**Operační program Doprava**

**2014-2020**

Fáze 1 - pracovní návrh

Verze 1

Ministerstvo dopravy

březen 2013

Obsah

[1. Příprava operačního programu a zapojení partnerů 4](#_Toc352192590)

[2. Strategie pro příspěvek operačního programu ke strategii EU zaměřené na inteligentní a udržitelný růst podporující začlenění 7](#_Toc352192591)

[2.1 Identifikace potřeb na úrovni operačního programu 7](#_Toc352192592)

[2.2 Příspěvek OP k naplňování strategie Evropa 2020 a dalších relevantních strategických dokumentů 14](#_Toc352192593)

[2.2.1 Strategie Evropa 2020 a navazující dokumenty 14](#_Toc352192594)

[2.2.2 Evropská dopravní politika 15](#_Toc352192595)

[2.2.3 Dopravní politika ČR 17](#_Toc352192596)

[2.3 Strategie OP Doprava 19](#_Toc352192597)

[2.4 Zdůvodnění finančních alokací 25](#_Toc352192598)

[3. Popis prioritních os OP Doprava 30](#_Toc352192599)

[3.1 Prioritní osa 1 - Infrastruktura pro železniční a další udržitelnou dopravu 30](#_Toc352192600)

[3.1.1 Identifikace investičních priorit a popis korespondujících specifických cílů 30](#_Toc352192601)

[3.1.2 Podporované aktivity k dosažení specifických cílů a odpovídajících indikátorů výstupu 35](#_Toc352192602)

[3.2 Prioritní osa 2 – Silniční infrastruktura na síti TEN-T 38](#_Toc352192603)

[3.2.1 Identifikace investičních priorit a popis korespondujících specifických cílů 38](#_Toc352192604)

[3.2.2 Podporované aktivity k dosažení specifických cílů a odpovídajících indikátorů výstupu 40](#_Toc352192605)

[3.3 Prioritní osa 3 – Silniční infrastruktura mimo síť TEN-T 41](#_Toc352192606)

[3.3.1 Identifikace investičních priorit a popis korespondujících specifických cílů 41](#_Toc352192607)

[3.3.2 Podporované aktivity k dosažení specifických cílů a odpovídajících indikátorů výstupu 42](#_Toc352192608)

[3.4 Popis principů pro výběr operací 42](#_Toc352192609)

[3.5 Specifikace velkých projektů 43](#_Toc352192610)

[3.6 Společné a specifické indikátory OP Doprava 43](#_Toc352192611)

[3.7 Výkonnostní rámec 46](#_Toc352192612)

[3.8 Kategorie intervencí 46](#_Toc352192613)

[3.9 Prioritní osa 4 – Technická pomoc 47](#_Toc352192614)

[3.9.1 Specifický cíl 4.1 - Technická pomoc pro zajištění implementace OP Doprava 47](#_Toc352192615)

[3.9.2 Seznam indikátorů 47](#_Toc352192616)

[3.9.3 Popis podporovaných aktivit a jejich očekávaný příspěvek k naplnění specifických cílů (úroveň prioritní osy technická pomoc) 48](#_Toc352192617)

[3.9.4 Kategorie intervencí a orientační rozpis zdrojů 48](#_Toc352192618)

[4. Finanční plán 50](#_Toc352192619)

[4.1 Tabulka uvádějící pro jednotlivé roky výši celkových finančních závazků plánovaných podpor z jednotlivých fondů (EUR) 50](#_Toc352192620)

[4.2 Finanční plán OP na celé programové období s uvedením celkové finanční alokace každého fondu v OP, národního financování a míry spolufinancování pro každou prioritní osu (EUR) 51](#_Toc352192621)

[4.3 Rozdělení finančního plánu operačního programu podle prioritních os, fondu a tematických cílů pro EFRR, ESF a FS 52](#_Toc352192622)

[5. Příspěvek k integrovanému přístupu pro územní rozvoj 53](#_Toc352192623)

[5.1 Plánovaný přístup k udržitelnému integrovanému rozvoji měst 54](#_Toc352192624)

[6. Řízení a implementace OP Doprava 56](#_Toc352192625)

[6.1 Instituce a subjekty odpovědné za řízení, kontrolu a audit 56](#_Toc352192626)

[6.1.1 Řídící orgán OP Doprava 57](#_Toc352192627)

[6.1.2 Zprostředkující subjekt pro implementaci 57](#_Toc352192628)

[6.1.3 Národní orgán pro koordinaci 58](#_Toc352192629)

[6.1.4 Platební a certifikační orgán 58](#_Toc352192630)

[6.1.5 Auditní orgán 58](#_Toc352192631)

[6.2 Role partnerů při implementaci, monitoringu a evaluaci operačního programu 58](#_Toc352192632)

[6.2.1 Partnerství při přípravě operačního programu 58](#_Toc352192633)

[6.2.2 Monitorovací výbor programu 60](#_Toc352192634)

[7. Mechanismus k zajištění koordinace 63](#_Toc352192635)

[8. Předběžné podmínky 66](#_Toc352192636)

[8.1 Určení platných předběžných podmínek a vyhodnocení jejich plnění 66](#_Toc352192638)

[8.2 Popis opatření, která mají být provedena, aby bylo dosaženo splnění obecných a tematických předběžných podmínek, které nejsou splněny ke dni předložení operačního programu, zodpovědné orgány a odpovídající harmonogram pro naplnění příslušných opatření 70](#_Toc352192639)

[9. Snižování administrativní zátěže pro příjemce 71](#_Toc352192640)

[10. Horizontální principy (čl. 87(3)) 72](#_Toc352192641)

[10.1 Udržitelný rozvoj 72](#_Toc352192642)

[10.2 Rovné příležitosti a ochrana před diskriminací 73](#_Toc352192643)

[10.3 Rovnost mezi muži a ženami 74](#_Toc352192644)

[11. Přílohy 75](#_Toc352192645)

# Příprava operačního programu a zapojení partnerů

Operační program Doprava (dále jen „OP Doprava“ nebo „OPD“) byl připraven v souladu s těmito dokumenty:

* Evropa 2020 - Strategie pro inteligentní a udržitelný růst podporující začlenění, KOM (2010) 2020 v konečném znění
* Návrh Nařízení Evropského parlamentu a Rady o společných ustanoveních ohledně Evropského fondu pro regionální rozvoj, Evropského sociálního fondu, Fondu soudržnosti, Evropského zemědělského fondu pro rozvoj venkova a Evropského námořního a rybářského fondu, jichž se týká společný strategický rámec, o obecných ustanoveních ohledně Evropského fondu pro regionální rozvoj, Evropského sociálního fondu a Fondu soudržnosti a o zrušení nařízení (ES) č. 1083/2006 (dále jen „obecné nařízení“)
* Návrh Nařízení Evropského parlamentu a rady o zvláštních ustanoveních týkajících se Evropského fondu pro regionální rozvoj a cíle Investice pro růst a zaměstnanost a o zrušení nařízení (ES) č. 1080/2006
* Návrh Nařízení Evropského parlamentu a rady o Fondu soudržnosti a o zrušení nařízení Rady (ES) č. 1084/2006
* BÍLÁ KNIHA: Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje, KOM (2011) 144 v konečném znění
* Rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 661/2010/EU o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě
* Návrh Nařízení Evropského parlamentu a Rady o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě
* Draft Template and Guidelines for the Content of the Operational Programme, který zpracovala Evropská komise (dále jen „EK“)
* Metodický pokyn pro přípravu programových dokumentů pro programové období 2014–2020, který zpracovalo Ministerstvo pro místní rozvoj (dále jen „MMR“)
* Návrh směrnice Evropského parlamentu a Rady o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva.

Příprava Operačního programu Doprava byla reakcí České republiky (dále jen „ČR“) na doporučení Evropské komise (dále jen „EK“) týkající se potřebnosti a nedostatečnosti dopravní infrastruktury ČR, a to zejména v rámci sítě TEN-T a v oblasti městské dopravy. ČR bylo doporučeno zařadit mezi priority k financování v rámci Dohody o partnerství rozvoj infrastruktury pro růst a konkurenceschopnost a zlepšování dostupnosti a udržitelných druhů dopravy.

OP Doprava svým zaměřením navazuje na OP Doprava 2007-2013.

Přípravou a řízením Operačního programu Doprava na léta 2014-2020 bylo Usnesením vlády ČR č.  867 ze dne 28. listopadu 2012[[1]](#footnote-1) pověřeno Ministerstvo dopravy (dále jen „MD“).

OP Doprava je připravován v gesci MD souběžně s přípravou Dohody o partnerství a dalších operačních programů. Jeho zpracování bylo zahájeno v návaznosti na přijetí usnesení vlády ČR č. 867/2012 a další zpracování se předpokládá v těchto fázích:

* v březnu 2013 bude zpracován první návrh programu a předložen k připomínkám Platformě OPD, tyto připomínky budou následně vypořádány,
* do konce března 2013 bude první návrh programu předložen MMR v souladu s usnesením vlády ČR č. 867/2012,
* do konce května 2013 bude první návrh programu předložen vládě ČR,
* dále (od června do října 2013) v závislosti na stavu vyjednávání příslušné legislativy a v závislosti na stavu přípravy a vyjednávání Dohody o partnerství bude program kompletně dopracován a postoupen vládě ČR k projednání,
* následně bude program předložen a oficiálně projednán s EK, upraven a poté bude konečná verze programu předložena EK ke schválení.

Souběžně s přípravou OP Doprava je v souladu s čl. 48 návrhu obecného nařízení realizován proces ex-ante hodnocení programu. Zajišťováno je také vyhodnocení SEA, tedy vyhodnocení  souladu se zákonem č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů. Výsledky těchto procesů budou zohledněny v konečné verzi dokumentu.

Příprava je realizována  v souladu s principem partnerství. Příslušní partneři byli přizváni k přípravě dokumentu v rámci tzv. Platformy pro přípravu OPD 2014-2020, kterou ustavilo MD a její první zasedání proběhlo 18. prosince 2012. V souladu s principem partnerství jsou v platformě zastoupeni kromě zástupců MD ČR, MMR-NOK, MF a gestorů jednotlivých prioritních os rovněž zástupci neziskové sféry, hospodářští a sociální partneři včetně zástupců pro rovné příležitosti, nediskriminaci a pro životní prostředí.  Členové platformy by měli průběžně dohlížet na přípravu nového operačního programu a zajišťovat zohlednění zájmů relevantních zájmových skupin.

Zapojení partnerů do tvorby programového dokumentu je rovněž realizováno prostřednictvím pracovních skupin ustanovených MMR v rámci jeho koordinační působnosti v přípravě a realizaci politiky hospodářské a sociální soudržnosti v ČR.

Během přípravy se rovněž předpokládá realizace bilaterálních jednání s příslušnými partnery, realizace veřejných slyšení a prezentací (mimo jiné v rámci procesu SEA a hodnocení ex-ante).

Během přípravy budou konzultovány a připomínkovány pracovní verze OP Doprava nejprve s jednotlivými věcně příslušnými útvary MD a následně i s dalšími partnery. Postupně schvalované a připomínkované verze OP budou včetně aktualizací na základě hodnocení SEA a ex-ante hodnocení operačního programu zveřejňovány na webových stránkách OPD. OP Doprava projde společně s ostatními OP mezirezortním připomínkovým řízením.

V rámci OP Doprava bude rovněž sledována situace z hlediska rovnosti mezi muži a ženami s ohledem na pracovní příležitosti a zpřístupňování jednotlivých druhů dopravy pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace.

Východiskem pro formulaci OP Doprava je připravovaná Dopravní politika ČR pro období 2014-2020 s výhledem do roku 2050 a jejích návazných strategických dokumentů – Dopravní sektorové strategie (Střednědobý plán rozvoje dopravní infrastruktury s dlouhodobým výhledem do roku 2050).

# Strategie pro příspěvek operačního programu ke strategii EU zaměřené na inteligentní a udržitelný růst podporující začlenění

## Identifikace potřeb na úrovni operačního programu

Sektor doprava je jednou z důležitých oblastí národního hospodářství, která ovlivňuje prakticky všechny oblasti veřejného i soukromého života a podnikatelské sféry. Jedná se o sektor finančně velmi náročný, na druhou stranu jde o sektor, který výrazně přispívá do příjmové stránky veřejných rozpočtů. Jde o sektor, který je nutnou podmínkou pro zvyšování konkurenceschopnosti. Neřešení problémů v dopravě proto může vyústit ve velké přímé i nepřímé celospolečenské ztráty.

Jedním ze základů pro řešení dopravní problematiky je kvalitní dopravní infrastruktura jako základní předpoklad pro dopravní provoz. Dá se konstatovat, že dopravní dostupnost je pro všechny regiony zajištěna, avšak ne vždy v dostatečné kvalitě. To je jednou z příčin nerovnovážného postavení regionů, neboť kvalita dopravní dostupnosti je jedním z aspektů konkurenceschopnosti regionů. Nařízení o hlavních směrech pro rozvoj TEN-T stanoví pro Českou republiku závazek do roku 2030 dobudovat dopravní infrastrukturu tzv. hlavní sítě TEN-T, a to multimodálně v oblasti železniční, silniční, vodní, multimodální a letecké dopravy resp. jejího napojení na železniční síť, a zároveň zajistit provázanost těchto sítí v multimodálních uzlech. Do roku 2050 by pak měla Česká republika závazek dobudovat zbývající část sítě TEN-T (tzv. globální síť). Obě úrovně sítě TEN-T jsou rozsáhlé a splnit závazky nebude možné bez masivního využití evropského spolufinancování, a to zejména nástrojů CEF a Fond soudržnosti. Nedokončení hlavní sítě TEN-T je jednou z hlavních překážek jednotného evropského obchodu, nedokončení globální sítě pak znamená znevýhodnění dotčených regionů na úrovni NUTS II.

Úkolem sítí národního významu je multimodálně zajistit dostupnost všech krajů k hlavní síti TEN-T (tzn. chybějících spojení, které se nestaly součástí hlavní ani globální sítě TEN-T). Úkolem sítí regionálního významu je zajistit celoplošnou dostupnost celého území ČR. Bez rozvoje těchto nižších úrovní sítě nebudou ani projekty na síti TEN-T dostatečně efektivní.

Každý druh dopravy hraje v dopravní soustavě nenahraditelnou úlohu, a neplní-li ji v dostatečné míře, vede to k celospolečenským ztrátám, zejména v důsledku nárůstu externalit. Každý druh dopravy proto má význam v určitém segmentu dopravního trhu.

Pro fungování dopravního systému jsou nezbytné tři základní složky: dopravní sítě a stavby, dopravní prostředky a vlastní řízení dopravního provozu nebo řízení procesu přemísťování osob nebo věcí. Důraz je třeba klást na to, aby dopravní infarstruktura měla takové parametry a technologické vybavení, aby na ní mohly být poskytovány co nejkvalitnější služby s co nejménšími dopady na životní prostředí a zdraví obyvatelstva. Proto je potřebné kromě dopravní infrastruktury samotné řešit další oblasti – systém dopravní obslužnosti v osobní dopravě, uplatnění principu komodality[[2]](#footnote-2) v nákladní dopravě, problematiku vnitřní a vnější bezpečnosti v dopravě (safety a security), dopravní problémy v hustě osídlených oblastech, zavádění moderních technologií a alternativní energie pro dopravu.

Vyhodnocení zaznamenaných a očekávaných trendů v jednotlivých druzích dopravy bylo provedeno v rámci zpracování Dopravní sektorové strategie 2. fáze, Kniha 1, a to včetně vývoje makroekonomických ukazatelů a SWOT analýzy.

#### Silniční doprava

Česká republika má relativně vysokou hustotu silniční sítě, avšak základní síť dálnic a rychlostních silnic není stále dokončena a neodpovídá skutečným potřebám. Některá krajská centra stále nemají kvalitní napojení na síť dálnic a rychlostních silnic.  Stále chybí řada obchvatů sídel, která umožní odlehčit obytné zástavbě od dopravního zatížení.

Stále vyšší tlak na rychlost, bezpečnost a komfort přepravy, ale také na šetrnost dopravních cest k životnímu prostředí způsobuje, že stávající síť dálnic a rychlostních komunikací vzhledem k neustále rostoucí mobilitě obyvatelstva a přepravní zátěži je v mnoha ohledech nedostatečná. Kromě dálnic a rychlostních silnic mají velký význam pro dopravní obsluhu republiky silnice I. třídy. Ač jejich délka představuje 11 % délky silniční sítě, je po nich realizováno 43,2 % dopravního výkonu na celé síti. Tempo přestavby silnic I. třídy neodpovídá potřebám zlepšení dopravní situace na těchto silnicích, a to zejména v průtazích městy a obcemi, ani z hlediska ochrany životního prostředí v jejich okolí. Uživatelé se potýkají s často nedostatečnými parametry komunikace (malá šířka vozovky, velké podélné sklony, směrové oblouky o malém poloměru), s malou vybaveností (nedostatek odpočívek, sociálního zařízení), ale také s nepopulárními průjezdy měst. Dalším důvodem neuspokojivé situace v dálniční a silniční dopravě je technický stav vozovek, který způsobuje snižování komfortu jízdy, nehodovost, zvyšování nákladů uživatelů a ovlivňuje jejich zdraví.

Silniční doprava, osobní i nákladní, má majoritní podíl na přepravních výkonech na dopravní síti. V roce 2010 měla individuální automobilová doprava společně s autobusovou dopravou 80% podíl na celkových přepravních výkonech osobní dopravy v ČR. Silniční nákladní doprava v roce 2010 měla 78% podíl na celkových přepravních výkonech nákladní dopravy v ČR. Potřeba rozvoje silniční a dálniční infrastruktury je vedena snahou po vytvoření podmínek pro uspokojování nároků mezinárodní i vnitrostátní silniční dopravy, zajištění podmínek pro rozvoj regionů a zvyšování bezpečnosti silničního provozu a ochrany životního prostředí v okolí silnic a dálnic.

V posledních 20 letech došlo v České republice k prudkému nárůstu objemu silniční dopravy a to jak nákladní, tak osobní. Pokud jde o předpokládané trendy, v období do roku 2020 je predikováno pokračování růstu přepravy, a to zejména v oblasti osobní individuální dopravy.

Na skutečný průběh nárůstu výkonů bude mít vliv celková hospodářská situace, výše a rozsah mýtného (zahrnujícího i internalizaci externích nákladů) a to nejen v ČR, ale i v okolních zemích, stejně jako ceny pohonných hmot.

Silniční doprava je nenahraditelná v místech rozptýlených přepravních proudů a v případě nákladní dopravy na krátké vzdálenosti. Vzhledem k prostorové náročnosti zejména individuální dopravy vznikají největší problémy zejména v hustě osídlených oblastech. Důležitou oblastí je rovněž výstavba obchvatů měst a obcí, která je nutná především z důvodů negativních vlivů na životní prostředí a rovněž z důvodů bezpečnosti. Průjezdy městy a obcemi na stávajících trasách silnic I. třídy mají vliv na plynulost provozu na těchto komunikacích, a tak značně zhoršují kvalitu životního prostředí obyvatel.

Silnice se v ČR dělí na dálnice, silnice I., II. a III. třídy, místní a účelové komunikace. Vlastníkem dálnic a silnic I. třídy je stát, silnice II. a III. třídy vlastní kraje. Místní komunikace vlastní příslušné obce. Na území ČR se nachází téměř 130 tisíc km silnic, z toho délka dálnic činila v roce 2011 745 km a 427 km rychlostních silnic, které se sledují v rámci kategorie silnic I. třídy nicméně z hlediska provozu mají parametry srovnatelné s dálnicí, silnic I. třídy je celkem včetně rychlostních silnic 6 254 km, silnic II. třídy 14 626 km a silnic III. třídy je 34 116 km. Dálnice a některé silnice I. třídy přenášejí největší podíl dopravního výkonu a spojují nejdůležitější centra. Sem náleží i síť mezinárodních tras podle evropské dohody AGR (Evropská dohoda o hlavních silnicích s mezinárodním provozem), jejichž délka činí 2 634 km.

Je nutno rovněž uvést, že rychlostní silnice v ČR jsou svými parametry komunikacemi dálničního typu. Kategorie „high quality roads“, (viz dohoda AGR) tj. 2 – 3 pruhové silnice s usměrněnými vjezdy a výjezdy vedené výhradně v extravilánu jsou budovány v ČR zatím pouze v omezené míře. Větší využívání této kategorie silnic při novostavbách by vedlo ke zvýšení efektivity výstavby sítě zejména v oblastech s nižší hustotou osídlení.

V majetku státu je celkem 7 426 km silnic. Po téměř 40 letech výstavby sítě dálnic a rychlostních silnic dosahuje celková délka pouze 1 172,1 km z plánovaných téměř 2 200 km. Dosud chybí vybudovat většinu délky páteřní infrastruktury silniční dopravy, v provozu je jen 53 % z délky plánované sítě.

Nedokončené úseky dálnic a rychlostních silnic v některých hlavních směrech se podílí rovněž na vysoké nehodovosti. Tato skutečnost vede i k velkému počtu usmrcených osob, který dosáhl v ČR v r. 2008 výše 104 na 1 mil. obyvatel, což výrazně překračuje průměr EU, kde je tento počet 78 osob. Nepříznivý stav je ovlivněn dosažením vysokého stupně motorizace bez odpovídajícího zlepšení infrastruktury v krátkém časovém období.

Bezpečnější silniční infrastruktura je jedním ze sedmi cílů, které byly stanoveny v rámci celé EU pro příští desetiletí k dosažení společného cíle, tj. snížit celkový počet smrtelných nehod v EU do roku 2020 o polovinu oproti roku 2010.

Návrhový a technický stav pozemních komunikací je v mnoha případech špatný. V posledních letech dochází k vytrvalému nárůstu dopravního zatížení silnic a dálnic. Vzhledem k růstu provozu v některých přepravních směrech tak dochází k disproporcím mezi poptávkou a existující kapacitou. Výstavba nových komunikací nestačí v mnoha případech nárůstu provozu především z důvodu nedostatku finančních prostředků, reálná hodnota finančních prostředků vynakládaných na údržbu a opravy klesá. Nezbytným předpokladem pro zamezení dalšího zhoršování stavu silnic a mostů, postupného zlepšení jejich stavu na úroveň srovnatelnou se státy EU a k zabezpečení bezpečné a plynulé jízdy účastníků provozu, je podstatné zvýšení objemu neinvestičních prostředků vydávaných na údržbu a opravy silnic a dálnic.

V souladu s celoevropskou koncepcí je nutné pokračovat ve výstavbě úseků transevropské sítě TEN-T v ČR, zejména prioritních projektů dle návrhu nařízení o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě[[3]](#footnote-3). Dále je nutné postupně napojovat všechny kraje na kvalitní síť dálnic a rychlostních silnic; kapacita nově budovaných silnic musí odpovídat prognózovaným intenzitám provozu. Pozornost bude zaměřena i na zabezpečení dostatečné kapacity silniční infrastruktury v příhraničních oblastech a také na kvalitnější řešení tranzitní dopravy obcemi.

Důležitým aspektem je zavádění moderních technologií ITS, které umožňují nejen zvyšovat komfort a bezpečnost dopravy, ale jsou rovněž nástrojem optimalizace využití kapacity dopravní infrastruktury.

#### Železniční a multimodální doprava

Velkým problémem železniční sítě v ČR je její nízká technická úroveň (nedostatečná traťová rychlost, nedostatečná interoperabilita, nedostatečné parametry pro nákladní dopravu, zejména délka dopravních kolejí ve stanicích a terminálech pro multimodální dopravu), z čehož vyplývá nízká konkurenceschopnost vůči silniční dopravě ve většině důležitých směrů.

V současnosti je v České republice v provozu přibližně 9 500 km železničních tratí, což je vzhledem k rozloze území ČR jedna z nejhustějších železničních sítí na světě. Na druhé straně pouze zhruba 31 % délky vybudovaných tratí je elektrizovaných.

Železniční doprava je v případě osobní dopravy důležitá tam, kde jsou silné přepravní proudy. Jde zejména o rychlou dálkovou dopravu (cílem evropské dopravní politiky je uplatnění dálkové železniční dopravy nejen s ohledem na silniční dopravu, ale železniční doprava by měla postupně nahrazovat i leteckou dopravu na střední vzdálenosti až do přibližně 1000 km). Dále je železnice efektivní jako páteř městské, příměstské a regionální dopravy. Její význam stoupá zejména v hustě osídlených oblastech, kde vznikají největší problémy v silniční dopravě v důsledku velkých prostorových nároků silniční dopravy. V nákladní dopravě je železniční doprava důležitá u silných přepravních proudů na střední a delší vzdálenosti a v případě velkých ucelených zásilek i na vzdálenosti kratší.

Vzhledem k těmto skutečnostem jsou kladeny velké nároky na hlavní mezinárodní trasy a na tratě v blízkosti velkých měst. Potřeby všech tří uvedených segmentů železniční dopravy mají zcela rozdílné požadavky na parametry a kapacitu infrastruktury (příměstská a regionální doprava klade vysoké požadavky na kapacitu, neboť intervaly na jednotlivých linkách jsou již dnes běžně 15 minut a méně, v poměrně hustých intervalech jsou i linky dálkové osobní dopravy a kapacitní problém vyplývá i z rozdílných rychlostí vlaků příměstské, dálkové a nákladní dopravy. Nákladní vlaky proto v nejzatíženějších směrech potřebují samostatné trasy, které se vyhýbají tratím s intenzivní osobní dopravou. Z toho důvodu je síť TEN-T pro železniční dopravu řešena samostatně pro osobní a nákladní dopravu. Sítě pro osobní dopravu se dále dělí na tratě konvenční a vysokorychlostní.

V roce 1993 bylo v ČR zahájeno postupné budování 4 tranzitních železničních koridorů tvořících páteřní síť jak z hlediska vnitrostátní dopravy, tak z hlediska tranzitní dopravy a napojení ČR na klíčové železniční tahy v sousedních zemích. Do dnešního dne byly dokončeny, s výjimkou několika úseků, zatím I. a II. koridor (Děčín – Praha – Pardubice – Brno – Břeclav a Břeclav – Hodonín – Přerov – Ostrava). V následujícím období bude pozornost věnovaná zejména modernizaci a přestavbě hlavních železničních uzlů a dobudování dalších dvou koridorů (III. tranzitní koridor Cheb – Plzeň – Praha – Olomouc – Ostrava – Mosty u Jablunkova a IV. tranzitní koridor Děčín – Ústí nad Labem – Praha – České Budějovice – Horní Dvořiště), které je plánováno do roku 2018.

V dalším období je nutné počítat s dokončením základní sítě železničních tratí, které zajistí napojení na rozhodující transevropské směry (spojení Plzeň – Česká Kubice), propojení všech regionů (Brno – Přerov, nutnost zajistit obsluhu průmyslové zóny v Mladé Boleslavi v relaci Mladá Boleslav – Nymburk a postupné napojování liberecké aglomerace na kapacitní železniční síť, napojení strategické průmyslové zóny Nošovice na železniční síť), napojit mezinárodní letiště Praha na síť dálkové železniční dopravy a řešit významné městské a příměstské vazby (Praha – Kladno, Hradec Králové – Chrudim, Otrokovice – Vizovice, Liberec – Tanvald a další). Zvláštní pozornost je třeba věnovat zlepšování infrastruktury na vstupech do velkých měst (Beroun – Praha, Říčany – Praha, obdobně vstup do Brna, Ostravy atd.), kde se vytvářejí neproblematičtější úzká místa na železniční síti, která jsou v konečném důsledku problémem pro dálkovou (spojení regionů) i regionální (aglomerační) dopravu. Sem by měly být infrastrukturní investice směrovány prioritně, naopak mimo aglomerace jsou kapacitní problémy méně významné. V období let 2014 – 2020 rovněž musí výrazně pokročit příprava vysokorychlostních tratí v souladu s Politikou transevropské dopravní sítě (očekává se rychlý rozvoj systému VRT ze západu směrem do Polska i Rakouska), neboť v opačném případě by se Česká republika stala postupně periferií v centru Evropy.

Vývoj objemu železniční dopravy je charakterizován stavem, kdy po roce 2004 byla zhoršující se situace v železniční dopravě stabilizována a odklon od železniční k jiným odvětvím dopravy se podařilo zpomalit. Tento trend byl zaznamenán v osobní i nákladní železniční přepravě.

V evropském měřítku zároveň dochází k liberalizaci nákladní železniční dopravy a neustále je vyvíjen tlak na přesun větší části nákladní silniční přepravy na železnici. Budoucím trendem nákladní železniční dopravy bude postupný přesun od vozových zásilek k intermodálním platformám a provozování pravidelných linek multimodální dopravy, a to nejen ve vztahu k námořním přístavům, ale rovněž v rámci evropského kontinentu. I přes značný nárůst absolutních objemů a výkonů v kombinované dopravě silnice – železnice v ČR, je relativní podíl KD na celkových výkonech v nákladní dopravě stále velmi malý. V roce 2011 byl podíl KD na celkových přepravních výkonech 1,72 % (v roce 2000 pouze 0,8 %).

Infrastruktura pro multimodální dopravu má zajistit optimální využívání všech druhů dopravy v nákladní dopravě, a tím snižovat externality v dopravě a řešit snižování dopadů dopravy na životní prostředí, globální změny, veřejné zdraví a nehodovost. Na české železniční síti je málo terminálů, které mají dostatečnou kapacitu a technické parametry. V této souvislosti je nutné podpořit výstavbu terminálů multimodální dopravy s případnou vazbou na veřejná logistická centra, neboť síť těchto terminálů je z hlediska technických parametrů prakticky nevyužitelná a brání tak dalšímu rozvoji nákladní železniční dopravy. Systém musí být budován tak, aby mohl fungovat na bázi „veřejnosti“ (tzn. umožnit poskytovat služby komukoliv a pro kohokoliv za stejných podmínek nediskriminačně). Intermodální doprava tak bude službou pro silniční dopravce a umožní rovněž napojit stávající logistická centra napojená pouze na silniční síť na linky intermodální dopravy. Je proto nutné podpořit vznik překladišť včetně napojení na infrastrukturu silniční, železniční a eventuálně i vodní a letecké dopravy, podpořit vybavení překládkovými mechanismy a umožnit v těchto lokalitách rozšíření na veřejné logistické centrum (dostavba v režii soukromého sektoru). Důležité je rovněž v případě rozsáhlých průmyslových areálů obsazených velkými investory zajistit napojení na železniční síť tak, aby bylo možné dopravovat zboží po železnici v režimu vlečka – vlečka bez prodražující překládky.

Hlavním konkurentem osobní železniční dopravy na střední a krátké vzdálenosti se stává díky rostoucí motorizaci IAD, u dálkových tras se pak prosazuje stále více i letecká doprava. Dálková rychlíková přeprava osob je v současné době zajišťována v rozhodující většině společností České dráhy. V nejbližší budoucnosti by mělo dojít prostřednictvím vyhlášení výběrového řízení k otevření tohoto odvětví i dalším soukromým subjektům. Očekává se, že stát konkurenci otevře až 75 % železniční dálkové přepravy. Jedním ze základních požadavků a cílů bude přitom zvýšení kvality a komfortu vozidel. Je nutné konstatovat, že přes výstavbu železničních koridorů zůstává konkurenceschopnost železniční dopravy vůči dopravě silniční omezena pouze na vybrané relace.

#### Vnitrozemská vodní doprava

Vodní doprava je velmi důležitá zejména s ohledem na její nízkou energetickou náročnost, a proto je ze strany EU výrazně podporována. Vodní doprava hraje důležitou roli zejména u silných přepravních proudů u substrátů, které nejsou náročné na čas přepravy, a je důležitá při přepravě nadrozměrných nákladů. Vnitrozemská vodní doprava nabízí nákladově efektivní alternativu oproti jiným druhům dopravy a při kvalitních plavebních podmínkách působí na tržní prostředí na dopravním koridoru, mj. i díky plné liberalizaci na trhu EU.

Vodní doprava je reprezentována především nákladní dopravou a osobní dopravou pro rekreační účely a provozováním přívozů. Podíl na přepravním trhu tvoří pouze necelé jedno procento z celkového objemu nákladní přepravy. Přírodní podmínky v České republice a současný rozsah a technický stav vodních cest umožňují plavbu pouze na dvou vodních cestách – Labsko-vltavské vodní cestě a Baťově kanálu na Moravě, který však slouží pouze pro rekreační dopravu. Vnitrozemská vodní doprava, pokud jde o samotný provoz, má relativně malé dopady na životní prostředí a vykazuje vysokou bezpečnost provozu.

Malé využívání vodní nákladní dopravy je na labsko - vltavské vodní cestě dáno zejména nespolehlivostí (velká závislost na celkové hydrologické a vodohospodářské bilanci v celém povodí řek). Tento problém by mělo vyřešit vybudování plavebního stupně Děčín, jakožto plavebně úzkého místa na transevropské dopravní síti TEN-T. Příprava tohoto záměru je dlouhodobě komplikována hledáním všeobecného kompromisu mezi podmínkami technického řešení a zájmy ochrany přírody a krajiny.

Dalším omezujícím faktorem pro využití vodní cesty představuje absence napojení průmyslové hradeckopardubické aglomerace a několik dalších míst s omezenými plavebními parametry, včetně kvalitní vazby na multimodální dopravu.

Dopravní park vodní dopravy byl v minulosti dlouhodobě podinvestován. Modernizace flotily plavidel probíhá v důsledku vysokých investičních nákladů a nedostatečné splavnosti vodních cest pomalým tempem. Zastaralý park vodní dopravy zhoršuje konkurenceschopnost nákladní vodní dopravy a současně má negativní dopady na životní prostředí a je náročný na spotřebu energií.

#### Městská mobilita a veřejná doprava

Problematika městské mobility je velmi důležitá, neboť dopravní problémy se koncentrují zejména v oblastech s hustým osídlením, kde dochází nejčastěji ke kongescím s dopady na životní prostředí a veřejné zdraví. Problematiku musí řešit samospráva měst, přičemž na řešení problematiky dopravy ve městech vynakládá rozhodující část městských rozpočtů. Intervence v oblasti rozvoje systémů městské veřejné osobní dopravy jsou proto velmi důležitou oblastí. Nedílnou součástí řešení jsou i terminály osobní dopravy, kde je umožněn snadný přestup mezi jednotlivými systémy veřejné dopravy, kde bude dle místních podmínek umožněna provázanost veřejné, individuální a nemotorové dopravy.

#### Vozidlový park

V oblasti dopravního parku je potřebné podpořit obnovu vozidlového parku osobní železniční dopravy, a to z důvodů stále nevyrovnaného dluhu z minulosti. Problém spočívá v tom, že zastaralý vozidlový park nevytváří předpoklady pro konkurenceschopnost osobní železniční dopravy a současně má negativní dopady na životní prostředí a je náročný na spotřebu energií. Důležitou otázkou je forma financování obnovy vozidlového parku, mj. s ohledem na udržitelnost investic a nastavení smluvních podmínek veřejné objednávky s dopravci vybíranými v tržní soutěži.

#### Alternativní druhy energií v dopravě

Vzhledem k náročným evropským cílům v oblasti snižování emisí skleníkových plynů, jakož i s ohledem na ropný zlom (nová přírodní naleziště této suroviny pozvolna nestačí pokrýt rychlý růst poptávky) bude rovněž nutné řešit problém nových energií pro dopravu. Problém se netýká pouze vývoje nových dopravních prostředků, ale rovněž vybavení dopravní infrastruktury stanicemi pro napájení alternativními druhy energií.

## Příspěvek OP k naplňování strategie Evropa 2020 a dalších relevantních strategických dokumentů

### Strategie Evropa 2020 a navazující dokumenty

Vzhledem k tomu, že cílem je maximalizovat efektivnost vynaložených zdrojů, budou v souladu s principem koncentrace tyto zdroje vynakládány pouze na omezený počet priorit největšího významu, které přispějí k plnění Strategie Evropa 2020.

**Evropa 2020 Strategie pro inteligentní a udržitelný růst podporující začlenění,** KOM(2010) 2020 v konečném znění je desetiletá strategie EU, jejímž cílem je dosáhnout nového růstu. V jejím rámci je pro sektor dopravy relevantní především iniciativa „**Evropa méně náročná na zdroje**“, která stanovila mezi svými záměry:

* Do roku 2020 snížení emisí skleníkových plynů nejméně o 20 %, zvýšení podílu obnovitelných zdrojů na skladbě zdrojů v konečné spotřebě energie EU na 20 % a zvýšení energetické účinnosti o 20 %.
* Zavedení síťových infrastruktur pro elektrickou mobilitu, inteligentního řízení provozu, lepší logistiky, snížení emisí CO2 u silničních vozidel, v letectví a námořním odvětví.
* Urychlit realizaci strategických infrastrukturních projektů s cílem odstraňovat zásadní překážky, zejména v přeshraničním styku a u intermodálních uzlů.
* Na vnitrostátní úrovni vyvinout inteligentní, modernizovanou a plně propojenou dopravní a energetickou infrastrukturu.
* Zajistit v rámci základní sítě EU koordinované provádění projektů v oblasti infrastruktury, jež zásadním způsobem přispívají k účinnosti celkového dopravního systému EU.
* Zaměřit se na městský rozměr dopravy, kde vzniká značná část dopravního přetížení a emisí.

Dokument „Integrované hlavní směry strategie Evropa 2020“ (dále jen „IHS“) stanoví rámec pro provádění strategie Evropa 2020 a reforem na úrovni členských států. Cíle v oblasti dopravy jsou zahrnuty v IHS 5 „Zefektivnit využívání zdrojů a snížit emise skleníkových plynů“, IHS 6 „Zlepšit obchodní a spotřebitelské prostředí, modernizovat a rozvinout průmyslovou základnu za účelem dosažení plné funkčnosti vnitřního trhu“ a také IHS zaměřující se na vzdělávání a trh práce.

Cíle úzce souvisí se stěžejní iniciativou Průmyslová politika pro věk globalizace a následujícím záměrem, který by v rámci této iniciativy měl být realizován na úrovni EU zajistit, aby dopravní a logistické sítě poskytovaly průmyslu v celé Unii efektivní přístup k jednotnému trhu a k mezinárodnímu trhu za hranicí Unie.

Národní program reforem (dále jen „NPR“) představuje příspě­vek České republiky k plnění cílů Strategie Evropa 2020, které si stanovily státy EU nad rámec unijních kompetencí v oblasti dobro­volné koordinace hospodářských politik. NPR se průřezově zabývá otázkami strategického plánování dopravní infrastruktury (opatření 7.1) a zajištění efektivního financování dobudování páteřní sítě (opatření 7.2). Uvádí rovněž hlavní projekty v oblasti dopravní infrastruktury, které jsou převážně orientovány na transevropské dopravní sítě a systémy (TEN-T, GSM-R, ETCS, AGTC apod.). Navrhovaný rozsah intervencí OPD je v souladu s kapitolou III.7. Podpora konkurenceschopnosti zlepšením dopravní infrastruktury, která je věnována cílům popsaným výše.

Problematika dopravy je zahrnuta taktéž dokumentu Strategie mezinárodní konkurenceschopnosti (SMK) v kapitole 2 – Infrastruktura. SMK zmiňuje podporu jak silniční a železniční tak i letecké a vodní dopravy, čímž potvrzuje opatření navržené v tematických okruzích MMR. Stejně tak tomu přistupuje projektová příloha SMK, která rozvíjí podporu dopravy v dílčích, ale ne komplexních projektech.

### Evropská dopravní politika

Dokument Bílá **kniha – Cesta k jednotnému evropskému dopravnímu prostoru – ke konkurenceschopnému a efektivnímu dopravnímu systému** představuje novou evropskou dopravní politiku pro období 2012 – 2020 s výhledem do roku 2050, na kterou pak následně navazuje Politika transevropských dopravních sítí (TEN-T) jakožto hlavní evropský nástroj pro rozvoj dopravní infrastruktury pro dálkové přepravní proudy s cílem podpořit jednotný evropský trh. Bílá kniha zahrnuje 40 konkrétních iniciativ pro vybudování konkurenceschopného dopravního systému v příštím desetiletí. Hlavním a novým cílem je zásadně snížit závislost Evropy na dovážené ropě a snížit uhlíkové emise o 60 % do roku 2050, přestat používat konvenční pohon ve městech, využívat 40 % nízkouhlíkových paliv v letecké dopravě, o 40 % snížit emise ve vodní dopravě. Mezi její hlavní cíle patří:

* Snížení závislosti Evropy na dovozu ropy a pokles emisí uhlíku v dopravě do roku 2050 o 60 %.
* Do roku 2030 převedeno 30 % silniční přepravy nákladu nad 300 km na jiné druhy dopravy, jako např. na železniční či vnitrozemskou vodní dopravu, a do roku 2050 více než 50 %.
* Do roku 2030 ztrojnásobení délky stávajících vysokorychlostních železničních sítí a dokončení evropské sítě vysokorychlostních železnic do roku 2050.
* Do roku 2050 propojení všech letišť na hlavní síti na železniční síť.
* Snížit používání „konvenčně poháněných“ automobilů v městské dopravě do roku 2030 na polovinu; postupně je vyřadit z provozu ve městech do roku 2050.
* Do roku 2030 dosáhnout ve velkých městech zavedení městské logistiky v podstatě bez obsahu CO2.
* Usilovat o snížení počtu úmrtí v silniční dopravě do roku 2020 o polovinu a do roku 2050 snížit počet těchto úmrtí téměř na nulu.

V návaznosti na tyto strategie je realizováno Rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 661/2010/EU o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě, které usiluje o vytvoření transevropské dopravní sítě postupně do roku 2020 integrací sítí pozemní, námořní a letecké dopravní infrastruktury v rámci Unie. Toto je realizováno stanovením 30 prioritních projektů, na nichž měla být zahájena práce před rokem 2010.

Ve schvalovacím procesu se nachází **Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sít**ě, které nahradí Rozhodnutí 661/2010 a stanoví novou podobu sítě TEN-T. Rozvoj TEN-T bude probíhat za pomoci postupu s využitím struktury dvou úrovní, sestávající z globální sítě a hlavní sítě (comprehensive network and core network). Hlavní síť je určena na základě jednotné evropské metodiky Evropskou komisí. Tvoří páteř rozvoje sítě multimodální dopravy a stimuluje rozvoj celé globální sítě. Měla by být dokončena do roku 2030. Realizace se zaměří na přeshraniční úseky, chybějící spojení, multimodální spojovací body a hlavní místa s nedostatečnou propustností. 10 koridorů  bude prostředkem  k snazší realizaci hlavní sítě. Každý koridor musí zahrnovat tři druhy dopravy, tři členské státy a dva přeshraniční úseky, přičemž budou náležitě zohledněny železniční koridory pro nákladní dopravu. Návrh a trasy TEN-T, v členění na „Core Network“ a Comprehensive Network“, je součástí „Návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě“.

V souladu se **Směrnicí o interoperabilitě železničního systému ve Společenství 2008/57/ES**, v platném znění, by se základem ITS, nejen pro železniční, ale i multimodální dopravu, měly stát aplikace Nařízení Komise (EU) č. 454/2011 o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se subsystému „využití telematiky v osobní dopravě“ transevropského železničního systému a Nařízení Komise (EU) č. 328/2012 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému pro telematické aplikace v nákladní dopravě transevropského konvenčního železničního systému. Jejich aplikace zvýší konkurenceschopnost nejen železniční dopravy, ale zlepší také služby pro zákazníky jak v osobní, tak i nákladní dopravě, především v oblasti mezinárodní dopravy.

**Integrovaný akční program pro vnitrozemskou vodní dopravu** pro období 2006 - 2013 NAIADES KOM (2006) 6 v konečném znění povede k maximálnímu využití tržního potenciálu vnitrozemské plavby a zatraktivnění jejího využívání a rozšíření vnitrozemských vodních cest pro nový růst trhů a vytvoření multimodálních služeb.

**Akční plán k logistice pro nákladní dopravu** KOM (2007) 607 v konečném znění stanoví řadu krátkodobých až střednědobých kroků, které Evropě pomohou k zajištění konkurenceschopného a udržitelného systému nákladní dopravy v Evropě.

**Směrnice 2010/40/EU o rámci pro zavedení inteligentních dopravních systémů v oblasti silniční dopravy a pro rozhraní s jinými druhy dopravy** stanoví rámec na podporu koordinovaného a soudržného zavádění a využívání ITS v rámci Unie, zejména přes hranice mezi členskými státy, a stanovení obecných podmínek nezbytných pro tento účel.

Směrnice 2011/76/EU kterou se mění směrnice 1999/62/ES **o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly** stanoví pravidla, kterými se musí členské státy řídit při zavádění systémů zpoplatnění těžkých nákladních vozidel, ať už ve formě dálničních známek nebo mýtného, a stanovování výše těchto poplatků. Primárním cílem novely této směrnice je umožnit členským státům zahrnout do výše těchto poplatků některé externí náklady (náklady vyplývající z negativního dopadu dopravy na životní prostředí). Konkrétně se jedná o náklady způsobené znečištěním ovzduší, hlukem a přetížením dopravy.

### Dopravní politika ČR

**Dopravní politika pro období 2014 – 2020** navazuje na Dopravní politiku pro léta 2005 – 2013 a je postavena na analýze jejího dosavadního plnění. Dokument identifikuje hlavní problémy sektoru a navrhuje opatření na jejich řešení.

Základní témata, kterými se Dopravní politika v rámci dosažení svých cílů především zabývá a která v podstatné míře zůstávají v platnosti i pro následující období, jsou:

* harmonizace podmínek na přepravním trhu,
* modernizace, rozvoj a oživení železniční a vodní dopravy,
* zlepšení kvality silniční dopravy,
* omezení vlivů dopravy na životní prostředí a veřejné zdraví,
* provozní a technická interoperabilita evropského železničního systému,
* rozvoj transevropské dopravní sítě,
* zvýšení bezpečnosti dopravy,
* výkonové zpoplatnění dopravy,
* práva a povinnosti uživatelů dopravních služeb,
* podpora multimodálních přepravních systémů,
* rozvoj městské, příměstské a regionální hromadné dopravy v rámci IDS,
* zaměření výzkumu na bezpečnou, provozně spolehlivou a environmentálně šetrnou dopravu
* využití nejmodernějších dostupných technologií a globálních navigačních družicových systémů (GNSS).

**Dopravní sektorové strategie 2. fáze** (navazují na Dopravní sektorové strategie 1. fáze, které tvořily podklad pro výběr a podporu projektů pro Operační program doprava na období 2007- 2013) jsou orientovány na střednědobý a dlouhodobý výhled a budou tedy střednědobým plánem rozvoje dopravní infrastruktury (2014 – 2020) s dlouhodobým výhledem (k roku 2040). Jejich hlavním cílem je

* vytvořit rámec pro racionální alokaci finančních zdrojů dopravního sektoru České republiky přispět k vytvoření podkladů pro efektivní institucionální reorganizaci a stabilizaci financování dopravního sektoru a zejména
* vytvořit účinný nástroj pro rozvoj dopravních sítí a plánování investic do dopravní infrastruktury v České republice, včetně přípravy programu pro další financování rozvoje dopravní infrastruktury z evropských zdrojů

Dopravní sektorové strategie jsou předběžnou podmínkou (jinak také kondicionalitou, více viz kapitola 8) pro schválení operačního programu pro sektor doprava pro období let 2014 – 2020, jejich příprava je proto přímo monitorována Evropskou komisí. Dosažení účelu dopravních sektorových strategií je realizováno těmito dílčími kroky:

1. vytvořit databázi všech známých záměrů v oblasti rozvoje dopravní infrastruktury všech druhů dopravy ve vlastnictví státu; pro regionální infrastrukturu zjistit rozsah finančních potřeb,
2. s využitím prognózy (pro roky 2020, 2035 a 2050) sestavené s využitím celostátního multimodálního dopravního modelu určit metodou multikriteriálního hodnocení a zjednodušeného hodnocení přínosů a nákladů důležitost záměrů; záměry jsou členěny na projekty a náměty (hranice mezi oběma druhy záměrů není ostrá, obě kategorie se liší stavem přípravy a množstvím dostupných informací,
3. prognóza finančních možností,
4. rozdělení finančních prostředků pro potřeby oprav, údržby a provozování infrastruktury a po rozvojové záměry,
5. stanovení harmonogramu přípravy a realizace projektů a námětů na základě pořadí důležitosti a dostupnosti finančních zdrojů.

Zpracování Dopravní sektorové strategie, 2 fáze je tedy zásadním podkladem pro rozvržení realizace investic v sektoru dopravy v období 2014-2020.

Neméně významnou vrstvou jsou dopravně-politické záměry jednotlivých krajů a velkých měst. Mezi další relevantní strategické dokumenty v sektoru doprava patří:

* **Strategie podpory dopravní obsluhy území (2005) -** Cílem je vytvoření podmínek pro kvalitní a efektivní veřejnou dopravu jako nástroj zajišťování mobility osob v regionech, která je jedním z předpokladů udržitelného rozvoje.
* **Strategie inovačních technologií v dopravě (2009) –** Cílem jevytvoření koncepčních podmínek pro vstup nových technologií podporujících cíle národní dopravní politiky se zdůrazněním vazeb dopravního systému ČR na evropský systém. Dokument bude aktualizován ve formě strategického plánu rozvoje ITS, který bude konkretizovat rozvojové potřeby a určí způsob realizace a financování projektů. **Strategie podpory logistiky z veřejných zdrojů (2009) –** Cíle**m** je vybudování sítě veřejných logistických center.
* **Plán dopravní obslužnosti území** zpracovávaný v souladu se zákonem č. 194/2010 Sb. o veřejných službách v přepravě cestujících. Prostřednictvím tohoto plánu resp. plánů dopravní obslužnosti území a Plánu dopravní obsluhy vlaky celostátní dopravy, pořizovaným jednotlivými kraji resp. Ministerstvem dopravy vždy na pět let, je vytvářet podmínky pro hospodárné, efektivní a účelné zajišťování dopravní obslužnosti a vzájemnou spolupráci státu, krajů a obcí při této činnosti.

## Strategie OP Doprava

Základním koncepčním dokumentem pro strategii OPD je koncept Dopravní politika ČR pro období 2014-2020 s výhledem do roku 2050**, jejímž účelem je především implementovat cíle a indikátory** evropské dopravní politiky a širší souvislosti v **c**elém resortu dopravy. Podrobné rozpracování specifických cílů a opatření Dopravní politiky ČR a jejich implementace je předmětem návazných strategických dokumentů.

* Pro oblast dopravní infrastruktury a jejího financování se jedná o Dopravní sektorové strategie, 2. fáze. Ty jsou předběžnou podmínkou (jinak také kondicionalitou, více viz kapitola 8) pro schválení operačního OPD a jejich příprava je proto přímo monitorována Evropskou komisí.

Zpracování Dopravní sektorové strategie, 2 fáze je tedy zásadním podkladem pro rozvržení realizace investic v sektoru dopravy v období 2014-2020 a jedním z klíčových výstupů bude nastavení koncepčního přístupu k rozvoji dopravní infrastruktury a návrh staveb, které bude možné v období 2014 až 2020 kofinancovat z evropských zdrojů.

Ve vazbě na uvedené strategické dokumenty je zřejmé, že jádrem intervencí v dopravním sektoru jsou cíle v oblasti rozvoje dopravní infrastruktury, která je základním předpokladem pro poskytování dopravních služeb.

Za rozvoj, údržbu a provozování základní dopravní infrastruktury je zodpovědný veřejný sektor, a i přes alternativní způsoby financování bude vždy rozhodující podíl financování z veřejných rozpočtů. Rovněž financování na základě partnerství veřejného a soukromého sektoru se neobejde bez účasti veřejných rozpočtů. Na rozvoji dopravní infrastruktury se podílejí rozpočty místní, krajské i celostátní úrovně, a vzhledem k evropské dimenzi dopravní infrastruktury a k tzv. evropské přidané hodnotě, je spoluúčast evropského financování jednoznačně odůvodnitelná. Na dopravní infrastrukturu je proto třeba využít všechny tři v úvahu přicházející nástroje intervence – CEF, Fond soudržnosti a ERDF. Intervence v oblasti nejvýznamnější dopravní infrastruktury mají významný celoevropský rozměr, vyjádřený zařazením této infrastruktury do sítě TEN-T. Projekty podobného charakteru, tedy projekty, které nejen pomohou snížit rozdíly mezi regiony vyspělými a zaostávajícími, ale rovněž pomohou zvýšit konkurenceschopnost EU jako celku, by měly patřit mezi jednoznačné priority pro financování prostřednictvím fondů EU.

Důležitá je i oblast podpory integrace systémů veřejné dopravy a jejího propojení s dopravou nemotorovou a individuální (terminály osobní dopravy, informační a komunikační technologie).

Podpora obnovy vozidlového parku veřejné dopravy může napomoci udržení relativně vysokého podílu hromadné dopravy na celkových výkonech osobní dopravy.

V nákladní dopravě je jedním z důležitých nástrojů na snižování vlivu dopravy na životní prostředí a snižování spotřeby energií uplatnění principu komodality, tj. využívání výhod jednotlivých druhů dopravy (včetně nemotorové). Zlepšování životního prostředí je veřejným zájmem, přičemž bez účasti veřejného sektoru není možné tyto cíle splnit. Evropské prostředky je proto potřebné využít rovněž na podporu budování terminálů nákladní dopravy, jejich vybavení překládkovými technologiemi, na rozvoj parku intermodálních jednotek, jakož i na provozní podporu multimodálních linek v počáteční fázi provozu.

Vzhledem k náročným evropským cílům v oblasti snižování emisí skleníkových plynů, jakož i s ohledem na ropný zlom (nová přírodní naleziště této suroviny pozvolna nestačí pokrýt rychlý růst poptávky) bude rovněž nutné řešit problém nových energií pro dopravu. Problém se netýká pouze vývoje nových dopravních prostředků, ale rovněž vybavení dopravní infrastruktury stanicemi pro napájení alternativními druhy energií.

Vzhledem k finanční náročnosti na straně jedné a významu dopravní infrastruktury na straně druhé, není veřejný sektor, zejména v současné ekonomické situaci, schopen sám zajistit základní potřeby. Bez strukturální výpomoci se proto budou zvětšovat rozdíly v kvalitě dopravní infrastruktury v porovnání se sousedními státy, což bude mít výrazný vliv na konkurenceschopnost ČR i jejích regionů.

OP Doprava bude svou realizací přispívat v rámci cíle Investice pro růst a zaměstnanost k naplňování tematického cíle č. 7 Podpora udržitelné dopravy a odstraňování překážek v klíčových síťových infrastrukturách[[4]](#footnote-4).

S ohledem na potřeby sektoru doprava identifikované v předchozí části dokumentu budou v rámci tohoto tematického cíle a s ohledem na princip tematické koncentrace podporovány tyto investiční priority[[5]](#footnote-5):

* Rozvoj komplexních, vysoce kvalitních a interoperabilních železničních systémů (na síti TEN-T a mimo síť TEN-T - zejména síť celostátního významu, tratě pro příměstskou, městskou, aglomerační a páteřní regionální dopravu, tratě pro důležité tahy nákladní dopravy a tratě pro napojení míst, které jsou významným zdrojem nebo cílem nákladní dopravy)
* Podpora multimodálního jednotného evropského dopravního prostoru prostřednictvím investic do transevropské dopravní sítě
* Rozvoj nízkouhlíkových dopravních systémů šetrnějších k životnímu prostředí včetně podpory udržitelné městské mobility
* Zvyšování regionální mobility prostřednictvím připojení sekundárních a terciárních uzlů k infrastruktuře sítě TEN-T

Tabulka č. 1: Přehled zdůvodnění výběru tematických cílů a investičních priorit

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Vybraný tematický cíl | Vybraná investiční priorita | Zdůvodnění výběru |
| Tematický cíl 1: Podpora udržitelné dopravy a odstraňování překážek v klíčových síťových infrastrukturách | Rozvoj komplexních, vysoce kvalitních a interoperabilních železničních systémů (nařízení o FS, čl. 3, odst. (d), bod iii.) | * Dopravní politika ČR – kapitola 4.4.2.1 Železniční infrastruktura, kapitoly 4.1.1 Vytváření podmínek pro konkurenceschopnost ČR, 4.1.2 Vytváření podmínek pro soudržnost regionů * Evropská dopravní politika   + Rozvoj TEN-T za pomoci postupu s využitím struktury dvou úrovní, sestávající z globální a hlavní sítě   + Zvýšení účinnosti konkurenceschopnosti železniční nákladní dopravy   + Většina objemu přepravy cestujících na střední vzdálenost by do roku 2050 měla probíhat po železnici. * Dopravní sektorové strategie, 2. fáze:   + průřezová priorita 1 – Budování kvalitní, moderní dopravní infrastruktury odpovídající potřebám uživatelů a poptávce   + Specifický cíl 2.1, 2,2, 2.3, 2.4, 2.5, 2.6   Obecné zdůvodnění:   * nedostatečné využití potenciálu železniční nákladní dopravy * nedostatečná úroveň služeb spojených s přepravou oproti jiným odvětvím (např. vybavenost nádraží) * nebyl dokončen III. a IV. železniční koridor * rychlostní omezení max. 160 km/hod na železničních tratích, špatný technický stav sítí * nízká konkurenceschopnost z hlediska cestovních časů ve většině důležitých přepravních směrů * existence pouze jediného kapacitního železničního spojení do západní Evropy * nedostatečná mezinárodní interoperabilita sítě * nedostatečná propustnost tratí v příměstských oblastech velkých měst * špatné napojení některých důležitých průmyslových zón na železniční infrastrukturu * nedostatečný průjezdný průřez na některých důležitých tratích pro intermodální dopravu |
| Podpora multimodálního jednotného evropského dopravního prostoru prostřednictvím investic do transevropské dopravní sítě (nařízení o FS, čl. 3, odst. (d), bod i.) | * Dopravní politika ČR – kapitola 4.4.2.2 Silniční infrastruktura a kapitola 4.4.2.3 Infrastruktura vnitrozemské vodní dopravy, kapitola 4.5 Moderní technologie, výzkum, vývoj a inovace, kosmické technologie, kapitola 4.1.1 Vytváření podmínek pro konkurenceschopnost ČR, kapitola 4.1.2 Vytváření podmínek pro soudržnost regionů * Evropská dopravní politika   + Rozvoj TEN-T za pomoci postupu s využitím struktury dvou úrovní, sestávající z globální a hlavní sítě   + Plné využití tržního potenciálu vnitrozemské plavby a zatraktivnění jejího využívání, rozšíření vnitrozemských vodních cest pro nový růst trhů.   + Snížení počtu úmrtí v silniční dopravě * Dopravní sektorové strategie, 2. fáze:   + průřezová priorita 1 – Budování kvalitní, moderní dopravní infrastruktury odpovídající potřebám uživatelů a poptávce   + průřezová priorita 4 – Zavádění moderních technologií v oblasti informací a řízení dopravy   + Specifické cíle 1.1, 1.2, 1.6, 3.1, 3.2, 3.3, 3.4, 3.5   Obecné zdůvodnění:   * velký dopad silniční dopravy na životní prostředí a veřejné zdraví v důsledku nevhodných parametrů infrastruktury * vyčerpání kapacity silniční infrastruktury – vytváření kongescí z důvodu neustálého nárůstu silniční dopravy (úroveň hlavních silničních tahů a měst) * není dokončeno napojení všech regionů na kvalitní silniční a dálniční síť * úroveň služeb inteligentních dopravních systémů je nedostatečná a zaostává za poptávkou * nutnost co nejefektivnějšího využití daného malého počtu splavných vodních cest (de facto pouze Labe a část Vltavy) a dostupné flotily plavidel * problémy se splavností Labe v úseku Ústí nad Labem - státní hranice a v prostoru současného jezu Přelouč * nedostatečná přístavní infrastruktura |
| Rozvoj nízkouhlíkových dopravních systémů šetrnějších k životnímu prostředí a podpora udržitelné městské mobility, včetně říční a vodní dopravy, přístavů a multimodálních propojení (nařízení o FS, čl. 3, odst. (d), bod ii.) | * Dopravní politika ČR, kapitola 4.4.2.5 Infrastruktura multimodální dopravy, kapitola 4.1.3 Nákladní doprava jako součást logistického procesu, kapitola 4.1.4 Veřejná služba v přepravě cestujících, kapitola 4.2.3 Nákladní doprava dle principu komodality, kapitola 4.2.4 Funkční systém osobní dopravy, kapitola 4.2.5 Řešení problémů dopravy ve městech * Evropská dopravní politika   + Snížení závislosti Evropy na dovozu ropy a pokles emisí uhlíku v dopravě do roku 2050 o 60 %   + Do roku 2030 plné zprovoznění celounijní multimodání “hlavní sítě” TEN-T. * Dopravní sektorové strategie, 2. fáze:   + průřezová priorita 1 – Budování kvalitní, moderní dopravní infrastruktury odpovídající potřebám uživatelů a poptávce   + Průřezová priorita 9 – Uplatnění multimodálního přístupu v dopravě   + Specifické cíle 5.1, 5.2, 6.2   Obecné zdůvodnění:   * nedostatečné napojení nových průmyslových a logistických areálů na železniční síť * chybějící síť veřejných multimodálních terminálů s vyhovujícími parametry a kapacitou * nedostatečné propojení vodní dopravy s logistickými procesy (zajištění přepravy door-to-door, zajištění konsolidace a dekonsolidace zásilek) * nedostatek finančních prostředků pro další rozvoj infrastruktury městské dopravy, zejména v elektrické trakci * nedostatečně je rozvinuta síť terminálů hromadné dopravy (kvalitní vzájemné propojení linek jednotlivých druhů veřejné dopravy a propojení s individuální a nemotorovou dopravou), a to včetně terminálů v příměstských oblastech a v menších regionálních centrech * nižší kvalita veřejné linkové dopravy a nedostatečné provázanost na ostatní veřejné spoje, což vede k nárůstu individuální automobilové dopravy * nepříznivé hodnoty emisí významné části flotily plavidel vodní dopravy |
| Zvyšování regionální mobility prostřednictvím připojení sekundárních a terciárních uzlů k infrastruktuře sítě TEN-T (nařízení o ERDF, čl. 5, odst. (7), bod b) | * Dopravní politika ČR – kapitola 4.4.2.2 Silniční infrastruktura, kapitola 4.1.2 Vytváření podmínek pro soudržnost regionů * Dopravní sektorové strategie, 2. Fáze,   + průřezová priorita 1 – Budování kvalitní, moderní dopravní infrastruktury odpovídající potřebám uživatelů a poptávce   + průřezová priorita2 – Uplatnění podmínek pro soudržnost region   + Specifické cíle 1.1, 1.3, 1.4, 1.6, 6.1, 6.2, 6.3   Obecné zdůvodnění:   * vyčerpání kapacity silniční infrastruktury – vytváření kongescí z důvodu neustálého nárůstu silniční dopravy (úroveň hlavních silničních tahů a měst) * špatný technický stav komunikací v důsledku nedostatku financí na údržbu a nadměrného využívání komunikací * úroveň služeb inteligentních dopravních systémů je nedostatečná * není dokončeno napojení všech regionů na kvalitní silniční a dálniční síť |

## Zdůvodnění finančních alokací

Rozdělení finanční alokace pro OP Doprava je navrženo s ohledem na výstupy kapitol , a .

Současně byl brán ohled na doporučení formulovaná v dokumentu „Position of the Commission Services on the development of Partnership Agreement and programmes in the CZECH REPUBLIC for the period 2014-2020“, který tvoří rámec pro přípravu Dohody o Partnerství a integruje v sobě odkazy na cíle stanovené Strategií Evropa 2020 a Národním programem reforem.

EK v dokumentu poukazuje na problém nedobudované dopravní infrastruktury a na potřebu dokončení páteřních dopravních sítí napojujících ČR na TEN-T. Současně zmiňuje problém špatné kvality stávající infrastruktury a existence mnoha úzkých míst na této síti. Zmíněna je také problematika investic do udržitelné městské dopravy.

Jako jeden z hlavních cílů je proto navržen rozvoj infrastruktury pro růst a konkurenceschopnost a současně zlepšení dostupnosti a podpora udržitelných druhů dopravy.

EK doporučuje dát finanční prioritu především železniční dopravě (zejména v oblasti dobudování TEN-T) a udržitelné městské mobilitě. Přitom je však zároveň je nezbytné brát ohled na reálné investiční potřeby identifikované Dopravními sektorovými strategiemi a na nízkou využitelnost nástroje CEF pro silniční infrastrukturu a z toho plynoucí předpokládaný dominantní podíl alokace CEF na železniční projekty. Pro Prioritní osu 1 je proto navržena alokace ve výši 49,1 % prostředků EU přidělených OP Doprava.

U silniční dopravy je jako priorita označeno dokončení systému dálnic a rychlostních silnic s důrazem na zvýšení dostupnosti odlehlých regionů. Na tyto cíle je v Prioritních osách 2 a 3 alokováno 49,6 % prostředků OP Doprava.

Navrhovaná výše alokací je v souladu s pravidly pro alokaci Knihy 10 Sektorových dopravních strategií, 2. fáze.

Tab.. č. 2: Přehled investiční strategie programu

| Prioritní osa | Tematický cíl | Investiční priority | Specifické cíle odpovídající dané investiční prioritě | Fond (uveďte fond: EFRR, ESF, FS) | Příspěvek EU - EUR | Podíl celkového příspěvku EU pro operační program (dle fondu) | | Odůvodnění volby tematického cíle a investiční priority |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| EFRR | FS |
| 1 – Infrastruktura pro železniční a další udržitelnou dopravu | 1 Podpora udržitelné dopravy a odstraňování překážek v klíčových síťových infrastrukturách | Rozvoj komplexních, vysoce kvalitních a interoperabilních železničních systémů (nařízení o FS, čl. 3, odst. (d), bod iii.) | 1.1 - výstavba a modernizace železničních tratí | FS |  | 0 % | 49,1 % | NPR se průřezově zabývá otázkami strategického plánování dopravní infrastruktury (opatření 7.1) a zajištění efektivního financování dobudování páteřní sítě (opatření 7.2). Uvádí rovněž hlavní projekty v oblasti dopravní infrastruktury, které jsou převážně orientovány na transevropské dopravní sítě a systémy. |
| 1.2 - interoperabilita a nové technologie (včetně TEN-T) | FS |  |
| Podpora multimodálního jednotného evropského dopravního prostoru prostřednictvím investic do transevropské dopravní sítě (nařízení o FS, čl. 3, odst. (d), bod i.) | 1.3 - výstavba a modernizace vnitrozemských vodních cest v hlavní síti TEN-T | FS |  | NPR se průřezově zabývá otázkami strategického plánování dopravní infrastruktury (opatření 7.1) a zajištění efektivního financování dobudování páteřní sítě (opatření 7.2). Uvádí rovněž hlavní projekty v oblasti dopravní infrastruktury, které jsou převážně orientovány na transevropské dopravní sítě a systémy. |
| Rozvoj nízkouhlíkových dopravních systémů šetrnějších k životnímu prostředí a podpora udržitelné městské mobility, včetně říční a vodní dopravy, přístavů a multimodálních propojení (nařízení o FS, čl. 3, odst. (d), bod ii.) | 1.4 - Multimodální doprava | FS |  | Evropa 2020 Strategie pro inteligentní a udržitelný růst podporující začlenění, KOM(2010) 2020 v konečném znění stanovila tyto cíle:   * Do roku 2020 snížení emisí skleníkových plynů nejméně o 20 %, zvýšení podílu obnovitelných zdrojů na skladbě zdrojů v konečné spotřebě energie EU na 20 % a zvýšení energetické účinnosti o 20%. * Zavedení síťových infrastruktur pro elektrickou mobilitu, inteligentního řízení provozu, lepší logistiky, snížení emisí CO2 u silničních vozidel, v letectví a námořním odvětví. |
| 1.5 - Infrastruktura drážních systémů městské a příměstské dopravy | FS |  |
| 1.6 - Systémy řízení městského silničního provozu a zavádění ITS na městské silniční síti | FS |  |
| 1.7 - Environmentálně čistý dopravní park | FS |  |
| 2 – Silniční infrastruktura na síti TEN-T | Podpora multimodálního jednotného evropského dopravního prostoru prostřednictvím investic do transevropské dopravní sítě (nařízení o FS, čl. 3, odst. (d), bod i.) | 2.1 - Silniční infrastruktura sítě TEN-T (výstavba a modernizace silnic a dálnic, ITS a nové technologie) | FS |  | 0 % | 39,6 % | NPR se průřezově zabývá otázkami strategického plánování dopravní infrastruktury (opatření 7.1) a zajištění efektivního financování dobudování páteřní sítě (opatření 7.2). Uvádí rovněž hlavní projekty v oblasti dopravní infrastruktury, které jsou převážně orientovány na transevropské dopravní sítě a systémy. |
|  | Rozvoj nízkouhlíkových dopravních systémů šetrnějších k životnímu prostředí a podpora udržitelné městské mobility, včetně říční a vodní dopravy, přístavů a multimodálních propojení (nařízení o FS, čl. 3, odst. (d), bod ii.) | 2.2 - Podpora rozvoje sítě napájecích stanic alternativních energií na silniční síti |  |  | Evropa 2020 Strategie pro inteligentní a udržitelný růst podporující začlenění, KOM(2010) 2020 v konečném znění stanovila tyto cíle:   * Do roku 2020 snížení emisí skleníkových plynů nejméně o 20 %, zvýšení podílu obnovitelných zdrojů na skladbě zdrojů v konečné spotřebě energie EU na 20 % a zvýšení energetické účinnosti o 20%. * Zavedení síťových infrastruktur pro elektrickou mobilitu, inteligentního řízení provozu, lepší logistiky, snížení emisí CO2 u silničních vozidel, v letectví a námořním odvětví. |
| 3 – Silniční infrastruktura mimo síť TEN-T | Zvyšování regionální mobility prostřednictvím připojení sekundárních a terciárních uzlů k infrastruktuře sítě TEN-T (nařízení o ERDF, čl. 5, odst. (7), bod b) | 3.1 - Silnice a dálnice mimo síť TEN-T ve vlastnictví státu | EFRR |  | 10 % | 0 % | NPR se průřezově zabývá otázkami strategického plánování dopravní infrastruktury (opatření 7.1) a zajištění efektivního financování dobudování páteřní sítě (opatření 7.2). Uvádí rovněž hlavní projekty v oblasti dopravní infrastruktury, které jsou převážně orientovány na transevropské dopravní sítě a systémy. |
| Technická asistence | NA | NA |  | FS |  |  | 1,3 % |  |

# Popis prioritních os OP Doprava

## Prioritní osa 1 - Infrastruktura pro železniční a další udržitelnou dopravu

### Identifikace investičních priorit a popis korespondujících specifických cílů

V rámci Prioritní osy 1 budou financovány tyto investiční priority a specifické cíle:

| **Investiční priorita** | **Specifický cíl** |
| --- | --- |
| Rozvoj komplexních, vysoce kvalitních a interoperabilních železničních systémů (nařízení o FS, čl. 3, odst. (d), bod iii.) | 1.1 - Výstavba a modernizace železničních tratí |
| 1.2 - Interoperabilita a nové technologie (včetně TEN-T) |
| Podpora multimodálního jednotného evropského dopravního prostoru prostřednictvím investic do transevropské dopravní sítě (nařízení o FS, čl. 3, odst. (d), bod i.) | 1.3 - Výstavba a modernizace vnitrozemských vodních cest v hlavní síti TEN-T |
| Rozvoj nízkouhlíkových dopravních systémů šetrnějších k životnímu prostředí a podpora udržitelné městské mobility, včetně říční a vodní dopravy, přístavů a multimodálních propojení (nařízení o FS, čl. 3, odst. (d), bod ii.) | 1.4 - Multimodální doprava |
| 1.5 - Infrastruktura drážních systémů městské a příměstské dopravy |
| 1.6 - Systémy řízení městského silničního provozu a zavádění ITS na městské silniční síti |
| 1.7 - Environmentálně čistý dopravní park |

#### Specifický cíl 1.1 - Výstavba a modernizace železničních tratí

Současný stav charakterizuje odklon od železniční dopravy k jiným modům dopravy. Velkým problémem železniční sítě v ČR je její nízká technická úroveň (nedostatečná traťová rychlost a časté propady rychlosti, nízká propustnost, nedostatečná interoperabilita, nedostatečné parametry pro nákladní dopravu, zejména délka dopravních kolejí ve stanicích a terminálech pro multimodální dopravu), z čehož vyplývá nízká konkurenceschopnost vůči silniční dopravě ve většině důležitých směrů.

Mezi příčiny patří to, že velká část infrastruktury je zastaralá, jsou zastaralé, nejednotné a provozně nákladné zabezpečovací zařízení na mnoha i hlavních tratích a v železničních uzlech. Pouze zhruba 31 % délky vybudovaných tratí je elektrizovaných, pouze 20 % tratí je dvou a vícekolejných. Nedostatečná je také úroveň služeb spojených s přepravou oproti jiným odvětvím (např. vybavenost železničních stanic).

Důsledkem je nedostatečné využití potenciálu železniční nákladní dopravy.

V roce 1993 bylo zahájeno postupné budování čtyř tranzitních železničních koridorů, zatím jsou dokončeny s výjimkou několika úseků I. a II. koridor, III. a IV. koridor jsou pouze rozestavěny. Tyto čtyři tranzitní koridory ovšem nepokrývají všechny nejdůležitější dopravní vztahy v mezinárodním i celostátním kontextu.

Limitujícím faktorem je rychlostní omezení maximem 160 km/hod na železničních tratích, stejně jako špatný technický stav sítí. Problémem je nízká konkurenceschopnost z hlediska cestovních časů ve většině důležitých přepravních směrů.

Opožďuje se také modernizace větších železničních uzlů. Vybrané úseky železničních tratí trpí nedostatečnou propustností, a to zejména v příměstských oblastech. Nedostatečná kapacita tratí se začíná projevovat u nákladní dopravy v hlavních dopravních směrech s rostoucím počtem dopravců provozujících dopravu osobní. V případě dopravních terminálů, stanic a zastávek není zajištěna dostatečná kvalita a komfort pro cestující.

Cílem OPD by tedy mělo být zlepšení podmínek pro vyšší konkurenceschopnost a větší využití železniční dopravy. Toho lze dosáhnout modernizací a výstavbou nových tratí, dále také modernizací železničních uzlů. Projekty v oblasti železniční infrastruktury musí zejména zohledňovat jejich návaznost na hlavní přepravní směry v ČR, revidovanou politiku TEN-T, rozvoj nákladních železničních koridorů a zvyšující se nároky na příměstskou a regionální dopravu.

#### Specifický cíl 1.2 - Interoperabilita a nové technologie (včetně TEN-T)

Zastaralé, nejednotné a provozně nákladné zabezpečovací zařízení na mnoha důležitých tratích neodpovídá nárokům na moderní, výkonnou a bezpečnou železniční dopravu. Pro zajištění efektivnějšího řízení železničního provozu je nezbytné zavádění dálkového ovládání zabezpečení (DOZ), které spočívá v úsekovém řízení dopravy a tvoří základ dispečerského řízení. Zaváděním DOZ dochází k úspoře dopravních zaměstnanců a ke zvýšení bezpečnosti železniční dopravy.

Provozování mezinárodní železniční dopravy je stále komplikováno rozdílnými technickými i legislativními podmínkami v jednotlivých členských zemích. Pro harmonizaci těchto podmínek jsou přijímány směrnice ES a pravidla TSI, která jsou postupně implementována na národní úrovni. Velmi důležitou oblastí je zavádění jednotného evropského systému řízení železniční dopravy (ERTMS), skládajícího se ze dvou částí - ETCS a GSM-R, a to zejména ve vztahu k tratím zařazeným do sítě TEN-T. Na úrovni ČR se problematikou ERTMS zabývá „Národní implementační plán ERTMS“. Jeho revidovaná verze bude zohledňovat aktualizaci termínů realizace jednotlivých úseků, koncepci rozvoje ETCS a GSM-R v ČR a prověří možnost zavádění těchto systémů i na tratě mimo síť TEN-T.

Významným problémem, který rovněž způsobují prvky železniční infrastruktury, neodpovídající nárokům TSI, je omezení provozu moderních elektrických lokomotiv na některých důležitých železničních tratích. Proto je nutná jejich postupná náhrada prvky odpovídajícími TSI.

Cílem intervencí v oblasti železniční dopravy by proto mělo být zajištění interoperability na vybraných železničních tratích, zajištění souladu s TSI, postupné zavádění DOZ a rozvoj telematických systémů.

#### Specifický cíl 1.3 - Výstavba a modernizace vnitrozemských vodních cest v hlavní síti TEN-T

Vodní doprava má na celkových dopravních výkonech velmi nízký podíl, mimo jiné díky nízké konkurenceschopnosti vůči ostatním druhům dopravy, delším přepravním časům ve srovnání s ostatními druhy dopravy, pokrytí pouze omezeného počtu splavných dnů na území ČR (nespolehlivost vodní cesty a její značná závislost na celkové hydrologické a vodohospodářské bilanci v celém povodí řek). Jmenovitě se jedná o problémy se splavností Labe v úseku Ústí nad Labem - státní hranice a v prostoru vodního díla Plavební stupeň Přelouč II, se kterými souvisí nedostupnost hradeckopardubické průmyslové aglomerace, která disponuje dobrým napojením na ostatní dopravní sítě.

Ve srovnání s jinými druhy dopravy disponuje vodní doprava nedostatečným infrastrukturním zázemím. Stávající vodní cesty jsou charakterizovány úzkými místy, ve kterých nejsou splněny zákonem předepsané parametry šířky, poloměrů oblouků, ponoru a podjezdné výšky mostů pro jednotlivé třídy vodních cest a tudíž není zajištěn plnohodnotný stupeň využití souvislých úseků vodních cest na území ČR. Současný stav je dále charakterizován existencí rizikových míst v případech havárií na plavebních objektech a extrémních povodní. Stávající vodní cesty nedisponují dostatkem objektů pro potřeby zajištění bezpečnosti při využívání dopravních cest.

Cílem intervencí by mělo být vytvoření podmínek pro větší využití vnitrozemské vodní dopravy zlepšením stavu infrastruktury a dalších funkčních parametrů vodní dopravy, řešením problémů splavnosti a bezpečnosti plavebního provozu na dopravně významných vnitrozemských vodních cestách. Mezi další cíle patří odstraňování současných úzkých míst na dopravně významných vnitrozemských vodních cestách, přičemž budou vytvořeny podmínky nejen pro celkově větší využití vodní dopravy, ale také pro zlepšení situace na dopravním  koridoru do severoněmeckých námořních přístavů jako bran na světové trhy.

#### Specifický cíl 1.4 – Multimodální doprava

Trvalým problémem je trend využívání dálkové silniční přepravy nákladů, která není podpořena kvalitní alternativou přepravy (např. jako služba pro silniční dopravce) po železnici, popř. vodními cestami. I přes dlouhodobě trvající nárůst absolutních výkonů intermodální (kombinované) dopravy na území ČR, zůstává její podíl na celkových výkonech nákladní dopravy stále velmi nízký. Kombinovaná doprava je přitom jedním z hlavních prostředků, kterým je možné snížit závislost na přímé silniční dopravě a naplňovat cíle strategických dokumentů v této oblasti. V budoucnu významně poroste počet kontejnerů pro přepravu v nákladní dopravě.

Pro zvýšení jejího podílu však bude nutné výrazně navýšit počet a kapacitu veřejných terminálů multimodální dopravy, tak aby dostatečně pokrývaly významné přepravní vazby v dálkové nákladní dopravě. K dalším problémům patří nedostatečné parametry a vybavení terminálů multimodální dopravy a nedostatečné podmínky pro Door2Door mobilitu (přímou hladkou mobilitu).

K hlavním cílům intervencí OPD bude patřit větší zapojení multimodální nákladní dopravy v přepravních řetězcích modernizací stávajících a výstavbou nových terminálů multimodální dopravy a to v souladu s prioritami sítě TEN-T a především s ohledem na napojení rozhodujících zdrojů a cílů nákladní dopravy. Jedním cílů bude snaha zapojení vodní dopravy do kombinovaných přepravních řetězců. Rovněž bude probíhat podpora investic do vozidlového parku vhodného pro kombinovanou dopravu, zavádění inovativních technologií překládky a ITS systémů pro Door2Door mobilitu. Cílem je vytvoření podmínek pro optimální využívání všech druhů dopravy a tím pro snižování negativních dopadů na životní prostředí, veřejné zdraví a bezpečnost.

#### Specifický cíl 1.5 - Infrastruktura drážních systémů městské a příměstské dopravy (metro, tramvajové systémy, tram-train systémy, trolejbusové systémy)

Využívání potenciálu drážní dopravy v MHD a v příměstské dopravě má v rámci ČR značné rezervy. Mezi příčiny patří:

* Chybějící infrastrukturní zázemí pro zavádění drážní městské a příměstské dopravy na železnici.
* Nedobudovaná drážní infrastruktura pro MHD v mnoha městech a přilehlých oblastech.
* Zastaralá stávající drážní infrastruktura s nedostatečnými prvky aktivní i pasivní preference.

Cílem navržených intervencí je zvýšení využívání veřejné dopravy na úkor individuální automobilové dopravy zaváděním systémů městské a příměstské hromadné dopravy a MHD na drážní infrastruktuře

#### Specifický cíl 1.6 - Systémy řízení městského silničního provozu a zavádění ITS na městské silniční síti

Moderní informační a komunikační technologie umožnily vznik nových systémů a aplikací v dopravě nazývané jako dopravní telematika nebo inteligentní dopravní systémy a služby. ITS jsou v podstatě jediné řešení jak se vypořádat s problémy rostoucí dopravy v budoucnosti. ITS umožňují komplexní pohled na všechny druhy dopravy a ulehčují řešení koordinace propojení různých dopravních systémů.

Aby bylo v co nejvyšší možné míře zamezeno vytváření vzájemně nekompatibilních řešení a roztříštěnosti jednotlivých systémů a aplikací ITS, je nezbytné zajistit kompatibilitu systémů a kontinuitu služeb ITS mezi jednotlivými systémy na lokální, regionální, národní nebo evropské úrovni. Stávající stav ITS v České republice se vyznačuje bouřlivým rozvojem nových technologií, které však v mnohých případech nejsou dostatečně informačně propojeny, čímž se snižují jejich užitné vlastnosti. Síť dálnic a rychlostních silnic v ČR, ale i uliční síť velkých měst, je postupně vybavována systémy ITS, ale toto tempo zaostává za potřebami. ITS by měly přispět k rozvoji účinných a bezpečných dopravních služeb a vytvořit komerční příležitosti pro evropský průmysl. Zavádění ITS může vést ke zlepšení mobility ve městech, přičemž bude dosaženo snížení dopravního přetížení, emisí CO2 a spotřeby energie, mimo jiné prostřednictvím podpory udržitelnějších způsobů dopravy, mezi něž patří tramvaje, metro, vlaky, autobusy, trolejbusy, sdílení automobilů atd.

Zvláště v oblasti dopravy je třeba atributové informace (vlastnosti, hodnoty veličin, počty aj.) chápat a zpracovávat v územních souvislostech. Návaznost konkrétní informace k určitému území je zajištěna propojením atributu s informací o poloze (tzn. rozšířením popisné, atributové informace o informaci prostorovou). Teprve poté lze provádět analýzy dat ve vztahu ke konkrétnímu území a úspěšně tak plánovat, rozvíjet a spravovat dopravní infrastrukturu a monitorovat jevy, které se na dopravní infrastruktuře vyskytují. V současné době neexistuje jednotná platforma integrující data všech druhů dopravy, která by plně pokrývala požadavky uživatelů a odpovídala kladeným nárokům na interoperabilitu. Každá z podřízených organizací využívá vlastní, svépomocí vystavěný systém, který plně odpovídá požadavkům a nárokům dané organizace. Vzájemné propojení systémů a využitelnost dat správcem jiné dopravní infrastruktury je však jak z technických, tak především z organizačních důvodů obtížné. Problémem je rovněž standardizace popisu prostorových dat, která by splňovala požadavky a nároky různých správců infrastruktury (stát, kraje, obce) a složek IZS.

Cílem navržených intervencí je dosud nevybavenou dopravní infrastrukturu systémy ITS postupně vybavovat dopravní infrastrukturu vhodnými systémy ITS, které napomohou ke zlepšení řízení dopravního provozu, ke zlepšení řízení mimořádných situací a ke snížení nehodovosti a snižování následků závažných zranění způsobených dopravními nehodami. Dále vybavování systémy, které napomohou k účinnější kontrole dodržování pravidel dopravního provozu. V neposlední řadě podporovat inovaci systémů ITS. Pro využití plného potenciálu ITS je nutné, aby zavedené systémy a aplikace dosáhly odpovídající míry kompatibility, interoperability a kontinuity služeb poskytovaných koncovým uživatelům.

#### Specifický cíl 1.7 - Environmentálně čistý dopravní park

Dopravní park osobní železniční byl v minulosti dlouhodobě podinvestován. Obnova dopravního parku osobní železniční dopravy probíhá v důsledku vysokých investičních nákladů (a tím i dlouhé životnosti) pomalým tempem.

Dopravní park vodní dopravy je také dlouhodobě podinvestován. Obnova tohoto parku je nedostatečná nejen v důsledku vysokých investičních nákladů, ale zejména v důsledku nedostatečné splavnosti vodních cest v České republice (v oblasti nákladní dopravy).

Obnova dopravního parku osobní železniční dopravy musí být nastavena tak, aby proces obnovy byl udržitelný (bude zajištěno např. postupným otvíráním trhu v železniční osobní dopravě, financování veřejných služeb v hromadné dopravě bude zajišťovat cyklus obnovy vozidel atd.). K nastartování procesu je mj. nezbytné zajistit obnovu stávajícího zastaralého dopravního parku.

Obnova dopravního parku vodní bude nastavena tak, aby proces obnovy byl udržitelný, Tento cíl bude dosažen postupným zlepšování splavnosti vodních cest, které umožní vlastníkům a provozovatelům plavidel generovat zdroje na modernizaci flotily. K nastartování procesu je mj. nezbytné zajistit obnovu stávajícího zastaralého dopravního parku.

Cílem navržených intervencí je přispět k vytvoření podmínek pro vyšší konkurenceschopnost a širší využití osobní železniční dopravy a nákladní vodní dopravy prostřednictvím nastartování trvalého cyklu obnovy dopravního parku osobní železniční a dopravního parku vodní dopravy.

Tyto intervence zvýší ekologickou čistotu provozování vodní dopravy, případně zlepší efektivitu provozování vodní dopravy modernizovanými plavidly.

### Podporované aktivity k dosažení specifických cílů a odpovídajících indikátorů výstupu

**Investiční priorita: Rozvoj komplexních, vysoce kvalitních a interoperabilních železničních systémů.**

#### Specifický cíl 1.1 - Výstavba a modernizace železničních tratí

Podporované aktivity v rámci specifického cíle 1.1 - Výstavba a modernizace železničních tratí budou:

* Modernizace tratí na síti TEN-T a mimo síť TEN-T, uvedení železničních tratí do optimálního stavu
* Výstavba tratí na síti TEN-T a mimo síť TEN-T
* Modernizace a rekonstrukce tratí a další infrastruktury železničních uzlů
* Zvýšení komfortu a vybavenosti infrastruktury stanic a zastávek ve správě správce železniční infrastruktury

Hlavní cílové skupiny: Uživatelé železniční dopravy

Cílová území: území celé ČR

Příjemci: Příjemci podpory budou vlastníci/správci dotčené infrastruktury, či SŽDC s.o.

Forma podpory: Nevratná přímá pomoc

#### Specifický cíl 1.2 - Interoperabilita a nové technologie (včetně TEN-T)

Podporované aktivity v rámci specifického cíle 1.2 - Interoperabilita a nové technologie (včetně TEN-T) budou:

* Úpravy vozidel a tratí vedoucí k zajištění interoperability a implementaci TSI,
* Modernizace zabezpečovacích zařízení
* Zavádění DOZ

Hlavní cílové skupiny: Uživatelé železniční dopravy

Cílová území: území celé ČR

Příjemci: Příjemci podpory budou vlastníci/správci dotčené infrastruktury, vlastníci drážních vozidel a provozovatelé drážní dopravy

Forma podpory: Nevratná přímá pomoc

**Investiční priorita - podpora multimodálního jednotného evropského dopravního prostoru prostřednictvím investic do transevropské dopravní sítě**

#### Specifický cíl 1.3 - Výstavba a modernizace vnitrozemských vodních cest v hlavní síti TEN-T

Podporované aktivity v rámci specifického cíle 1.3 - Výstavba a modernizace vnitrozemských vodních cest v hlavní síti TEN-T budou:

* Modernizace a výstavba infrastruktury vodních cest
* RIS

Hlavní cílové skupiny: Uživatelé vodní dopravy

Cílová území: území celé ČR

Příjemci: vlastníci/správci dotčené infrastruktury vnitrozemské vodní dopravy a ŘVC ČR

Forma podpory: Nevratná přímá pomoc

**Investiční priorita - rozvoj nízkouhlíkových dopravních systémů šetrnějších k životnímu prostředí včetně podpory udržitelné městské mobility**

#### Specifický cíl 1.4 – Multimodální doprava

Podporované aktivity v rámci specifického cíle 1.4 – Multimodální doprava budou:

* Terminály multimodální dopravy – modernizace a výstavba (mj. trimodální silnice-železnice-voda; bimodální silnice-železnice).
* Napojení terminálů na dopravní infrastrukturu železniční, silniční, vodní a letecké dopravy, výstavba a modernizace terminálů a vybavení mechanismy, zavádění ITS. Výstavba nové a modernizací stávající infrastruktury KD.
* Výstavba doprovodné infrastruktury veřejného terminálu.
* Podpora nových multimodálních technologií překládky včetně přepravních jednotek a dopravních prostředků související s příslušnou technologií.

Hlavní cílové skupiny: Uživatelé multimodální dopravy

Cílová území: území celé ČR

Příjemci: Příjemci podpory budou vlastníci/správci dotčené infrastruktury a dopravních prostředků, či SŽDC s.o.

Forma podpory: Nevratná přímá pomoc

#### Specifický cíl 1.5 - Infrastruktura drážních systémů městské a příměstské dopravy (metro, tramvajové systémy, tram-train systémy, trolejbusové systémy)

Podporované aktivity v rámci specifického cíle 1.5 - Infrastruktura drážních systémů městské a příměstské dopravy budou:

* Výstavba a modernizace infrastruktury drážních systémů městské a příměstské dopravy (metro, tramvajové systémy, tram-train systémy, trolejbusové systémy).

Hlavní cílové skupiny: Uživatelé hromadné dopravy osob

Cílová území: území celé ČR

Příjemci: Příjemci podpory budou vlastníci/správci dotčené infrastruktury

Forma podpory: Nevratná přímá pomoc

#### Specifický cíl 1.6 - Systémy řízení městského silničního provozu a zavádění ITS na městské silniční síti

Podporované aktivity v rámci specifického cíle 1.6 Systémy řízení městského silničního provozu a zavádění ITS na městské silniční síti budou:

* Rozvoj systémů a služeb včetně ITS pro řízení dopravy a ovlivňování dopravních proudů na městské, regionální, národní úrovni a mimo rámec sítě TEN-T

Hlavní cílové skupiny: Uživatelé silniční dopravy ve městech

Cílová území: území celé ČR

Příjemci: Příjemci podpory budou vlastníci/správci dotčené infrastruktury

Forma podpory: Nevratná přímá pomoc

#### Specifický cíl 1.7 - Environmentálně čistý dopravní park

Podporované aktivity v rámci specifického cíle 1.7 - Environmentálně čistý dopravní park budou:

* Finanční podpora na obnovu dopravního parku osobní železniční dopravy
* Finanční podpora na obnovu dopravního parku nákladní vodní dopravy.

Hlavní cílové skupiny: Uživatelé hromadné dopravy osob, uživatelé nákladní vodní dopravy

Cílová území: území celé ČR

Příjemci: Vlastníci dopravních prostředků provozující železniční dopravu ve veřejném zájmu a vlastníci plavidel provozující nákladní vodní dopravu

Forma podpory: Nevratná přímá pomoc

## Prioritní osa 2 – Silniční infrastruktura na síti TEN-T

### Identifikace investičních priorit a popis korespondujících specifických cílů

V rámci Prioritní osy 2 budou financovány tyto investiční priority a specifické cíle:

| **Investiční priorita** | **Specifický cíl** |
| --- | --- |
| Podpora multimodálního jednotného evropského dopravního prostoru prostřednictvím investic do transevropské dopravní sítě (nařízení o FS, čl. 3, odst. (d), bod i.) | 2.1 - Silniční infrastruktura sítě TEN-T (výstavba a modernizace silnic a dálnic, ITS a nové technologie) |
| Rozvoj nízkouhlíkových dopravních systémů šetrnějších k životnímu prostředí a podpora udržitelné městské mobility, včetně říční a vodní dopravy, přístavů a multimodálních propojení (nařízení o FS, čl. 3, odst. (d), bod ii.) | 2.2 - Podpora rozvoje sítě napájecích stanic alternativních energií na silniční síti |

#### Specifický cíl 2.1 - Silniční infrastruktura sítě TEN-T (výstavba a modernizace silnic a dálnic, ITS a nové technologie)

Současný stav je charakterizován nárůstem objemu těžké silniční dopravy i individuální automobilové dopravy a vysokou nehodovostí v porovnání s ostatními druhy dopravy i mezinárodně. Silniční doprava má negativní dopady na životní prostředí a veřejné zdraví v důsledku nevhodných parametrů infrastruktury. Negativem jsou taktéž emise skleníkových plynů i pro zdraví škodlivých látek.

Stav infrastruktury je charakterizován chybějícím dálničním napojením některých regionů a nedostatečným propojením regionů.

Mezi příčiny patří nedostatečná kapacita infrastruktury a špatný technický stav komunikací, které jsou charakterizovány řadou nebezpečných míst a překážek bezpečnosti provozu. V důsledku nárůstu objemu silniční dopravy vznikají nežádoucí kongesce. Realitou je nedostatečné využití potenciálu ITS.

Problémy, které bude OPD řešit:

* Přetrvávající vedení řady důležitých silničních tahů intravilány obcí. Chybějící úseky dálnic a rychlostních silnic.
* Negativní vlivy některých současných silničních napojení k hraničním přechodům.
* Nízký podíl telematických aplikací na řízení a usměrňování provozu na síti TEN-T.
* Nedostatečná kapacita odstavných parkovišť pro nákladní vozidla na dálnicích a rychlostních silnicích.

Cílem navrhovaných intervencí je:

* Zlepšení silniční dopravy na síti TEN-T.
* Zlepšení parametrů a rozvoj dálnic a silnic sítě TEN-T.
* Zajištění standardů EU na silniční síti s velkým objemem dopravy za účelem zvýšení bezpečnosti a plynulosti dopravy.

#### Specifický cíl 2.2 - Podpora rozvoje sítě napájecích stanic alternativních energií na silniční síti

Dlouhodobým problémem celého sektoru je vysoká závislost dopravy na ropě a vysoké emise skleníkových plynů z dopravy.

Proto mezi hlavní cíle Strategie Evropa 2020 patří na snižování emisí skleníkových plynů. Současně je ve stadiu přípravy strategie vedoucí k snižování závislosti dopravy na ropě.

Problémy, které bude OPD řešit:

* Postupná příprava na důsledky ropného vrcholu a plnění cílů Bílé knihy EK

Cílem navrhovaných intervencí bude zvýšení podílu vozidel na alternativní pohon na silniční síti.

### Podporované aktivity k dosažení specifických cílů a odpovídajících indikátorů výstupu

**Investiční priorita - podpora multimodálního jednotného evropského dopravního prostoru prostřednictvím investic do transevropské dopravní sítě**

#### Specifický cíl 2.1 - Silniční infrastruktura sítě TEN-T (výstavba a modernizace silnic a dálnic, ITS a nové technologie)

Podporované aktivity v rámci specifického cíle 2.1 - Silniční infrastruktura sítě TEN-T (výstavba a modernizace silnic a dálnic, ITS a nové technologie) budou:

* Výstavba nových úseků silniční sítě TEN-T
* Modernizace a zkapacitnění již provozovaných úseků kategorie D, R a ostatních silnic I. tříd sítě TEN-T
* Rozvoj systémů a služeb ITS, GIS, energetických sítí, sítí a služeb elektronických komunikací pro řízení dopravy, ovlivňování dopravních proudu a poskytování informací a služeb řidičům a cestujícím rámci sítě TEN-T a související infrastruktury.

V rámci výstavby, modernizace a zkapacitnění silniční infrastruktury budou podporována také opatření ke snížení negativních dopadů na bezpečnost provozu, životní prostředí a lidské zdraví včetně odstraňování nebezpečných míst a nezbytných intervencí v ochranném pásmu komunikací.

Hlavní cílové skupiny: Uživatelé silniční dopravy.

Cílová území: území celé ČR

Příjemci: Příjemci podpory budou vlastníci/správci dotčené infrastruktury

**Investiční priorita - rozvoj nízkouhlíkových dopravních systémů šetrnějších k životnímu prostředí včetně podpory udržitelné městské mobility**

#### Specifický cíl 2.2 - Podpora rozvoje sítě napájecích stanic alternativních energií na silniční síti

Podporované aktivity v rámci specifického cíle 2.3 - Podpora rozvoje sítě napájecích stanic alternativních energií na silniční síti budou:

* Výstavba napájecích stanic alternativních energií na silniční síti (elektromobilita, CNG)

Hlavní cílové skupiny: Uživatelé silniční dopravy

Cílová území: území celé ČR

Příjemci: Příjemci podpory budou vlastníci/správci dotčené infrastruktury

Forma podpory: Nevratná přímá pomoc

## Prioritní osa 3 – Silniční infrastruktura mimo síť TEN-T

### Identifikace investičních priorit a popis korespondujících specifických cílů

Prioritní osa je financována v rámci tematického cíle Podpora udržitelné dopravy a odstraňování překážek v klíčových síťových infrastrukturách.

#### Specifický cíl 3.1 - Silnice a dálnice mimo síť TEN-T ve vlastnictví státu

Současný stav:

* Vysoká nehodovost v porovnání s ostatními druhy dopravy i mezinárodně.
* Velký dopad na životní prostředí a veřejné zdraví v důsledku nevhodných parametrů infrastruktury.
* Emise skleníkových plynů i pro zdraví škodlivých látek.
* Nárůst objemu těžké silniční dopravy i IAD.
* Chybějící dálniční napojení některých regionů a chybějící kvalitní a výkonné propojení regionů.

Příčiny problému:

* Průtah důležitých tahů intravilány obcí.
* Nedostatečná kapacita infrastruktury v hustě osídlených oblastech s kongescemi v důsledku nárůstu objemu silniční dopravy.
* Špatný technický stav komunikací s negativním dopadem na bezpečnost provozu.

Problémy, které bude OPD řešit:

* Přetrvávající vedení řady důležitých silničních tahů intravilány obcí.
* Chybějící úseky rychlostních silnic.
* Negativní vlivy některých současných silničních napojení k hraničním přechodům.
* Nebezpečná místa a překážky na komunikacích.

Cíl (změna, které chceme dosáhnout):

* Zlepšení parametrů rychlostních silnic a ostatních silnic I. třídy mimo TEN-T za účelem zvýšení bezpečnosti a plynulosti dopravy.

### Podporované aktivity k dosažení specifických cílů a odpovídajících indikátorů výstupu

**Investiční priorita - zvyšování regionální mobility prostřednictvím připojení sekundárních a terciárních uzlů k infrastruktuře sítě TEN-T**

#### Specifický cíl 3.1 - Silnice a dálnice mimo síť TEN-T ve vlastnictví státu

Podporované aktivity v rámci specifického cíle 3.1 - Silnice a dálnice mimo síť TEN-T ve vlastnictví státu budou:

* Rekonstrukce a modernizace silnic I. třídy mimo síť TEN-T,
* Výstavba obchvatů a přeložek

V rámci rekonstrukce a modernizace silniční infrastruktury zde budou podporována také opatření ke snížení negativních dopadů na bezpečnost provozu, životní prostředí a lidské zdraví včetně odstraňování nebezpečných míst a nezbytných intervencí v ochranném pásmu komunikací.

Hlavní cílové skupiny: Uživatelé silniční dopravy

Cílová území: území celé ČR mimo hl. města Prahy

Příjemci: Příjemci podpory budou vlastníci/správci dotčené infrastruktury

Forma podpory: Nevratná přímá pomoc

## Popis principů pro výběr operací

Projekty budou předkládány žadateli. Výběr projektů bude proveden Řídícím orgánem OP Doprava, a to na základě výstupu odborného posouzení souladu s kritérii výběru projektů schválených Monitorovacím výborem. Velké projekty (projekty s celkovými způsobilými náklady nad 75 mil. EUR) budou předkládány Evropské komisi prostřednictvím Řídícího orgánu OP Doprava (MD).

Po žadatelích bude zejména požadováno doložení:

* souladu s cíli OP Doprava,
* efektivnosti a zdůvodnění účelnosti vynaložených prostředků – hodnota za peníze,
* zajištění udržitelnosti projektu,
* naplňování cílů DP ČR a DP EU,
* plnění specifických cílů a soulad s příslušnou prioritní osou,
* příspěvku realizace projektu ke zkvalitnění životního prostředí a zlepšení veřejného zdraví, slučitelnosti s horizontálními politikami Společenství,
* v relevantních případech ekonomické způsobilosti žadatele,
* dalších potřebných dokumentů a dokladů dle povahy projektu a evropských či národních legislativních a metodických požadavků (např. studie proveditelnosti, stanoviska příslušných orgánů, znalecké či expertní posudky apod.).

U projektových žádostí bude kontrolována úplnost a formální správnost projektových žádostí a způsobilost nákladů požadované intervence z hlediska pravidel FS a ERDF a národního veřejného spolufinancování.

Žádný projekt neobdrží finanční prostředky Společenství (ERDF, FS, EIB a další) předtím, než splní veškeré požadavky kladené legislativou EU – a zejména nikoli předtím, než bude dokončeno vyhodnocení EIA (tam, kde je příslušnou legislativou požadováno).

## Specifikace velkých projektů

OP Doprava bude realizován mimo jiné prostřednictvím tzv. velkých projektů, jejichž celkové způsobilé náklady budou vyšší než 75 mil. EUR.

Velké projekty budou do financování v rámci OPD zařazeny především na základě výstupů Knihy 10 Sektorových dopravních strategií, 2. fáze, v jejichž rámci byla potřebnost a předpokládaná efektivnost těchto projektů posouzeny prostřednictvím multikriteriální analýzy a zjednodušené CBA.

V případě velkých projektů bude projektová žádost předložena spolu se studií proveditelnosti, cost-benefit analýzou včetně ekonomické a finanční analýzy, analýzy rizik a analýzy environmentálních dopadů.

Proces rozhodování o schválení velkých projektů se bude řídit postupem stanoveným ve čl. 92 obecného nařízení.

Seznam velkých projektů, jejichž realizace je plánována během programového období, je součástí OP Doprava jako Příloha č. 1 OP Doprava.

## Společné a specifické indikátory OP Doprava

V rámci programu jsou používány tzv. společné indikátory a specifické indikátory programu.

Tab. č. 4: Seznam všech indikátorů programu

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Investiční priorita | Specifický cíl | Cílová skupina / územní dimenze3 | Indikátor výstupu a výsledku | | | | Výchozí hodnota  / (rok) | Cílová hodnota (2022)2 | Zdroj dat, frekvence sledování | Odůvodnění, jakým způsobem byly hodnoty stanoveny\*\* |
| Kód NČI 2014+ | Název indikátoru | Měrná jednotka | Typ Indikátoru (výstup /, výsledek) |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |

Zdroj: MMR-NOK

Poznámky:

1 Seznam obsahuje společné a specifické indikátory výstupu a výsledku. Indikátory musí být nastaveny na úrovni specifických cílů investičních priorit.

Detaily konkrétních indikátorů musí být v souladu s Národním číselníkem indikátorů 2014+. U těch indikátorů, na jejichž hodnoty jsou navázány milníky, je použito označení **„M“** např. **070100M**

2 Programy stanoví cíle pro výstupové a výsledkové indikátory až do roku 2022. U indikátorů označených jako milníky jsou dílčí hodnoty pro roky 2016 a 2018 nastavovány v samostatné tabulce, viz tab. č. 7.

3 V případě, že se vybraný specifický cíl či jeho dílčí aktivita vztahuje pouze na konkrétní cílovou skupinu nebo území, specifikujte cílové hodnoty přímo na danou skupinu či region.

\*\* Sloupec nemusí být součástí programového dokumentu, ale bude součástí podkladů k vytváření indikátorových soustav v rámci PS k rozpracování programových dokumentů. Pro uchování informací budou jednotlivá odůvodnění zapracována také v rámci MS2014+ a to u všech indikátorů, které jsou součástí indikátorové soustavy, tzn. nad rámec programové dokumentace bude tabulka obsahovat také interní indikátory programu, budou-li ze strany ŘO stanoveny.

Tab. č. 5: Seznam společných indikátorů programu

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Investiční priorita | Specifický cíl | Cílová skupina / územní dimenze3 | Indikátor výstupu a výsledku | | | | Výchozí hodnota  / (rok) | Cílová hodnota (2022)2 | Zdroj dat, frekvence sledování | Odůvodnění, jakým způsobem byly hodnoty stanoveny\*\* |
| Kód NČI 2014+ | Název indikátoru | Měrná jednotka | Typ Indikátoru (výstup /, výsledek) |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |

Zdroj: Evropská komise, doplněno MMR-NOK

Poznámky:

1 Seznam obsahuje pouze společné indikátory výstupu a výsledku. Indikátory musí být nastaveny na úrovni specifických cílů investičních priorit.

Detaily konkrétních indikátorů musí být v souladu s Národním číselníkem indikátorů 2014+. U těch indikátorů, na jejichž hodnoty jsou navázány milníky, je použito označení **„M“** např. **070100M**

2 Programy stanoví cíle pro výstupové a výsledkové indikátory až do roku 2022. U indikátorů označených jako milníky jsou dílčí hodnoty pro roky 2016 a 2018 nastavovány v samostatné tabulce, viz tab. č. 7.

3 V případě, že se vybraný specifický cíl či jeho dílčí aktivita vztahuje pouze na konkrétní cílovou skupinu nebo území, specifikujte cílové hodnoty přímo na danou skupinu či region.

\*\* Sloupec nemusí být součástí programového dokumentu, ale bude součástí podkladů k vytváření indikátorových soustav v rámci PS k rozpracování programových dokumentů. Pro uchování informací budou jednotlivá odůvodnění zapracována také v rámci MS2014+ a to u všech indikátorů, které jsou součástí indikátorové soustavy, tzn. nad rámec programové dokumentace bude tabulka obsahovat také interní indikátory programu, budou-li ze strany ŘO stanoveny.

## Výkonnostní rámec

Výkonnostní rámec bude formulován v souladu s článkem 19 odst. 1 návrhu obecného nařízení a přílohou (xx) návrhu obecného nařízení. Ke sledování splnění cílů prioritní osy budou zavedeny milníky. Budou specifikována data potřebná pro přezkum výkonnostního rámce do strukturované tabulky č. 7.

Tab. č.6: Výkonnostní rámec na úrovni dané prioritní osy

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Prioritní osa | Název milníku  \* | Definice milníku a měrná jednotka\* | Hodnota milníku v r.   2018 | Cílová hodnota milníku k roku 2022 | Odůvodnění, jakým způsobem byly hodnoty stanoveny |
|  |  |  |  |  |  |

Zdroj: Evropská komise, doplněno MMR-NOK

\* V případě, kdy je jako milník použit některý z indikátorů indikátorové soustavy programu / Dohody o partnerství, musí být uveden i kód a definice indikátorů dle NČI 2014+.

## Kategorie intervencí

Tato část programu uvádí kategorie intervencí odpovídající investičním prioritám a typům aktivit na základě nomenklatury přijaté EK prostřednictvím prováděcího předpisu a indikativní rozdělení zdrojů EU programu podle kategorií (podle kategorií a forem financování), a to na úrovni prioritní osy (indikativní seznam kategorií intervencí, forem financování, typu území, hospodářské činnosti a zeměpisné polohy). V rámci zpracování OP budou vyplněny tabulky 8 - 11.

Tab. č. 7: Dimenze 1: Intervenční oblast

|  |  |
| --- | --- |
| Kód | Příspěvek z EU: indikativní částka (EUR) |
|  |  |

Zdroj: Evropská komise

Tab. č. 8: Dimenze 2: Forma financování

|  |  |
| --- | --- |
| Kód | Příspěvek z EU: indikativní částka (EUR) |
|  |  |

Zdroj: Evropská komise

Tab. č. 9: Dimenze 3: Území

|  |  |
| --- | --- |
| Kód | Příspěvek z EU: indikativní částka (EUR) |
|  |  |

Zdroj: Evropská komise

Pro zbývající dimenze kategorií intervencí se doporučuje tato data sledovat v MS2014+ v průběhu realizace operačního programu.

## Prioritní osa 4 – Technická pomoc

### Specifický cíl 4.1 - Technická pomoc pro zajištění implementace OP Doprava

Prioritní osa 4 bude zaměřena na podporu a zajištění implementace OP Doprava.

V rámci prioritní osy Technická pomoc může být podle článku 52 obecného nařízení financována příprava, řízení, monitorování, hodnocení, aktivity v oblasti informovanosti a publicity, výměna informací, řešení stížností, kontrola a audit. Prostředky technické pomoci by měl řídící orgán použít k podpoře aktivit, které povedou ke snížení administrativní zátěže na příjemce, a to včetně systémů elektronické výměny dat a aktivit k posílení kapacity členského státu a příjemců při administraci programu.

Nezbytným předpokladem úspěšného a efektivního využití podpory EU je především zajištění kvalitní přípravy projektů a efektivní implementace projektů z úrovně příjemců a implementačních orgánů. Velmi důležitými aspekty jsou rovněž zpracování sektorových strategií, informování veřejnosti o operačním programu a podílu prostředků EU na jeho realizaci a zajištění hodnotících aktivit v rámci operačního programu.

### Seznam indikátorů

Tab. č. 10: Seznam indikátorů programu (pouze pokud příspěvek EU na technickou pomoc přesáhne 15 mil. EUR)

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Prioritní osa | Specifický cíl | Cílová skupina / územní dimenze3 | Indikátor (výstupu i výsledku)1 | | | | Výchozí hodnota  (rok) | Cílová hodnota (2022) | Zdroj dat, a frekvence sledování | Odůvodnění, jakým způsobem byly hodnoty stanoveny\*\* |
| Kód NČI 2014+ | Název indikátoru | Měrná jednotka | Typ indikátoru (výstup / výsledek) |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |

Zdroj: MMR-NOK

Poznámky:

1 Seznam obsahuje společné a specifické indikátory výstupu a výsledku. Indikátory musí být nastaveny na úrovni specifických cílů a prioritní osy.

Detaily konkrétních indikátorů musí být v souladu s Národním číselníkem indikátorů 2014+. U těch indikátorů, na jejichž hodnoty jsou navázány milníky, je použito označení **„M“** např. **070100M**

2 Programy stanoví cíle pro výstupové a výsledkové indikátory až do roku 2022. U indikátorů označených jako milníky jsou dílčí hodnoty pro roky 2016 a 2018 nastavovány v samostatné tabulce, viz tab. č. 7.

3 V případě, že se vybraný specifický cíl či jeho dílčí aktivita vztahuje pouze na konkrétní cílovou skupinu nebo území, specifikujte cílové hodnoty přímo na danou skupinu či region.

\*\* Sloupec nemusí být součástí programového dokumentu, ale bude součástí podkladů k vytváření indikátorových soustav v rámci PS k rozpracování programových dokumentů. Pro uchování informací budou jednotlivá odůvodnění zapracována také v rámci MS2014+ a to u všech indikátorů, které jsou součástí indikátorové soustavy, tzn. nad rámec programové dokumentace bude tabulka obsahovat také interní indikátory programu, budou-li ze strany ŘO stanoveny.

### Popis podporovaných aktivit a jejich očekávaný příspěvek k naplnění specifických cílů (úroveň prioritní osy technická pomoc)

Podpora bude zaměřena především na:

* zajištění kvalitního řízení, realizaci a monitoring OP Doprava včetně elektronického monitorovacího systému,
* podporu absorpční kapacity příjemců s cílem zajistit kvalitní přípravu a implementaci projektů,
* podporu řídících, kontrolních, platebních a monitorovacích procesů,
* zajištění publicity OP Doprava, naplňování komunikačního plánu OP Doprava,
* zajištění hodnocení OP Doprava,
* posilování administrativní kapacity Řídícího orgánu a příjemců (s cílem zlepšení absorpční kapacity programu a zefektivnění implementačního systému),
* náklady spojené s dokončením realizace programového období 2007 - 2013 a na přípravu programového období 2021+.

Příjemci podpory budou subjekty přímo zapojené do implementace OP Doprava a subjekty, které svou činností přispívají k implementaci a k naplňování cílů OP Doprava, a to včetně příjemců z tematických prioritních os OP Doprava.

### Kategorie intervencí a orientační rozpis zdrojů

V této části budou uvedeny odpovídající kategorie intervencí na základě nomenklatury přijaté EK prostřednictvím prováděcího předpisu a indikativní rozdělení podpory EU.

Tab. č. 11: Dimenze 1: Intervenční oblast

|  |  |
| --- | --- |
| Kód | Příspěvek z EU: indikativní částka (EUR) |
|  |  |

Zdroj: Evropská komise

Tab. č. 12: Dimenze 2: Forma financování

|  |  |
| --- | --- |
| Kód | Příspěvek z EU: indikativní částka (EUR) |
|  |  |

Zdroj: Evropská komise

Tab. č. 13: Dimenze 3: Území

|  |  |
| --- | --- |
| Kód | Příspěvek z EU: indikativní částka (EUR) |
|  |  |

Zdroj: Evropská komise

Pro zbývající dimenze kategorií intervencí se doporučuje tato data sledovat v MS2014+ v průběhu realizace operačního programu.

# Finanční plán

## Tabulka uvádějící pro jednotlivé roky výši celkových finančních závazků plánovaných podpor z jednotlivých fondů (EUR)

Tab. č. 14

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Kategorie regionů** | **2014** | **2015** | **2016** | **2017** | **2018** | **2019** | **2020** | **Celkem** |
| **EFRR**  **V mé*ně rozvinutých regionech*** |  |  |  |  |  |  |  |  |
| ***EFRR Celkem*** |  |  |  |  |  |  |  |  |
| **Fond soudržnosti** |  |  |  |  |  |  |  |  |
| **Celkem** |  |  |  |  |  |  |  |  |

## Finanční plán OP na celé programové období s uvedením celkové finanční alokace každého fondu v OP, národního financování a míry spolufinancování pro každou prioritní osu (EUR)

Tab. č. 15: Finanční plán operačního programu znázorňující pro celé programové období částku finančních alokací pro operační program, národní financování a míru spolufinancování dle prioritních os (v EUR)

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Prioritní osa | Fond | Kategorie regionu | Základ pro výpočet příspěvku Unie  (Celkové způsobilé výdaje nebo způsobilé veřejné výdaje) | Příspěvek z EU | Národní spolufinancování | Orientační rozdělení národního spolufinancování | | Celkový příspěvek | Míra spolufinancování | Pro informaci | |
|  |  |  | (a) | (b)= (c) + (d) | Národní veřejné zdroje  (c) | Národní soukromé zdroje [[6]](#footnote-6)  (d) | (e) = (a) + (b) | (f) [[7]](#footnote-7) = (a)/(e) | Příspěvky EIB | |
| Prioritní osa 1 | FS | N/A |  |  |  |  |  |  |  |  | |
| Prioritní osa 2 | FS | N/A |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Prioritní osa 3 | EFRR |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Prioritní osa 4 | FS | N/A |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Celkem |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |

.

## Rozdělení finančního plánu operačního programu podle prioritních os, fondu a tematických cílů pro EFRR, ESF a FS

Tab. č. 16: Rozdělení finančního plánu operačního programu dle prioritních os a relevantních tematických cílů

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Prioritní osa | Fond | Kategorie regionu | Tematický cíl | Podpora z EU | Národní spolufinancování | Celkový příspěvek |
| Prioritní osa 1 | FS |  |  |  |  |  |
| Prioritní osa 2 | FS |  |  |  |  |  |
| Prioritní osa 3 | EFRR |  |  |  |  |  |
| Prioritní osa 4 | FS |  |  |  |  |  |
| Celkem |  |  |  |  |  |  |

Zdroj: Evropská komise

Tab. č. 17: Orientační částky podpory využité na opatření zaměřená na klimatické změny (čl. 24 odst. 5 návrhu obecného nařízení)

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Prioritní osa | Orientační částka podpory určená na opatření zaměřená na klimatické změny | Podíl na celkové alokaci fondu v rámci operačního programu (v %) |
| 1. |  |  |
| Celkem |  |  |

Zdroj: Evropská komise

Tabulka bude generována automaticky ze SFC na základě kategorizace pomoci pro každou prioritní osu.

Informace uvedená v této tabulce je založena na metodologii přijaté Komisí na základě článku 8 návrhu obecného nařízení.

## Příspěvek k integrovanému přístupu pro územní rozvoj

***Integrovaný přístup*** představuje z pohledu regionálního rozvoje jednu z metod pro uplatnění územní dimenze, jež vyplývá ze samé podstaty integrace postavené na územní rozvojové strategii[[8]](#footnote-8). Jeho přínos je zejména dosažení vyšší kvality strategického plánování, řízení a efektivnější (zesilující a synergický efekt) vynakládání finančních prostředků. Zároveň představuje z pohledu EU silně prosazovaný způsob implementace fondů EU v rozvoji regionů, měst a obcí.

Důležitým aspektem strategie rozvoje území nebude množství a obsahová šíře v nich uvedených a následně realizovaných projektů, ale splnění jejich předem definovaných cílů, tzn. celkový výsledek odpovídající potřebám daného území.

*Pojetí regionálního rozvoje zahrnuje následující typy integrovaných nástrojů[[9]](#footnote-9):*

1. **Územní rozvoj - Integrované územní investice (dále jen „ITI“ – Integrated Territorial Investments)**
2. **Integrované plány rozvoje území (dále jen „IPRÚ“)**
3. **Komunitně vedený místní rozvoj (dále jen „CLLD“ – Community-led Local Development)**

Mezi základní společné znaky všech integrovaných nástrojů patří vzájemné synergie, integrovaná strategie a partnerství a víceúrovňová správa.

Cílem vzájemných synergií je především zvýšení efektivity veřejných investic působením navazujících aktivit a zvyšováním přidané hodnoty celkového výsledku takových operací. Integrovaná strategie v sobě zahrnuje popis nejdůležitějších synergií a zároveň musí vycházet z potřeb území a definovat měřitelné cíle a pozitivní změny, jichž má být dosaženo. Strategie pak dále určuje priority a harmonogram realizace konkrétních opatření.

Koordinaci přípravy i sledování a hodnocení implementačního procesu všech typů integrovaných nástrojů bude zajišťovat Ministerstvo pro místní rozvoj, které k tomu účelu vydá příslušné metodické pokyny, v nichž bude podrobně stanoven způsob přípravy, schvalování, řízení těchto nástrojů a další podmínky nezbytné pro realizaci.

Implementace integrovaných nástrojů a jejich finanční podpora/zajištění bude závislá primárně na zdrojích z ESIF. Z územního hlediska bude aplikována na základě typologie území navržené ve SRR (tj. rozvojová, stabilizovaná a periferní území a státem podporované regiony).

## Plánovaný přístup k udržitelnému integrovanému rozvoji měst

**Integrované územní investice** (dále jen ITI**)** budou realizovány v metropolitních oblastech – v Praze, Brně, Ostravě, Plzni a Hradecko-pardubické a ústecko-chomutovské aglomeraci. Jejich podporou bude zajištěno naplnění povinné minimální alokace na udržitelný rozvoj měst (5% podílu z ERDF).

Pro zajištění centrálního řízení územní dimenze proto Ministerstvo pro místní rozvoj navrhlo v materiálu „Podklad pro přípravu Dohody o partnerství pro programové období 2014–2020 - Vymezení programů a další postup při přípravě České republiky pro efektivní čerpání fondů Společného strategického rámce“ zřízení Pracovní skupiny k integrovaným přístupům a územní dimenzi, jež bude úzce spolupracovat s ostatními řídicími platformami, jež budou pro implementaci budoucího období ustaveny.

Specifickou kategorii územní dimenze tvoří **dimenze** **urbánní**, kde se protíná tematické, územně správní i prostorové hledisko realizace programů ESIF. Urbánní dimenze představuje část množiny všech navržených intervencí, které budou směřovat do městského – urbánního prostoru. Vymezení urbánní dimenze je v podmínkách České republiky orientováno na podporu rozvojových území (podle typologie SRR ČR), která mají převážně urbánní charakter. Tato území se pak dále dělí na metropolitní oblasti, sídelní aglomerace a regionální centra se svým zázemím.

Vzhledem k významu městských oblastí bude urbánní dimenze zasluhovat zvláštní plánovací a realizační mechanismus, který by měl být založen na takové metodice plánování a implementace, jež bude umožňovat realizaci komplexních opatření a také zmocní místní aktéry k náležité kompetenci a zodpovědnosti. Jedná se o zvýšení role měst v implementačním systému (např. delegování některých činností a pravomocí řídicího orgánu na města, posilování partnerství a strategického plánování, integrovaných přístupů). Obdobně jako v období 2007 - 2013 bude mít charakter urbánní dimenze i většina intervencí ESIF období 2014 - 2020.

Integrované územní investice tedy budou představovat realizaci integrovaných strategií rozvoje vybraných městských aglomerací, přičemž budou zahrnout investice v rámci více prioritních os, event. operačních programů. V rámci ITI budou definovány problémy, které budou intervencemi z různých prioritních os/operačních programů řešeny, přičemž se předpokládá, že v převážné části uvedených metropolitních oblastí bude mezi nejvýznamnější patřit oblast dopravy. Zároveň je oprávněné předpokládat, že konkrétní problémy jednotlivých metropolitních oblastí v dopravní infrastruktuře budou navazovat na problémy definované na celostátní úrovni a že v rámci ITI dojde k jejich zpřesnění v návaznosti na další rozvojové potřeby a potenciál daných metropolitních oblastí. V rámci ITI se předpokládá jak řešení dopravních problémů ve vlastních jádrech vyplývajících především z vysoké koncentrace obyvatelstva a ekonomických aktivit (dopravní kongesce, odstraňování úzkých míst apod.), tak i řešení dopravních vztahů mezi jádrem (event. jádry) a jeho zázemím.

Tab. č. 18 Orientační příděl podpory z EFRR na integrovaná opatření udržitelného rozvoje měst podle článku 7 odst. 2 návrhu specifického nařízení k EFRR a orientační příděl podpory z ESF na integrovaná opatření

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| 1. Fond | 2. Celková podpora na integrovaná územní opatření rozvoje měst (EUR)  dle článku 7 odst. 2 specifického nařízení | Podíl sloupce 2 na celkové alokaci fondu v rámci operačního programu (%) |
|
| EFRR |  |  |

Zdroj: Evropská komise

Tab. č. 19 Orientační finanční alokace pro každé ITI dle článku 7 odst. 2 specifického nařízení k EFRR z každé prioritní osy

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Název ITI: | | |
| Orgán zodpovědný za implementaci ITI: | | |
| Prioritní osa | Fond | Orientační finanční alokace (podpora EU) (EUR) |
| Prioritní osa 1 | EFRR |  |
| Prioritní osa 2 | ESF |  |
| Celkem |  |  |

Zdroj: Evropská komise

# Řízení a implementace OP Doprava

## Instituce a subjekty odpovědné za řízení, kontrolu a audit

Na základě obecného nařízení, nařízení k FS a ERDF a v souladu s nimi, definuje tato kapitola implementační systém OP Doprava. V kapitole jsou popsány systémy řízení hodnocení na úrovni programu.

Řídící a implementační systém OP Doprava je nastaven tak, aby veškeré řídící a implementační činnosti byly vykonávány maximálně efektivně a za zachování principu subsidiarity. Při nastavení řídícího a kontrolního systému byla brána v úvahu jednotnost s postupy platnými pro národní veřejné prostředky ČR.

Řídící a kontrolní systém OP Doprava zajistí stanovení funkcí subjektů zapojených do implementace a rozdělení funkcí v rámci každého subjektu, a to za dodržování zásady oddělení funkcí mezi takovými subjekty a v rámci každého takového subjektu. Budou nastaveny postupy pro zajištění správnosti a řádnosti výdajů vykazovaných v rámci operačního programu a tj. systémy a postupy, které zajistí odpovídající podklady pro audit.

Přehled orgánů, které jsou součástí implementační struktury OP Doprava, představuje následující tabulka.

Tabulka č. 20

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Instituce/subjekt** | **Název instituce /subjektu** | **Vedoucí instituce /subjektu** | **Adresa** | **Telefon** | **e-mail** |
| Řídící orgán | Ministerstvo dopravy |  | Nábřeží L. Svobody 12, 110 15 Praha 1 |  |  |
| Národní orgán pro koordinaci | Ministerstvo pro místní rozvoj |  | Staroměstské náměstí 6 110 15 Praha 1 |  |  |
| Certifikační orgán | Ministerstvo financí |  | Letenská 15, 118 10 Praha 1 |  |  |
| Auditní orgán | Ministerstvo financí |  | Letenská 15, 118 10 Praha 1 |  |  |
| Orgán, kterému budou poskytovány platby z EK | Ministerstvo financí |  | Letenská 15, 118 10 Praha 1 |  |  |

### Řídicí orgán OP Doprava

Celkovou odpovědnost za realizaci programu nese Řídící orgán operačního programu. Řídicí orgán programu deleguje některé činnosti na další subjekty nebo přebírá výstupy jejich činnosti, a to v rozsahu obvyklém a srovnatelném s rozložením činností při řízení investic financovaných z národních veřejných prostředků. Delegováním činností nebude dotčena celková odpovědnost Řídicího orgánu za výkon těchto činností.

Při nastavení řídící a kontrolní struktury budou zejména odlišeny intervence směřující čistě do majetku ČR spravovaného k tomu určenými organizacemi a ostatní typy intervencí, kde se o podporu může ucházet větší počet příjemců (včetně výše uvedených organizací). Ve všech případech však bude zajištěna transparentnost v jednání s příjemci podpory.

Přípravou a řízením Operačního programu Doprava na léta 2014-2020 bylo Usnesením vlády ČR č.  867 ze dne 28. listopadu 2012 pověřeno Ministerstvo dopravy, v jehož rámci jsou činnosti spojené s řízením a implementací OP Doprava zajišťovány odborem fondů EU.

Rozsah odpovědnosti, role a funkce Řídicího orgánu se řídí ustanoveními obecného nařízení, zejména čl. 114.

### Zprostředkující subjekt pro implementaci

Zprostředkujícím subjektem pro implementaci vybraných prioritních os nebo jejich částí bude Státní fond dopravní infrastruktury (dále jen „SFDI“), na který MD deleguje část svých pravomocí.

Zprostředkující subjekt pro OP Doprava bude pro vybrané prioritní osy nebo jejich části plnit tyto rámcové základní úkoly:

1. plnit úlohu subjektu operačního programu zajišťujícího proplácení prostředků OP Doprava,
2. uzavírat smlouvy o financování projektu s příjemci,
3. proplácet národní veřejné spolufinancování projektů,
4. předfinancovávat příjemcům příspěvky z OP Doprava z prostředků poskytnutých z rozpočtu MD.

Detailní rozsah delegování činností na zprostředkující subjekt bude upraven v dohodě o delegování některých činností Řídícího orgánu uzavřené mezi MD a SFDI a v manuálu pracovních postupů.

### Národní orgán pro koordinaci

Koordinací a přípravou Dohody o partnerství na léta 2014-2021 bylo Usnesením vlády ČR č.  867 ze dne 28. listopadu 2012[[10]](#footnote-10) pověřeno Ministerstvo pro místní rozvoj v roli Národního orgánu pro koordinaci. Je to centrální metodický a koordinační orgán pro implementaci programů spolufinancovaných z fondů SSR v České republice v programovém období 2014-2020. V uvedené oblasti je partnerem pro Evropskou komisi za ČR, zabezpečuje řízení Dohody o partnerství na národní úrovni, je správcem monitorovacího systému, je metodickým orgánem v oblasti implementace a centrálním orgánem pro oblast publicity a budování absorpční kapacity.

### Platební a certifikační orgán

Rozsah odpovědnosti, role a funkce Certifikačního orgánu se řídí ustanoveními obecného nařízení, zejména čl. 115. Jde o orgán zodpovědný za celkové finanční řízení prostředků poskytnutých České republice z rozpočtu EU.

Certifikací výdajů se rozumí potvrzení správnosti údajů o vynaložených výdajích předložených řídícími orgány operačních programů Platebnímu a certifikačnímu orgánu včetně potvrzení efektivnosti systémů řízení a kontroly na úrovni řídících orgánů a zprostředkujících subjektů. Výsledkem certifikace je zpracování a zaslání certifikátu o vynaložených výdajích spolu s výkazem výdajů a s žádostí o platbu Platebním a certifikačním orgánem Evropské komisi.

### Auditní orgán

Auditní orgán je zodpovědný za zajištění řádného provádění auditů za účelem ověření účinného fungování řídícího a kontrolního systému programu a za vykonávání činností v souladu s čl. 116 obecného nařízení.

## Role partnerů při implementaci, monitoringu a evaluaci operačního programu

### Partnerství při přípravě operačního programu

Článek 5 návrhu obecného nařízení stanoví, že v souvislosti s přípravou Dohody o partnerství a každého programu naváže členský stát spolupráci s těmito partnery:

Dotčené orgány místní a regionální veřejné správy a další veřejné instituce:

* Zástupci krajské samosprávy, představitelé zastupující místní samosprávu na národní úrovni a zástupci největších měst a urbanizovaných oblastí, jejichž působnost je relevantní s ohledem na zaměření fondů SSR;
* Představitelé zastupující na národní úrovni vysoké školy, vzdělávací instituce a výzkumná centra s ohledem na plánované zaměření fondů SSR;
* Zástupci národních orgánů veřejné správy zodpovědní za uplatňování horizontálních principů s ohledem na plánované zaměření fondů SSR; především pak subjekty, jež se zabývají rovností a jsou založeny v souladu s nařízením 2000/43/ES, 2004/113/ES a 2006/54/ES a pokud je to relevantní, orgány odpovídající za programy na národní nebo regionální úrovni a zahrnuty mohou být rovněž orgány zastupující území, kde budou využity Integrované územní investice (ITI).

*Hospodářští a sociální partneři*

* Organizace sociálních partnerů národního významu, zvláště mezisektorově působící organizace a organizace zastupující hospodářská odvětví, jichž se zaměření fondů SSR dotýká;
* Zástupci komor a hospodářských sdružení působících na národní úrovni s ohledem na zaměření fondů SSR a s ohledem na to, aby bylo zajištěno vyvážené zastoupení velkých, středních, malých a mikro podniků a rovněž zastoupení subjektů sociální ekonomiky;
* Pokud je relevantní, orgány odpovídající za programy na národní nebo regionální úrovni.

*Organizace zastupující občanskou společnost, včetně partnerů z oblasti životní prostředí, nevládních neziskových organizací a orgánů zodpovědných za podporu rovných příležitostí žen a mužů a předcházení diskriminace*

* subjekty působící v oblasti plánovaného využití fondů SSR a zohlednění horizontálních principů, na základě šíře jejich působnosti a při zohlednění jejich územního a tematického zaměření, personálních kapacit, odbornosti a inovativních přístupů;
* orgány zastupující místní akční skupiny dle článku 30 (1) návrhu obecného nařízení;
* jiné instituce nebo skupiny, které jsou významně dotčeny implementací fondů SSR, zejména skupiny ohrožené diskriminací a sociálním vyloučením.

Z hlediska přípravy programu by měli být partneři zahrnuti do přípravy následujících oblastí:

* analýza a identifikace potřeb;
* definice a výběr priorit a navazujících specifických cílů;
* alokace finančních zdrojů;
* definice specifických indikátorů programu;
* implementace horizontálních principů dle článků 7 a 8 návrhu obecného nařízení;
* složení monitorovacího výboru.

Řídicí orgán je na programové úrovni povinen aplikovat princip partnerství. Konzultace s partnery by měly být prováděny kontinuálně včetně konzultace procesu a harmonogramu přípravy programu a partneři by měli dostávat veškeré informace o jeho přípravě a všech změnách.

Příprava OPD je realizována s respektem k principu partnerství. Jak bylo uvedeno již v kap. 1, řídicí orgán v rámci přípravy programu sestavil Platformu pro přípravu OPD 2014-2020 na základě partnerského principu, která je obdobou Monitorovacího výboru (MV) programu. Její první zasedání proběhlo 18. prosince 2012. V souladu s principem partnerství jsou v platformě zastoupeni kromě zástupců MD ČR, MMR-NOK, MF a gestorů jednotlivých prioritních os, rovněž zástupci neziskové sféry, hospodářští a sociální partneři včetně zástupců pro rovné příležitosti, nediskriminaci a pro životní prostředí.  Členové platformy by měli průběžně dohlížet na přípravu nového operačního programu a zajišťovat zohlednění zájmů relevantních zájmových skupin.

Další Platformy na centrální úrovni jsou sestaveny a řízeny na úrovni NOK.

Zapojení partnerů do tvorby programového dokumentu je rovněž realizováno prostřednictvím pracovních skupin ustanovených MMR v rámci jeho koordinační působnosti v přípravě a realizaci politiky hospodářské a sociální soudržnosti v ČR.

Během přípravy se rovněž předpokládá realizace bilaterálních jednání s příslušnými partnery, realizace veřejných slyšení a prezentací (mimo jiné v rámci procesu SEA a hodnocení ex-ante).

Během přípravy budou konzultovány a připomínkovány pracovní verze OP Doprava nejprve s jednotlivými věcně příslušnými útvary MD a následně i dalšími partnery. Postupně schvalované a připomínkované verze OP budou včetně aktualizací na základě hodnocení SEA a ex-ante hodnocení operačního programu zveřejňovány na webových stránkách MD. OP Doprava projde společně s ostatními OP mezirezortním připomínkovým řízením.

### Monitorovací výbor programu

Partnerská uskupení vytvořená pro přípravu programu by měla být následně přetvořena do Monitorovacího výboru operačního programu. Partneři budou dále v budoucnu podle návrhů nařízení asistovat i u přípravy, provádění, monitorování a hodnocení programu prostřednictvím zapojení do práce Monitorovacího výboru OP Doprava. Řídicí orgán programu je povinen do tří měsíců ode dne oznámení rozhodnutí o přijetí programu Evropskou komisí zřídit monitorovací výbor, jehož úkolem je monitorovat a vyjadřovat se k provádění programu prostřednictvím připomínek.

Monitorovací výbor plní své funkce v souladu s čl. 43 návrhu obecného nařízení a dále specificky dle čl. 100 návrhu obecného nařízení, resp. čl. 81 návrhu specifického nařízení k EZFRV[[11]](#footnote-11), nebo čl. 137 návrhu specifického nařízení k ENRF.

Monitorovací výbor musí být složen pouze ze zástupců subjektů, jejichž společným posláním je naplňování stanovených cílů programu. Výběr řádných členů monitorovacího výboru musí být prováděn transparentně a měl by být podložen argumenty. Současně by měl ŘO při výběru členů MV zohlednit, kteří partneři byli zapojeni již do přípravy programu. V monitorovacím výboru musí být vyváženě zastoupeny všechny zájmové skupiny a názorové proudy, současně by měl být ve složení MV zohledněn princip rovnosti žen a mužů a rovných příležitostí. Členy monitorovacího výboru budou tedy zástupci příslušných řídících a koordinačních subjektů a partnerů (např. odbory ministerstev, partnerská ministerstva, kraje, obce, nestátní neziskové organizace apod.).

Samotné funkce monitorovacího výboru jsou obecně popsány v článku 43 obecného nařízení a jsou platné pro všechny fondy:

1. Monitorovací výbor se schází nejméně dvakrát za rok a posuzuje provádění programu a pokrok směrem k dosažení jeho cílů. Přitom zohledňuje údaje o finančním čerpání programu, plnění indikátorů a cílových hodnot a pokrok v dosahování milníků vymezených ve výkonnostním rámci podle článku 19 odst. 1, a případně výsledky kvalitativních analýz.
2. Monitorovací výbor se zabývá všemi aspekty, které ovlivňují výkonnost programu.
3. Monitorovací výbor se vyjadřuje ke změnám programu navrhovaných řídícím orgánem programu.
4. Monitorovací výbor může řídícímu orgánu programu sdělit připomínky ohledně provádění programu a jeho hodnocení.
5. Monitorovací výbor monitoruje opatření přijatá na základě jeho připomínek ze strany řídícího orgánu programu.

Pro zajištění plnění cílů Dohody o partnerství a dosahování synergických efektů prostřednictvím realizace projektů je Monitorovací výbor pověřen také projednáním Akčního plánu, který vychází ze střednědobého a dlouhodobého plánu dosahování cílů na úrovni programu. Součástí Akčního plánu je harmonogram výzev plánovaných k vyhlášení, predikce čerpání a plnění indikátorů a cílových hodnot v následujícím roce. Monitorovací výbor Akční plán projednává a zároveň je informován o výsledku jeho plnění, v relevantních případech, kdy nedochází k jeho plnění, také o nápravných opatřeních.

**PS MV - Plánovací komise programu**

Podle článku 5 odst. 2 návrh obecného nařízení je řídící orgán povinen zapojit partnery do provádění, monitorování a hodnocení programu. Z důvodu zajištění flexibilního a výkonného pracovního nástroje pro provádění článku 5 odst. 2 zřizuje ŘO jako pracovní skupinu monitorovacího výboru Plánovací komisi programu.

*Členství v Plánovací komisi programu*

V komisi budou účastni delegáti institucí, jejichž strategie mají být prostřednictvím programu realizovány a další relevantní partneři. Výběr členů Plánovací komise programu musí být prováděn transparentně a měl by být podložen argumenty.

*Funkce Plánovací komise programu*

1. Plánovací komise programu definuje dlouhodobý a střednědobý plán realizace programu pro programové období 2014 – 2020. Pro plnění krátkodobých (ročních) cílů bude definován Akční plán jako řídící nástroj pro realizaci konkrétních kroků ve vazbě na střednědobé a dlouhodobé dosahování cílů.
2. Plánovací komise programu soustavně pracuje na stanovených úkolech. Danému tématu se věnuje dlouhodobě a koncepčně, stanovuje si cíle a způsoby řešení.
3. Plánovací komise programu se schází pravidelně, posuzuje provádění programu a plnění Akčního plánu a pokrok směrem ke stanovenému dlouhodobému a střednědobému plánu. V případě neplnění Akčního plánu navrhuje nápravná opatření.
4. Plánovací komise programu předkládá své výstupy členům monitorovacího výboru.

Pro zajištění řádného fungování Plánovací komise programu je řídící orgán povinen zpracovat jednací řád Plánovací komise programu. Statut Plánovací komise programu bude součástí statutu monitorovacího výboru jednotlivých programů.

EK bude také minimálně jednou do roka (v případě ENRF dvakrát do roka) pořádat konzultace s organizacemi, které partnery zastupují na úrovni EU. Tyto konzultace se budou týkat provádění podpory z fondů SSR, přičemž bude projednán každý z fondů SSR.

# Mechanismus k zajištění koordinace

Příprava a následná realizace programového období fondů SSR bude klást důraz na zajištění a dosahování kvalitních a prokazatelných výsledků intervencí. Spolu s požadavky na strategický přístup, a to s cílem maximalizovat dopady politiky a nastavit efektivní programování včetně intervenční logiky, je nutné dbát na zajištění koordinace mezi jednotlivými zdroji financování.

Mechanismus zajištění koordinace realizace OPD s ostatními fondy SSR bude zajištěna prostřednictvím koordinační role NOK, který bude vybaven odpovídajícími kompetencemi. Z pozice centrálního koordinačního orgánu bude nutné zajistit konzistentní a provázané nastavení cílů, intervencí a indikátorů, které budou směřovat k naplnění strategie Evropa 2020 i národních priorit definovaných Dohodou o partnerství.

Specifický přístup pak bude nutno zaujmout v případě tzv. hraničních oblastí, což jsou oblasti, které vyžadují meziresortní specifický přístup při nastavení a realizaci dílčích podpor a aktivit. Hraniční oblasti jsou velmi komplikované, proto je jejich typologie postavena na dvou úrovních:

* Překryv / přesah – daná oblast má průnikový charakter a z určitého pohledu/segmentu je realizovaná více subjekty. Efektivní řešení překryvu/přesahu znamená dohodu, rozprostření dílčích operací v dané oblasti tak, aby nedocházelo k duplicitám, aby byla daná oblast řešena pokud možno komplexně a rozložení gescí bylo v souladu s nastaveným rámcem.
* Synergie / návaznost – věcná vazba mezi dvěma a více oblastmi, jejichž současné, resp. bezprostředně návazné působení má potenciál přinést vyšší efekt ve srovnání se součtem efektů každé z oblastí řešené / realizované odděleně. Efektivní koordinace těchto vazeb znásobuje příspěvek k naplňování cílů jednotlivých programů a cílů Dohody o partnerství.

Přičemž se obě typologie mohou navzájem prolínat a ovlivňovat, cílem je však u obou případů nastavení takových mechanismů a nástrojů, aby byly přesahy/překryvy i synergie efektivně a cíleně řešeny. Samotné řešení pak u obou typologií má jiné výstupy, u překryvů to zpravidla znamená zamezení duplicit a nalezení optimálního rozložení podpory, u synergií dosažení multiplikovaných výsledků přispívajících k zásadním dopadům v daném segmentu. Nalezení řešení u překryvů samozřejmě může znamenat i dosažení následných synergických efektů.

Řešení překryvů a synergií vyžaduje společné řešení, proto MMR-NOK připravilo Akční plán koordinace hraničních oblastí. Samotný kompletní Akční plán koordinace hraničních oblastí se všemi svými částmi není součástí tohoto programového dokumentu, bude řešen Ministerstvem pro místní rozvoj jako specifický nástroj pro potřeby koordinace této oblasti. Akční plán bude průběžně aktualizován s ohledem na vývoj dílčích strategických a legislativních dokumentů na úrovni ČR a EU.

Ministerstvo pro místní rozvoj koordinuje celkový přístup k řešení hraničních oblastí a při neshodě nad věcným a implementačním zaměřením programů, jejich jednotlivých priorit, (případně aktivit) zastřeší jednotlivá vyjednávání.

Ve vztahu k programu řídící orgány a další subjekty zapojené do přípravy programů:

* vymezí či zpřesní hraniční oblasti na základě Matice hraničních oblastí[[12]](#footnote-12) a výstupů z multilaterálních a bilaterálních jednání,
* navrhnou způsob jejich řešení v programech, a to po **věcné a legislativní rovině** (vazba na existující podklady, strategie, právní akty apod.) a **implementační rovině** (v rámci řídících a implementačních struktur)

U hraniční oblasti je nutné mít dobrou argumentaci a rozumně navrhnout dílčí intervence do systému implementace. Po věcné rovině je nezbytné reagovat na potřebnost (dostatečné a kvalitní argumenty pro určení a realizaci podpory v hraničních oblastech), smysluplnost (směr podpory – kvalitativní a kvantitativní, infrastruktura a její využití), vyváženost (stimulace a propojování nabídky a poptávky), respektování předběžných podmínek (legislativní, strategické apod.) a také uchopení hraničních oblastí ve strategiích.

Ve fázi implementace lze z pohledu hraničních oblastí rozlišovat dvě roviny:

* Koordinace respektování hraničních oblastí, která bude významná zejména v případě, pokud bude požadována věcná změna programu (např. rozšíření podporovaných aktivit, či příjemců podpory)., tj. bude vnesen požadavek na revizi programu.
* Dosahování synergických efektů.

Synergických efektů při realizaci akcí v rámci priorit jednotlivých programů lze docílit pouze včasným konsensem mezi relevantními subjekty. Synergický efekt je výsledkem strategického plánování na programové a primárně na centrální úrovni.

Pro zajištění řízení a plánování lze definovat následující nástroje:

* analýza absorpční kapacity pro splnění dané strategie,
* koordinace výzev, a to jak v rámci programu, tak také ve spolupráci s MMR-NOK a věcně příslušnými partnery,
* stanovení relevantních způsobilých žadatelů,
* stanovení jednotného systému hodnocení projektů a jeho parametrů,
* odpovídající nastavení monitorovacích indikátorů,
* stanovení jednotného postupu při poskytování dotací.

V sektoru dopravy bude vedle koordinace s ostatními fondy SSR specifickým procesem koordinace s aktivitami financovanými ze zdrojů EIB a  Connecting Europe Facility (CEF), což je nově vznikající nástroj pro investice do priorit EU v oblasti dopravních, energetických a telekomunikačních infrastruktur.

Fond soudržnosti a strukturální fondy vytvoří místní a regionální infrastruktury a docílí jejich napojení na prioritní infrastruktury EU, čímž propojí všechny občany v rámci celé EU. Nástroj pro propojení Evropy bude navíc centrálně řízeným nástrojem využívajícím částky rezervované pro dopravu ve Fondu soudržnosti (10 miliard EUR v cenách roku 2011). Při přidělování těchto 10 miliard EUR bude největší priorita dána projektům zohledňujícím vnitrostátní prostředky přidělované v rámci Fondu soudržnosti. Navíc bude těchto 10 miliard EUR rezervováno pro členské státy způsobilé k čerpání z Fondu soudržnosti, přičemž míra spolufinancování z rozpočtu Unie bude nastavena na stejné úrovni jako u Fondu soudržnosti. Pro prostředky převedené z Fondu soudržnosti Komise vypíše zvláštní výzvy k předkládání projektů, do kterých se mohou zapojit pouze členské státy způsobilé čerpat finanční prostředky z Fondu soudržnosti.

# Předběžné podmínky

Pro každou předběžnou podmínku, která je platná pro operační program, bude provedeno vyhodnocení, zda je předběžná podmínka splněna k datu předložení Dohody o partnerství a operačního programu, a pokud předběžné podmínky splněny nejsou, popis opatření ke splnění předběžné podmínky, zodpovědný orgán a časový plán pro dané opatření v souladu se shrnutím předloženým v Dohodě o partnerství.

Dle článku 17 návrhu obecného nařízení by měl členský stát předložit Komisi informace o platnosti předběžných podmínek a o plnění platných předběžných podmínek. Informace, které se k této problematice vztahují, mohou být předloženy ve zvláštních vysvětlujících dokumentech předložených s operačním programem. Nicméně tyto informace mohou být zahrnuty rovněž do této části operačního programu jako doplnění k tabulce č. 25.

## Určení platných předběžných podmínek a vyhodnocení jejich plnění

Tato tabulka vymezí veškeré platné obecné a tematické předběžné podmínky operačního programu včetně těch, které byly zahrnuty do Dohody o partnerství, ale které jsou platné pro priority daného operačního programu a jejichž splnění nebo nesplnění ovlivňuje implementaci programu. Pro každou platnou předběžnou podmínku je nezbytné určit, ke kterým prioritám se vztahuje a označit, a pokud je to nutné, vysvětlit, která kritéria jsou splněna nebo nesplněna.

Tab. č. 21: Vymezení příslušných předběžných podmínek a jejich plnění

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Předběžná podmínka | Prioritní osa nebo osy, ke kterým se předběžná podmínka vztahuje | Splnění předběžné podmínky  ANO / NE / částečně | Kritéria splnění | Splnění kritérií  ANO / NE | Odkaz u splněných podmínek  (odkaz na strategie, právní akt nebo jiný příslušný dokument, včetně odkazů na odpovídající kapitoly, odstavce nebo paragrafy, doplněné webovým odkazem nebo přístupem k celému textu) | Vysvětlení (tak, kde je to vhodné) |
| Existence opatření pro účinné uplatňování právních předpisů EU týkajících se zadávání veřejných zakázek v oblasti společného strategického rámce pro fondy. | Obecná předběžná podmínka | Dodá MMR |  |  |  |  |
| Existence opatření pro účinné uplatňování právních předpisů EU týkajících se státní podpory v oblasti společného strategického rámce pro fondy. | Obecná předběžná podmínka | Dodá MMR |  |  |  |  |
| Existence funkčního uspořádání, které zajišťuje účinné uplatňování právních předpisů EU souvisejících s EIA a SEA. | Obecná předběžná podmínka | Dodá MMR |  |  |  |  |
| Existence statistického systému nezbytného k provádění hodnocení za účelem posouzení účinnosti a dopadu programů. | Obecná předběžná podmínka | Dodá MMR |  |  |  |  |
| 7.1*. Silniční doprava:* Existence komplexního plánu či komplexních plánů nebo rámce či rámců pro investice do dopravy v souladu s institucionálním uspořádáním členských států (včetně veřejné dopravy na regionální a místní úrovni), čímž se podporuje rozvoj infrastruktury a zvyšuje se dopravní obslužnost ve vztahu ke globálním a hlavním sítím TEN-T | PO 2 a PO 3 | částečně | Je vypracován komplexní dopravní plán, který obsahuje:   * stanovení pořadí důležitosti investic v rámci hlavní sítě TEN-T, komplexní sítě a v oblasti sekundární dopravní obslužnosti. Při stanovení pořadí důležitosti by se měl vzít v úvahu přínos investic pro mobilitu, udržitelnost, snížení emisí skleníkových plynů a pro jednotný evropský dopravní prostor, * realistické a vyspělé vypracování projektu (včetně časového plánu a rozpočtového rámce), * strategické posouzení dopadů na životní prostředí, které splňuje zákonné požadavky na dopravní plán, * opatření k posílení způsobilosti zprostředkujících subjektů a příjemců realizovat projekt. |  | Dopravní sektorové strategie, 2. fáze - Střednědobý plán rozvoje dopravní infrastruktury s dlouhodobým výhledem (časový horizont 2014 až 2020 s výhledem do roku 2040)  Proces vyhodnocení vlivů koncepce na životní prostředí dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů byl zahájen v prosinci 2011.  Zprostředkující subjekt SFDI a příjemce ŘSD ze svého titulu disponují dostatečnou kapacitou a zkušeností pro realizaci silničních projektů (včetně velkých), dílčí nedostatky jsou pouze z hlediska předcházení nesrovnalostem v oblasti ZVZ a jejich včasné identifikace. |  |
| *7.2. Železniční doprava:* Existence – v rámci komplexního národního dopravního plánu – explicitní kapitoly o rozvoji železniční dopravy, stanovení pořadí důležitosti investic v rámci hlavní transevropské sítě dopravní infrastruktury (TEN-T), komplexní sítě (jiné investice než do hlavní sítě TEN‑T) a v oblasti sekundární dopravní obslužnosti železničního systému podle jejich příspěvku k mobilitě, udržitelnosti a vnitrostátním i celoevropským účinkům sítě. Investice se vztahují na mobilní majetek, interoperabilitu a budování kapacit. | PO 1 | částečně | V rámci komplexního dopravního plánu je vypracována kapitola o rozvoji železniční dopravy, která obsahuje:   * realistické a vyspělé vypracování projektu (včetně časového plánu a rozpočtového rámce), * strategické posouzení dopadů na životní prostředí, které splňuje zákonné požadavky na dopravní plán, * opatření k posílení způsobilosti zprostředkujících subjektů a příjemců realizovat projekt. |  | Dopravní sektorové strategie, 2. fáze - Střednědobý plán rozvoje dopravní infrastruktury s dlouhodobým výhledem (časový horizont 2014 až 2020 s výhledem do roku 2040)  Proces vyhodnocení vlivů koncepce na životní prostředí dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů byl zahájen v prosinci 2011.  Zprostředkující subjekt SFDI a příjemce SŽDC ze svého titulu disponují dostatečnou kapacitou a zkušeností pro realizaci železničních projektů (včetně velkých), dílčí nedostatky jsou pouze z hlediska předcházení nesrovnalostem v oblasti ZVZ a jejich včasné identifikace. |  |

Zdroj: Evropská komise

## Popis opatření, která mají být provedena, aby bylo dosaženo splnění obecných a tematických předběžných podmínek, které nejsou splněny ke dni předložení operačního programu, zodpovědné orgány a odpovídající harmonogram pro naplnění příslušných opatření

Tab. č. 22: Popis opatření, která musí být provedena, aby bylo dosaženo splnění příslušných obecných předběžných podmínek

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Nesplněná nebo částečně splněná obecná předběžná podmínka | Nesplněná kriteria | Opatření, která je nutno přijmout | termín splnění (datum) | Orgány zodpovědné za plnění |
| 1. X |  | Opatření 1 | Termín pro naplnění opatření 1 |  |
|  | Opatření 2 | Termín pro naplnění opatření 2 |  |

Zdroj: Evropská komise

Tab. č. 23: Popis opatření, která musí být provedena, aby bylo dosaženo splnění příslušných tematických předběžných podmínek

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Nesplněná nebo částečně splněná tematická předběžná podmínka | Nesplněná kriteria | Opatření, která musí být přijata | Termín splnění (datum) | Orgány zodpovědné za plnění |
| 1. X |  | Opatření 1 | Termín pro naplnění opatření 1 |  |
|  | Opatření 2 | Termín pro naplnění opatření 2 |  |

Zdroj: Evropská komise

# Snižování administrativní zátěže pro příjemce

Dle článku 24 odst. 1 návrhu obecného nařízení musí každý OP zahrnovat aktivity vedoucí ke snižování administrativní zátěže pro příjemce. Nad rámec tohoto požadavku také EK požaduje dle čl. 87 odst. 6 písm. (c) návrhu obecného nařízení jako součást OP v souladu s Dohodou o partnerství shrnutí vyhodnocení administrativní zátěže pro příjemce

Snižování administrativní zátěže pro příjemce probíhá v souladu s usnesením vlády ČR ze dne 21. března 2012 č. 184 o doporučeních ke zjednodušení administrativní zátěže pro žadatele a příjemce při čerpání finančních prostředků z fondů Evropské unie v programovém období 2014–2020 a dále budou reflektovány v rámci OP následující principy:

* používání jednotné terminologie v podmínkách ČR tak, aby byla pro všechny subjekty implementační struktury jednotná a srozumitelná a byla v souladu s právními předpisy EU a ČR. Cílem je jednotné využívání základních pojmů napříč OP. Jednotná terminologie musí být využita při tvorbě řízené dokumentace a ve výstupech jednotlivých subjektů implementační struktury a také při konzultacích se žadateli a příjemci.
* nastavení jednotlivých procesů od podání projektové žádosti až po její schválení a to tak, aby jednotlivé procesy a postupy na sebe navazovaly a měly jednoznačně stanoven svůj počátek a konec a také předcházející a návazný proces. V neposlední řadě je nutné jednoznačně nastavit lhůty jednotlivých procesů tam, kde je to možné. Tyto lhůty pak musí být součástí interních dokumentů řídícího orgánu a musí být dodržovány. Cílem je dosáhnout jejich měření, vyhodnocení a následně také zkrácení.
* věnovat pozornost systému konzultace a práce ŘO / ZS s žadateli a příjemci a umožnit výměnu zkušeností mezi žadateli / příjemci s přípravou a realizací projektu.
* zabezpečit optimální míru elektronizace celého procesu přípravy projektových žádostí, jejich podání (včetně příloh), administrace projektových žádostí, systému hodnocení a výběru projektů, administrace monitorovacích zpráv a žádostí o platbu.

# Horizontální principy (čl. 87(3))

Orientace OP Doprava navazuje na priority stanovené v Dohodě o partnerství. Při definici prioritních os byla brána v potaz i horizontální témata, která dle Obecného nařízení mají být respektována.

Horizontální témata jsou sledována v celém OP Doprava, v indikátorech budou zahrnuty především v otázkách udržitelného rozvoje a ochrany životního prostředí v rozsahu požadavků stanovených v SEA.

## Udržitelný rozvoj

Udržitelný rozvoj z hlediska dopravy je takový rozvoj, který uspokojuje potřeby současnosti, aniž by oslaboval možnosti budoucím generacím naplňovat jejich vlastní potřeby. Základním dokumentem na národní úrovni, řešícím problematiku udržitelného rozvoje v ČR, je Strategie udržitelného rozvoje ČR.

Strategické a dílčí cíle a nástroje Strategie udržitelného rozvoje ČR jsou formulovány i ve vztahu k oblasti dopravy přímém nebo nepřímém a z nich jsou při řešení OP Doprava důležité tyto:

V rámci ekonomického pilíře v oblasti posilování konkurenceschopnosti ekonomiky je v cíli 1, tj. udržení stability ekonomiky ČR a zajištění její odolnosti vůči vnějším a vnitřním vlivům, třeba zajistit:

* kvalitní dopravní infrastrukturu (propojení transevropských dopravních sítí s následným preferováním rekonstrukcí a modernizací existujících dopravních cest před novou výstavbou a s opatřeními preferujícími železniční dopravu před silniční dopravou nákladů, zlepšení nevyhovujících parametrů dopravní infrastruktury na regionální a místní úrovni, kvalitní údržba),
* kvalitní dopravní obsluhu území ČR,
* podmínky pro udržitelnou mobilitu osob a nákladů (dopravu zaměřenou na uživatele),
* rozvoj ekologicky šetrných forem dopravy (veřejná doprava, podpora užívání alternativních pohonných hmot).

V cíli 2, tj. vytváření podmínek pro hospodářský růst schopný zajistit, při minimálních dopadech na životní prostředí, optimální zaměstnanost, financování veřejných služeb a postupné snižování vnitřního dluhu, je třeba zajistit:

* podmínky pro rozvoj multimodálních systémů dopravy v rámci logistických řetězců s důrazem na rozvoj dopravy šetrné k životnímu prostředí,
* rovný přístup a rovné konkurenční podmínky pro dopravce na dopravním trhu,
* podmínky pro dlouhodobě udržitelný vývoj v mezioborové dělbě přepravní práce.

V cíli 3, tj. při flexibilní ekonomice, založené na znalostech a dovednostech, je třeba zajistit:

* efektivnost dopravy a podporu vzniku integrovaných dopravních systémů.

V rámci environmentálního pilíře v oblasti ochrany přírody, životního prostředí, přírodních zdrojů a krajiny v cíli 2 (minimalizace střetů zájmů mezi hospodářskými aktivitami a ochranou životního prostředí) je třeba zajistit:

* v oblasti výstavby dopravní infrastruktury minimalizaci nutných záborů území a pomocí technických opatření omezovat vliv liniových staveb na složky životního prostředí (již v přípravných stádiích).

V rámci správy věcí veřejných je třeba zajistit:

* zlepšování dopravní obslužnosti a dopravních sítí na zajištění snadného přístupu k zaměstnání, vzdělání, k sociálním potřebám a k trhům pro investory, aniž by docházelo ke snižování kvality životního prostředí.

Je nutno zdůraznit, že politika ES na ochranu životního prostředí představuje stěžejní východisko formulaci Dohody o partnerství. Návazně jsou tyto principy dodržovány i v OP Doprava. Environmentální aspekty představují důležité kritérium pro výběr projektů. Důraz je kladen na zachování a obnovu přírodního bohatství, kulturního rázu a ekologické stability krajiny a zvýšení environmentálního povědomí občanů a jejich zapojení do rozhodovacího procesu. Ve všech prioritních osách OP Doprava se objevuje snaha o dosažení zmírnění negativního vlivu dopravy na životní prostředí. Jedná se především o sledování znečištění vzduchu, případně i půdy, a o hlukovou zátěž.

## Rovné příležitosti a ochrana před diskriminací

Princip rovných šancí a nediskriminace bude uplatňován v rámci celé implementace OP Doprava. Veřejná doprava je jedním z předpokladů pro zajištění osobní mobility zejména pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace, ale také pro rodiče s dětmi. Rovněž jedním ze základních průřezových úkolů DP ČR v dopravě je vytvářet podmínky pro fyzickou přístupnost k dopravě pro všechny skupiny obyvatelstva. V prioritních osách OP Doprava obsahujících oblasti podpory v rámci železniční dopravy a výstavby metra bude součástí vytváření podmínek pro zlepšení přístupu osob se sníženou schopností pohybu a orientace. Tam, kde bude tento problém relevantní (např. rekonstrukce železničního uzlu), bude brán zřetel na umožnění bezbariérového přístupu. U silniční infrastruktury se jedná např. o vybavení bezbariérovými přechody vybavenými informačními systémy, atd., tam, kde je tento požadavek relevantní.

## Rovnost mezi muži a ženami

V rámci OP Doprava bude rovněž sledována situace z hlediska rovnosti mezi muži a ženami s ohledem na pracovní příležitosti a zpřístupňování jednotlivých druhů dopravy pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace.

# Přílohy

* **Příloha 1 - Seznam velkých projektů, jejichž realizace je v průběhu programového období plánována**
* **Příloha 2 - Výkonnostní rámec operačního programu (příloha bude generována automaticky ve SFC na základě dat zadaných k jednotlivým prioritním osám)**
* **Příloha 3 - Seznam relevantních partnerů zapojených do přípravy operačního programu**

1. Usnesení vlády České republiky ze dne 28. listopadu 2012 č. 867 k přípravě programů spolufinancovaných z fondů Společného strategického rámce pro programové období let 2014 až 2020 v podmínkách České republiky. [↑](#footnote-ref-1)
2. využívání optimálního druhu dopravy samostatně nebo v jejich kombinaci [↑](#footnote-ref-2)
3. Síť TEN-T bude obsahovat globální síť s cílem napojit všechny regiony úrovně NUTS 2 a základní (core) síť, která bude podmnožinou globální sítě a bude představovat hlavní transevropská multimodální spojení. [↑](#footnote-ref-3)
4. Čl. 9 návrhu Nařízení Evropského parlamentu a Rady o společných ustanoveních ohledně Evropského fondu pro regionální rozvoj, Evropského sociálního fondu, Fondu soudržnosti, Evropského zemědělského fondu pro rozvoj venkova a Evropského námořního a rybářského fondu, jichž se týká společný strategický rámec, o obecných ustanoveních ohledně Evropského fondu pro regionální rozvoj, Evropského sociálního fondu a Fondu soudržnosti a o zrušení nařízení (ES) č. 1083/2006 [↑](#footnote-ref-4)
5. Návrh Nařízení Evropského parlamentu a rady o zvláštních ustanoveních týkajících se Evropského fondu pro regionální rozvoj a cíle Investice pro růst a zaměstnanost a o zrušení nařízení (ES) č. 1080/2006 a Návrh Nařízení Evropského parlamentu a rady o Fondu soudržnosti a o zrušení nařízení Rady (ES) č. 1084/2006 [↑](#footnote-ref-5)
6. Vyplňte pouze v případě, že prioritní osy jsou vyjádřeny pouze v celkových způsobilých výdajích. [↑](#footnote-ref-6)
7. Tato míra může být v tabulce zaokrouhlena na nejbližší celé číslo. Přesné vyjádření míry je vyjádřeno podílem (f). [↑](#footnote-ref-7)
8. Kromě integrovaných nástrojů níže popsaných však bude územní dimenze realizována i prostřednictvím individuálních projektů, nebo projektů se vzájemnou koordinací či synergií, či specifickými územními řešeními zahrnujícími projekty z různých programů a fondů v rámci jedné či více socioekonomických složek. [↑](#footnote-ref-8)
9. Návrh nařízení EK umožňuje využití i nástroje – „Společný akční plán“ (Joint Action Plan), ale tento v podmínkách České republiky nepředpokládá plnění územní dimenze. [↑](#footnote-ref-9)
10. Usnesení vlády České republiky ze dne 28. listopadu 2012 č. 867 k přípravě programů spolufinancovaných z fondů Společného strategického rámce pro programové období let 2014 až 2020 v podmínkách České republiky. [↑](#footnote-ref-10)
11. V celém dokumentu je označení „specifické nařízení k EZFRV“ používáno pro návrh Nařízení Evropského parlamentu a Rady o podpoře rozvoje venkova z Evropského zemědělského fondu pro rozvoj venkova [↑](#footnote-ref-11)
12. Matice hraničních oblastí tvoří přílohu Akčního plánu koordinace hraničních oblastí. [↑](#footnote-ref-12)