.1.40/0.0/0.0/18_055/0000326	Prodloužení tramvajové trati z Osově ke Kampusu MU v Bohunicích	0,915	112 068 896,00	<b>122 479 667,76</b>
4.	CZ.04.1.40/0.0/0.0/16_019/0000068	Modernizace tramvajové tratě 1. máje	0,401	25 906 352,38	<b>64 604 370,02</b>
5.	CZ.04.1.40/0.0/0.0/16_019/0000137	Tramvajová trať 8. května	0,303	19 820 785,95	<b>65 415 135,15</b>
6.	CZ.04.1.40/0.0/0.0/16_020/0000119	Rekonstrukce tramvajové trati včetně výstavby nových tramvajových mostů na ul. Výškovická, Ostrava	0,411	13 651 732,66	<b>33 215 894,55</b>

**Zdroj:** monitorovací systém MS2014+, projektové dokumentace staveb, oceněné výkazy výměr vybraných (vítězných) dodavatelů staveb; výpočet vypracoval NKÚ.

Pro porovnání byly vybrány stavební objekty týkající se výstavby samotné tramvajové trati (tramvajového svršku a spodku); tyto objekty představují cca 1/3 celkových stavebních nákladů<sup>14</sup> v tabulce uvedených staveb. Kontrolou byly zjištěny významné rozdíly, které ale byly odůvodněné, protože se lišily podle míry složitosti stavby a množství prováděných prací. Např. náklady na novostavbu stavebních objektů tramvajové trati činily cca 94 mil. Kč bez DPH na 1 km trati (projekty č. 1 a 2 v tabulce). Náklady projektu č. 3, které činily cca 122 mil. Kč bez DPH, odpovídaly složitosti této stavby: součástí stavebního objektu tramvajové trati je několik výhybek, kolejových křížení a také čtyři odstavné koleje. Náklady na modernizaci stavebních objektů tramvajové trati činily cca 65 mil. Kč bez DPH na 1 km trati (projekty č. 4 a 5). Náklady na rekonstrukci stavebního objektu tramvajová trať činily cca 33 mil. Kč bez DPH na 1 km trati (projekt s pořadovým č. 6); nízké náklady tohoto projektu vyplývají z menšího množství prováděných prací oproti modernizaci, např. nebyly prováděny téměř žádné práce<sup>15</sup> na tramvajovém spodku.

### Kontrolované projekty byly v souladu s koncepcí dopravy měst

Kontrolou jednotlivých projektů NKÚ ověřoval z pohledu účelnosti, zda jsou v souladu s městskou koncepcí dopravy a zda je zajištěna koordinace s ostatními projekty rozvoje navazující infrastruktury. Oblast infrastruktury MHD v elektrické trakci patří do vlastnictví obcí, případně akciových společností, jejichž výlučným akcionářem je město. Proto musí být příslušné koncepce schváleny zastupitelstvy jednotlivých měst. Těmito koncepcemi jsou plány udržitelné městské mobility (dále také „SUMP“) nebo strategické rámce udržitelné městské mobility (dále také „SUMF“).

SUMF jsou zjednodušené plány zaměřené zejména na oblast MHD a další projekty financované z OPD II a případně IROP. SUMF je ve své podstatě prvním krokem k dokončení SUMP. Zjednodušený SUMF byl městům umožněn proto, že zpracování SUMP vyžaduje několikaletý proces a v rámci současného programovacího období by pak na tento požadavek některá města nestačila včas zareagovat. SUMP nebo SUMF musí obsahovat právě tyto projekty, které jsou financovány z OPD II a IROP. Na MD je zřízena komise pro posuzování dokumentů městské

<sup>14</sup> S výjimkou stavby „Prodloužení tramvajové trati z Osově ke Kampusu MU v Bohunicích“, kde stavební objekty tramvajové trati představují cca 9 % stavebních nákladů; u této stavby tvoří 51 % stavebních nákladů tunelové stavby.

<sup>15</sup> Na nových mostech nebyly v rámci tramvajového spodku provedeny žádné práce, mimo mosty byly provedeny jen drobné práce, jako např. dosypání štěrku, úprava pláň se zhutněním, nový trativod apod.

mobility, která posuzuje, zda schválený dokument města vyhovuje jako podklad pro financování projektů z OPD II. Kontrolou NKÚ bylo zjištěno, že kontrolované projekty byly v souladu s danou městskou koncepcí dopravy. Kontrola NKÚ dále zjistila, že u kontrolovaných projektů byla rovněž zajištěna koordinace s ostatními projekty rozvoje navazující infrastruktury.

### **Kontrola připravenosti projektů včetně zpracování projektové dokumentace u 12 kontrolovaných projektů**

Kontrolou bylo ověřeno a zjištěno, že stavby byly řádně připraveny po stránce stavebních povolení a po stránce majetkoprávního vypořádání.

Dále bylo kontrolou ověřeno, zda byly projektové dokumentace k projektům zpracovány tak, aby byly minimalizovány změny během výstavby, včetně jejich dopadů na termíny realizace. V projektových dokumentacích jednotlivých kontrolovaných projektů nebyly kontrolou NKÚ zjištěny nedostatky, které by měly za následek navýšení celkové ceny za vyhotovení předmětného díla či prodloužení doby jeho realizace.

### **Kontrolní činnosti MD**

Kontrolou bylo ověřováno, zda MD provádí kontrolu zadávání zakázek po vydání rozhodnutí o přidělení dotace před proplacením závěrečné žádosti o platbu a zda provádí kontrolu na místě. Dále bylo kontrole podrobena, zda má MD zpracován plán kontrol a zda ho průběžně aktualizuje.

Z 12 kontrolovaných projektů provedlo MD kontrolu zadávání zakázek u devíti projektů v celkovém objemu CZV 2 490,746 mil. Kč. MD rovněž provedlo v kontrolovaném období dvě kontroly delegovaných činností u ZS. Kontrolou nebyly zjištěny nedostatky.

### **Způsobilost výdajů a podmínka publicity projektů**

Kontrola NKÚ ověřila, že způsobilé výdaje kontrolovaných projektů vykázané v žádostech o platbu byly věcně, časově a místně způsobilé. Výdaje zařazené do způsobilých výdajů splňovaly hlediska způsobilosti a byly řádně identifikovatelné, prokazatelné a doložitelné. Dále bylo kontrolou zjištěno, že u kontrolovaných projektů byla zajištěna publicita projektu v souladu se závaznými pravidly pro publicitu.

## Seznam zkratk

CZV	celkové způsobilé výdaje
ČR	Česká republika
DPH	daň z přidané hodnoty
ESI fondy	evropské strukturální a investiční fondy
EU	Evropská unie
IROP	<i>Integrovaný regionální operační program</i>
ISKP14+	informační systém koncového příjemce
MD	Ministerstvo dopravy
MS2014+	monitorovací systém evropských strukturálních a investičních fondů pro programové období 2014–2020
NKÚ	Nejvyšší kontrolní úřad
OPD II / OPD	operační program <i>Doprava 2014–2020</i>
rámcová smlouva	rámcová smlouva na financování projektu v rámci operačního programu <i>Doprava 2014–2020</i> z rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury
ŘO	řídící orgán
SC	specifický cíl
SFDI	Státní fond dopravní infrastruktury
SUMF	strategický rámec udržitelné městské mobility
SUMP	plán udržitelné městské mobility
ZS	zprostředkující subjekt
ZVZ	zákon o veřejných zakázkách
ZZoR	závěrečná zpráva o realizaci projektu
ZZVZ	zákon o zadávání veřejných zakázek

## Schválené žádosti o podporu v rámci prvního a druhého kola výzev SC 1.4

Poř. číslo	Registrační číslo projektu, název projektu	Zadavatel	Datum zahájení (předpoklad)	Datum ukončení (předpoklad)	CZV projektu (v Kč)	Příspěvek EU celkem (v Kč)
1.	CZ.04.1.40/0.0/0.0/15_024/0000095 Rozšíření trolejové dopravy v Jihlavě	Dopravní podnik města Jihlavy, a.s.	1. 9. 2017	30. 11. 2017	16 664 832,33	14 150 708,48
2.	CZ.04.1.40/0.0/0.0/16_017/0000128 Prodloužení tramvajové tratě na Borská pole – část Tramvajová trať	Statutární město Plzeň	2. 4. 2018	29. 5. 2020	441 800 591,00	355 176 749,15
3.	CZ.04.1.40/0.0/0.0/16_017/0000138 Výměna technologií měření Letná a Bory pro MHD v Plzni	Plzeňské městské dopravní podniky, a.s.	1. 3. 2018	30. 6. 2020	76 683 715,92	65 181 158,53
4.	CZ.04.1.40/0.0/0.0/16_018/0000120 Tramvajová trať Plotní	Dopravní podnik města Brna, a.s.	1. 3. 2018	31. 12. 2020	322 838 187,00	269 335 828,85
5.	CZ.04.1.40/0.0/0.0/16_018/0000124 Trolejbusová trať Novolíšeňská–Jírova	Dopravní podnik města Brna, a.s.	1. 5. 2018	29. 11. 2019	124 257 624,00	105 618 980,40
6.	CZ.04.1.40/0.0/0.0/16_019/0000068 Modernizace tramvajové tratě 1. máje	Statutární město Olomouc	Neuvedeno	28. 2. 2018	44 260 786,55	30 962 633,23
7.	CZ.04.1.40/0.0/0.0/16_019/0000132 Mělník Jih včetně posílení napájení tramvajové trati na tř. Kosmonautů	Dopravní podnik města Olomouce, a.s.	1. 12. 2017	31. 5. 2018	24 882 015,00	21 149 712,75
8.	CZ.04.1.40/0.0/0.0/16_019/0000137 Tramvajová trať 8. května	Statutární město Olomouc	1. 3. 2020	30. 11. 2020	45 597 422,79	35 606 799,46
9.	CZ.04.1.40/0.0/0.0/16_020/0000119 Rekonstrukce tramvajové trati včetně výstavby nových tramvajových mostů na ul. Výškovická, Ostrava	Dopravní podnik Ostrava a.s.	1. 3. 2018	31. 8. 2020	89 730 894,38	76 271 260,22
10.	CZ.04.1.40/0.0/0.0/16_022/0000135 Prodloužení trolejbusové trati na obřatiště Zámeček	Dopravní podnik města Pardubic a.s.	11. 7. 2017	31. 12. 2017	12 771 475,13	10 855 753,86
11.	CZ.04.1.40/0.0/0.0/16_022/0000136 Prodloužení trolejbusové trati v Trnové a Ohrazenici	Dopravní podnik města Pardubic a.s.	11. 7. 2017	31. 12. 2017	30 264 224,82	25 724 591,09
12.	CZ.04.1.40/0.0/0.0/18_053/0000410 TT Divoká Šárka– Sídliště Na Dědině	Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost	1. 3. 2021	30. 12. 2022	836 668 914,00	711 168 576,90
13.	CZ.04.1.40/0.0/0.0/18_053/0000411 Tramvajová trať Sídliště Modřany-Libuš (1. etapa)	Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost	1. 11. 2020	28. 2. 2022	359 307 856,00	305 411 677,00
14.	CZ.04.1.40/0.0/0.0/18_053/0000412 Tramvajová smyčka Zahradní Město	Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost	1. 3. 2021	30. 9. 2021	113 835 669,00	96 760 318,65
15.	CZ.04.1.40/0.0/0.0/18_053/0000422 Tramvajová trať Sídliště Barrandov-Holyně-Slivenec (0. – 1. etapa)	Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost	15. 3. 2020	30. 9. 2022	232 500 470,70	197 625 400,29
16.	CZ.04.1.40/0.0/0.0/18_054/0000408 Rekonstrukce vozovny tramvají Slovany, Plzeň	Plzeňské městské dopravní podniky, a.s.	1. 7. 2020	31. 12. 2022	847 696 471,00	720 542 000,00
17.	CZ.04.1.40/0.0/0.0/18_055/0000326 Prodloužení tramvajové trati z Osově ke Kampusu MU v Bohunicích	Dopravní podnik města Brna, a.s.	12. 10. 2015	17. 12. 2022	1 362 239 493,00	1 157 903 569,05



Poř. číslo	Registrační číslo projektu, název projektu	Zadavatel	Datum zahájení (předpoklad)	Datum ukončení (předpoklad)	CZV projektu (v Kč)	Příspěvek EU celkem (v Kč)
18.	CZ.04.1.40/0.0/0.0/18_055/0000397 Modernizace a rozšíření tramvajové vozovny Pisárky – II. etapa	Dopravní podnik města Brna, a.s.	24. 9. 2018	31. 8. 2020	413 458 395,00	351 439 635,75
19.	CZ.04.1.40/0.0/0.0/18_055/0000398 Posílení napájení oblasti Netroufalky pro elektrickou trakci	Dopravní podnik města Brna, a.s.	25. 7. 2018	30. 11. 2020	84 349 762,00	71 697 297,70
20.	CZ.04.1.40/0.0/0.0/18_056/0000402 Měnična Fibichova	Dopravní podnik města Olomouce, a.s.	2. 1. 2021	31. 12. 2021	52 257 103,35	44 418 537,84
21.	CZ.04.1.40/0.0/0.0/18_056/0000403 Měnična Západ	Dopravní podnik města Olomouce, a.s.	2. 1. 2021	30. 6. 2022	56 662 790,63	48 163 372,03
22.	CZ.04.1.40/0.0/0.0/18_056/0000415 Tramvajová trať II. etapa Nové Sady – Povel a Odstavy tramvajů Jeremenkova	Statutární město Olomouc	2. 3. 2020	30. 11. 2022	757 712 758,00	644 055 844,30
23.	CZ.04.1.40/0.0/0.0/18_057/0000381 ITI – Modernizace trakčních měníren DPO	Dopravní podnik Ostrava a.s.	1. 5. 2018	30. 9. 2021	113 344 332,19	96 342 682,36
24.	CZ.04.1.40/0.0/0.0/18_057/0000399 ITI – Zvyšování rychlosti tramvajové dopravy v DPO	Dopravní podnik Ostrava a.s.	2. 4. 2019	30. 8. 2022	180 829 894,72	153 705 410,51
25.	CZ.04.1.40/0.0/0.0/18_057/0000401 Rekonstrukce a modernizace technologického vybavení měníren Čajkovského a Kylešovská a vlastních objektů měníren	Městský dopravní podnik Opava, a.s.	1. 11. 2020	28. 2. 2022	17 502 717,27	14 877 309,67
26.	CZ.04.1.40/0.0/0.0/18_057/0000419 ITI – Modernizace tramvajových tratí DPO	Dopravní podnik Ostrava a.s.	1. 5. 2020	31. 12. 2022	492 373 775,13	418 517 708,86
27.	CZ.04.1.40/0.0/0.0/18_058/0000361 Výměna technologie usměrňovacích skupin a stejnosměrného rozvodu 660 V	Dopravní podnik města Ústí nad Labem a.s.	1. 10. 2019	31. 10. 2021	46 255 000,00	35 451 912,00
28.	CZ.04.1.40/0.0/0.0/18_058/0000365 Modernizace a rekonstrukce tramvajové trati Most–Litvínov	Dopravní podnik měst Mostu a Litvínova, a.s.	3. 2. 2020	31. 12. 2021	566 399 260,00	468 103 500,00
29.	CZ.04.1.40/0.0/0.0/18_058/0000366 Rozšíření a modernizace trolejbusových tratí Teplice	Statutární město Teplice	1. 3. 2020	31. 12. 2021	46 286 711,81	39 343 705,03
30.	CZ.04.1.40/0.0/0.0/18_059/0000358 Trolejbusová trať Pod Strání	Dopravní podnik města Hradce Králové, a.s.	27. 6. 2018	31. 12. 2019	12 025 000,00	10 221 250,00
31.	CZ.04.1.40/0.0/0.0/18_059/0000362 Výstavba měničny na konečné MHD Cihelna v Hradci Králové	Dopravní podnik města Hradce Králové, a.s.	17. 8. 2018	31. 12. 2019	5 733 875,18	4 873 793,90
32.	CZ.04.1.40/0.0/0.0/18_059/0000407 Modernizace měničny Nový Hradec Králové	Dopravní podnik města Hradce Králové, a.s.	1. 4. 2021	31. 8. 2021	20 655 000,00	17 556 750,00
33.	CZ.04.1.40/0.0/0.0/18_059/0000424 Trolejbusová trať Dukla, vozovna – Hlavní nádraží	Dopravní podnik města Pardubic a.s.	1. 4. 2021	31. 10. 2021	45 000 000,00	38 207 500,00
34.	CZ.04.1.40/0.0/0.0/18_059/0000425 Posílení napájení trolejbusových tratí v centru Pardubic obnovou měničny „Stadion“	Dopravní podnik města Pardubic a.s.	1. 3. 2021	31. 8. 2021	18 000 000,00	15 300 000,00

Poř. číslo	Registrační číslo projektu, název projektu	Zadavatel	Datum zahájení (předpoklad)	Datum ukončení (předpoklad)	CZV projektu (v Kč)	Příspěvek EU celkem (v Kč)
35.	CZ.04.1.40/0.0/0.0/18_059/0000426 Trolejbusová trať ve Studentské ulici	Dopravní podnik města Pardubic a.s.	1. 4. 2021	12. 12. 2021	10 000 000,00	8 491 500,00
36.	CZ.04.1.40/0.0/0.0/18_060/0000416 Výstavba a modernizace měníren Zlín a Otrokovice	Dopravní společnost Zlín-Otrokovice, s.r.o.	1. 12. 2020	31. 12. 2021	69 952 737,00	59 459 826,45
37.	CZ.04.1.40/0.0/0.0/18_060/0000417 Prodloužení trolejové trati Otrokovice	Dopravní společnost Zlín-Otrokovice, s.r.o.	1. 9. 2020	31. 3. 2021	9 576 674,00	8 140 172,90
38.	CZ.04.1.40/0.0/0.0/18_061/0000396 Rozšíření trolejbusové dopravy Jihlava-sever	Statutární město Jihlava	20. 1. 2021	30. 9. 2022	124 646 000,00	105 949 100,00
39.	CZ.04.1.40/0.0/0.0/18_062/0000405 Modernizace napájecí sítě trolejbusové dopravy v Českých Budějovicích – Modernizace tří měníren napájejících el. proudem trakční sítě trolejbusů	Dopravní podnik města České Budějovice, a.s.	1. 10. 2020	31. 12. 2022	121 563 082,91	103 328 620,47
40.	CZ.04.1.40/0.0/0.0/18_062/0000406 budování nové měnírny MR5 a vybudování nové trolejbusové trati (propojení trolejbusové vozovny v ulici Horní s ulicemi Strakonická a Nádražní)	Dopravní podnik města České Budějovice, a.s.	1. 10. 2020	31. 12. 2022	99 695 072,77	84 740 811,85
41.	CZ.04.1.40/0.0/0.0/18_063/0000418 Tramvajová trať Liberec – Jablonec nad Nisou – rekonstrukce	Dopravní podnik měst Liberce a Jablonce nad Nisou, a.s.	1. 5. 2021	30. 12. 2022	787 045 226,18	668 988 442,25
42.	CZ.04.1.40/0.0/0.0/19_079/0000477 Modernizace měnírny pro trolejbusovou dráhu Mariánské Lázně a rekonstrukce trakčního vedení pro trolejbusovou dráhu Mariánské Lázně	Městská doprava Mariánské Lázně s.r.o.	1. 7. 2020	31. 12. 2021	52 928 191,77	44 988 963,00

Zdroj: informace MD.

## Seznam ukončených projektů v rámci SC 1.4

Poř. číslo	Registrační číslo projektu, název projektu	Zadavatel	Závěrečná zpráva o realizaci projektu (ZZoR)	Datum zahájení a ukončení realizace projektu*
1.	CZ.04.1.40/0.0/0.0/15_024/0000095 Rozšíření trolejové dopravy v Jihlavě	Dopravní podnik města Jihlavy, a.s.	23. 11. 2018	1. 9. 2017 – 30. 11. 2017
2.	CZ.04.1.40/0.0/0.0/16_017/0000128 Prodloužení tramvajové tratě na Borská pole – část Tramvajová trať	Statutární město Plzeň	26. 1. 2021	18. 4. 2016 – 30. 10. 2020
3.	CZ.04.1.40/0.0/0.0/16_017/0000138 Výměna technologií měření Letná a Bory pro MHD v Plzni	Plzeňské městské dopravní podniky, a.s.	11. 8. 2020	17. 8. 2018 – 15. 4. 2020
4.	CZ.04.1.40/0.0/0.0/16_018/0000124 Trolejbusová trať Novolíšeňská–Jírova	Dopravní podnik města Brna, a.s.	16. 4. 2020	4. 3. 2019 – 29. 11. 2019
5.	CZ.04.1.40/0.0/0.0/16_019/0000068 Modernizace tramvajové tratě 1. máje	Statutární město Olomouc	23. 11. 2018	7. 4. 2017 – 21. 11. 2017
6.	CZ.04.1.40/0.0/0.0/16_019/0000132 Měnična Jih včetně posílení napájení tramvajové trati na tř. Kosmonautů	Dopravní podnik města Olomouce, a.s.	24. 10. 2018	1. 12. 2017 – 31. 5. 2018
7.	CZ.04.1.40/0.0/0.0/16_020/0000119 Rekonstrukce tramvajové trati včetně výstavby nových tramvajových mostů na ul. Výškovická, Ostrava	Dopravní podnik Ostrava a.s.	6. 10. 2020	1. 4. 2018 – 30. 9. 2020
8.	CZ.04.1.40/0.0/0.0/16_022/0000135 Prodloužení trolejbusové trati na obratiště Zámeček	Dopravní podnik města Pardubic a.s.	4. 10. 2019	11. 7. 2017 – 4. 3. 2018
9.	CZ.04.1.40/0.0/0.0/16_022/0000136 Prodloužení trolejbusové trati v Trnové a Ohrazenici	Dopravní podnik města Pardubic a.s.	4. 10. 2019	11. 7. 2017 – 4. 3. 2018

Zdroj: informace MD.

\* Data uváděná v ZZoR.

## Projekty vybrané ke kontrole

Poř. číslo	Registrační číslo projektu	Název projektu	Zadavatel	Datum realizace (předpoklad) od-do	Celkové způsobilé výdaje projektu v Kč (bez DPH)	Proplaceno z OPD k 31. 10. 2020
1.	CZ.04.1.40/0.0/0.0/16_017/0000128	Prodloužení tramvajové tratě na Borská pole – část Tramvajová trať	Statutární město Plzeň	2. 4. 2018 – 29. 5. 2020	415 644 695,00	355 176 654,15
2.	CZ.04.1.40/0.0/0.0/16_017/0000138	Výměna technologií měření Letná a Bory pro MHD v Plzni	Plzeňské městské dopravní podniky, a.s.	1. 3. 2018 – 30. 6. 2020	76 683 716,00	64 161 107,89
3.	CZ.04.1.40/0.0/0.0/16_018/0000120	Tramvajová trať Plotní	Dopravní podnik města Brna, a.s.	1. 3. 2018 – 31. 12. 2020	322 838 187,00	254 754 900,38
4.	CZ.04.1.40/0.0/0.0/16_018/0000124	Trolejbusová trať Novolíšeňská–Jírova	Dopravní podnik města Brna, a.s.	1. 5. 2018 – 29. 11. 2019	124 257 624,00	92 674 398,81
5.	CZ.04.1.40/0.0/0.0/18_055/0000326	Prodloužení tramvajové trati z Osově ke Kampusu MU v Bohunicích	Dopravní podnik města Brna, a.s.	12. 10. 2015 – 17. 12. 2022	1 362 239 493,00	521 403 712,20
6.	CZ.04.1.40/0.0/0.0/16_019/0000068	Modernizace tramvajové tratě 1. máje	Statutární město Olomouc	Neuvedeno – 28. 2. 2018	36 579 162,44	25 560 686,13
7.	CZ.04.1.40/0.0/0.0/16_019/0000132	Měnič Jih včetně posílení napájení tramvajové trati na tř. Kosmonautů	Dopravní podnik města Olomouce, a.s.	1. 12. 2017 – 31. 5. 2018	24 882 015,00	16 300 082,86
8.	CZ.04.1.40/0.0/0.0/16_019/0000137	Tramvajová trať 8. května	Statutární město Olomouc	1. 3. 2020 – 30. 11. 2020	37 683 820,49	17 000 000,00
9.	CZ.04.1.40/0.0/0.0/18_056/0000415	Tramvajová trať II. etapa Nové Sady – Povel a Odstavy tramvají Jeremenkova	Statutární město Olomouc	2. 3. 2020 – 30. 11. 2022	757 712 758,00	Neuvedeno
10.	CZ.04.1.40/0.0/0.0/16_020/0000119	Rekonstrukce tramvajové trati včetně výstavby nových tramvajových mostů na ul. Výškovická, Ostrava	Dopravní podnik Ostrava a.s.	1. 3. 2018 – 31. 8. 2020	89 937 733,65	76 271 260,20
11.	CZ.04.1.40/0.0/0.0/18_057/0000381	ITI – Modernizace trakčních měření DPO	Dopravní podnik Ostrava a.s.	1. 5. 2018 – 30. 9. 2021	113 344 332,19	Neuvedeno
12.	CZ.04.1.40/0.0/0.0/18_057/0000399	ITI – Zvyšování rychlosti tramvajové dopravy v DPO	Dopravní podnik Ostrava a.s.	2. 4. 2019 – 30. 8. 2022	180 829 894,72	Neuvedeno

Zdroj: informace MD.

## První kolo výzev k předložení žádostí o podporu v rámci SC 1.4

Město / aglomerační oblast	První kolo výzev – příspěvek EU v Kč	Podané žádosti v Kč	Podané žádosti v %	Schválené žádosti v Kč	Schválené žádosti v %
Praha	5 000 000 000	0	–	0	–
Brno	1 606 500 000	2 090 660 071	130,14	374 954 808	23,34
Plzeň	630 000 000	420 357 908	66,72	420 357 908	66,72
Olomouc	715 500 000	87 719 146	12,26	87 719 146	12,26
Ostravská aglomerace	990 000 000	121 035 988	12,13	76 271 260	7,70
Ústecko-chomutovská aglomerace	432 000 000	0	–	0	–
Hradecko-pardubická aglomerace	126 000 000	48 263 755	35,49	36 580 345	29,03
Zlín	25 600 000	0	–	0	–
Jihlava	20 100 000	14 150 708	70,40	14 150 709	70,40
České Budějovice	26 500 000	0	–	0	–
Liberecká aglomerace	827 700 000	45 855 245	5,54	0	–
Mariánské Lázně	–	0	–	0	–
<b>Celkem</b>	<b>10 399 900 000</b>	<b>2 828 042 821</b>	<b>27,19</b>	<b>1 010 034 176</b>	<b>9,71</b>

Zdroj: výzvy k předložení žádosti o podporu v rámci SC 1.4, informace MD.

## Druhé kolo výzev k předložení žádostí o podporu v rámci SC 1.4

Město / aglomerační oblast	Druhé kolo výzev – příspěvek EU v Kč	Podané žádosti v Kč	Podané žádosti v %	Schválené žádosti v Kč	Schválené žádosti v %
Praha	3 400 000 000	2 889 857 623	85,00	1 310 965 973	38,56
Brno	1 732 937 769	1 729 790 502	99,82	1 581 040 503	91,23
Plzeň	720 542 000	720 542 000	100,00	720 542 000	100,00
Olomouc	812 634 345	736 637 754	90,65	736 637 754	90,65
Ostravská aglomerace	658 497 316	715 895 494	108,72	683 443 111	103,79
Ústecko-chomutovská aglomerace	542 900 000	542 899 117	99,99	542 899 117	99,99
Hradecko-pardubická aglomerace	135 619 655	99 539 604	73,40	94 650 794	69,79
Zlín	67 600 000	74 393 286	110,05	67 599 999	99,99
Jihlava	105 949 291	105 949 100	99,99	105 949 100	99,99
České Budějovice	198 500 000	188 069 433	94,75	188 069 433	94,75
Liberecká aglomerace	867 700 000	668 988 442	77,10	668 988 442	77,10
Mariánské Lázně	45 000 000	44 988 963	99,98	44 988 963	99,98
<b>Celkem</b>	<b>9 287 880 376</b>	<b>8 517 551 319</b>	<b>91,71</b>	<b>6 745 775 189</b>	<b>72,63</b>

Zdroj: výzvy k předložení žádosti o podporu v rámci SC 1.4, informace MD.