

Operační program Doprava 2014-2020

**Návrh ve struktuře a rozsahu
dle Draft Guidelines for the Content
of the Operational Programme ze 14. 3. 2014**

Ministerstvo dopravy

červenec 2014

Obsah

Úvod	7
1 Strategie, na jejímž základě bude operační program přispívat ke strategii Unie pro inteligentní a udržitelný růst podporující začlenění a k dosažení hospodářské, sociální a územní soudržnosti.....	10
1.1 Strategie pro příspěvek operačního programu ke strategii Unie pro inteligentní, udržitelný růst podporující sociální začlenění a dosažení hospodářské, sociální a územní soudržnosti	10
1.1.1 Identifikace potřeb na úrovni operačního programu	10
1.1.2 Příspěvek OPD k naplňování strategie Evropa 2020 a dalších relevantních strategických dokumentů	17
1.1.3 Odůvodnění výběru tematických cílů a investičních priorit	25
1.2 Odůvodnění přidělení finančních prostředků	28
2 Popis prioritních os	37
2.1 PRIORITNÍ OSA 1: Infrastruktura pro železniční a další udržitelnou dopravu	37
2.1.1 INVESTIČNÍ PRIORITA 1 prioritní osy 1: Rozvoj a obnova komplexních, vysoce kvalitních a interoperabilních železničních systémů a podpora opatření na snižování hluku (nařízení o FS, čl. 4, odst. (d), bod iii.)	37
2.1.2 INVESTIČNÍ PRIORITA 2 prioritní osy 1: Podpora multimodálního jednotného evropského dopravního prostoru prostřednictvím investic do TEN-T (nařízení o FS, čl. 4, odst. (d), bod i.)	44
2.1.3 INVESTIČNÍ PRIORITA 3 prioritní osy 1: Rozvoj a zlepšování dopravních systémů šetrných k životnímu prostředí, včetně systémů s nízkou hlučností, a nízkouhlíkových dopravních systémů, včetně vnitrozemské a námořní lodní dopravy, přístavů, multimodálních spojů a letištní infrastruktury s cílem podporovat udržitelnou regionální a místní mobilitu (nařízení o FS, čl. 4, odst. (d), bod ii.)	49
2.1.4 Výkonnostní rámec Prioritní osy 1	63
2.1.5 Kategorie intervencí v rámci PO 1 (čl. 96 odst. 2 písm. (b)(vi))	64
2.1.6 Souhrn plánovaného využití technické pomoci, včetně aktivit na posílení administrativní kapacity odpovědných subjektů a příjemců v dané prioritní ose	64
2.2 PRIORITNÍ OSA 2: Silniční infrastruktura na síti TEN-T a veřejná infrastruktura pro čistou mobilitu	64
2.2.1 INVESTIČNÍ PRIORITA 1 prioritní osy 2: Podpora multimodálního jednotného evropského dopravního prostoru prostřednictvím investic do TEN-T (nařízení o FS, čl. 4, odst. (d), bod i.)	65
2.2.2 INVESTIČNÍ PRIORITA 2 prioritní osy 2: Rozvoj a zlepšování dopravních systémů šetrných k životnímu prostředí, včetně systémů s nízkou hlučností, a nízkouhlíkových dopravních systémů, včetně vnitrozemské a námořní lodní dopravy, přístavů, multimodálních spojů a letištní infrastruktury s cílem podporovat udržitelnou regionální a místní mobilitu (nařízení o FS, čl. 4, odst. (d), bod ii.)	71
2.2.3 Výkonnostní rámec Prioritní osy 2	76
2.2.4 Kategorie intervencí v PO 2 (čl. 96 odst. 2 písm. (b)(vi))	77
2.2.5 Souhrn plánovaného využití technické pomoci, včetně aktivit na posílení administrativní kapacity odpovědných subjektů a příjemců v dané prioritní ose	77
2.3 PRIORITNÍ OSA 3: Silniční infrastruktura mimo síť TEN-T	78
2.3.1 INVESTIČNÍ PRIORITA 1 prioritní osy 3: Zvyšování regionální mobility prostřednictvím připojení sekundárních a terciárních uzlů k infrastruktuře sítě TEN-T , včetně multimodálních uzlů (nařízení o ERDF, čl. 5, odst. (7), bod b))	78
2.3.2 Výkonnostní rámec Prioritní osy 3	84

2.3.3	Kategorie intervencí v PO 3 (čl. 96 odst. 2 písm. (b)(vi)).....	85
2.3.4	Souhrn plánovaného využití technické pomoci, včetně aktivit na posílení administrativní kapacity odpovědných subjektů a příjemců v dané prioritní ose	85
2.4	PRIORITNÍ OSA 4: Technická pomoc.....	86
2.4.1	Specifický cíl 4.1 - Podpora a zajištění implementace OP Doprava	86
2.4.2	Výsledkové indikátory	88
2.4.3	Popis podporovaných aktivit a jejich očekávaný příspěvek k naplnění specifických cílů (úroveň prioritní osy technická pomoc)	89
2.4.4	Indikátory výstupů v rámci PO 4.....	90
2.4.5	Kategorie intervencí	90
3	Finanční plán	91
3.1	Tabulka uvádějící pro jednotlivé roky v souladu s čl. 60, 120 a 121 obecného nařízení, výši celkových finančních závazků plánovaných podpor z jednotlivých fondů, určení alokací souvisejících s výkonnostní rezervou (EUR)	91
3.2	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).....	92
3.3	Rozdělení finančního plánu operačního programu podle prioritních os, fondu a tematických cílů pro EFRR, ESF a FS.....	93
3.4	Orientační částky podpory využité na opatření zaměřená na klimatické změny.....	94
4	Příspěvek k integrovanému přístupu pro územní rozvoj	95
4.1	Využití integrovaných plánů pro rozvoj území (IPRÚ)	96
4.2	Využití integrované územní investice (ITI)	96
5	Zvláštní potřeby zeměpisných oblastí nejvíce postižených chudobou nebo cílových skupin, jimž nejvíce hrozí diskriminace nebo sociální vyloučení se zvláštním zřetelem na marginalizované skupiny obyvatel a osoby se zdravotním postižením	98
6	Zvláštní potřeby zeměpisných oblastí, které jsou postiženy vážnými nebo stálými přírodními nebo demografickými problémy	98
7	Úřady a orgány zodpovědné za řízení, kontrolu a audit a role partnerů.....	99
7.1	Úřady a orgány odpovědné za řízení, kontrolu a audit.....	99
7.2	Opatření přijatá k zapojení relevantních partnerů v návaznosti na čl. 5 obecného nařízení při přípravě operačních programů a role partnerů při implementaci, monitoringu a evaluaci operačního programu.....	99
7.2.1	Partnerství při přípravě operačního programu.....	99
7.2.2	Monitorovací výbor programu	101
8	Koordinace mezi fondy, mezi EZFRV, ERDF a dalšími unijními a národními podpůrnými nástroji a také EIB	104
8.1	Koordinace při přípravě operačního programu a věcné vymezení synergií a komplementarit s dalšími operačními programy	104
8.2	Koordinační mechanismy během realizace OPD	104
8.2.1	Koordinace mezi fondy – národní úroveň	105
8.2.2	Koordinace s CEF a s národními zdroji financování v sektoru dopravy	108
9	Předběžné podmínky	110
9.1	Určení platných předběžných podmínek a vyhodnocení jejich plnění.....	111

9.2	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	128
	ŘO	130
10	Snižování administrativní zátěže pro příjemce.....	136
11	Horizontální principy (čl. 96(7))	139
11.1	Udržitelný rozvoj.....	139
11.2	Rovné příležitosti a ochrana před diskriminací	141
11.3	Rovnost mezi muži a ženami.....	142
12	Seznam definic a zkratk.....	144
13	Přílohy	148

Seznam tabulek:

Tabulka 1:	Přehled zdůvodnění výběru tematických cílů a investičních priorit	26
Tabulka 2	Rozdělení prostředků OPD a CEF mezi jednotlivé módy dopravy	32
Tabulka 3	Alokace OPD ve struktuře jednotlivých investičních priorit	32
Tabulka 4	Přehled investiční strategie programu	33
Tabulka 5	Specifické indikátory výsledku programu dle výsledku pro SC 1.1 (čl. 96 (2) bod (b)(ii) Obecného nařízení).....	39
Tabulka 6	Společné a specifické programové indikátory výstupu pro ERDF, ESF a FS (podle investiční priority, členěné podle kategorie regionu pro ERDF a ESF).....	43
Tabulka 7	Specifické indikátory výsledku programu dle výsledku pro SC 1.2 (čl. 96 (2) bod (b)(ii) Obecného nařízení).....	45
Tabulka 8	Společné a specifické programové indikátory výstupu pro ERDF, ESF a FS (podle investiční priority, členěné podle kategorie regionu pro ERDF a ESF).....	48
Tabulka 9	Specifické indikátory výsledku programu dle výsledku pro SC 1.3 (čl. 96 (2) bod (b)(ii) Obecného nařízení).....	50
Tabulka 10	Specifické indikátory výsledku programu dle výsledku pro SC 1.4 (čl. 96 (2) bod (b)(ii) Obecného nařízení).....	52
Tabulka 11	Specifické indikátory výsledku programu dle výsledku pro SC 1.5 (čl. 96 (2) bod (b)(ii) Obecného nařízení).....	54
Tabulka 12	Specifické indikátory výsledku programu dle výsledku pro SC 1.6 (čl. 96 (2) bod (b)(ii) Obecného nařízení).....	56
Tabulka 13	Společné a specifické programové indikátory výstupu pro ERDF, ESF a FS (podle investiční priority, členěné podle kategorie regionu pro ERDF a ESF).....	62
Tabulka 14	Výkonnostní rámec prioritní osy 1	63
Tabulka 15	Kategorie intervencí (čl. 96 odst. 2 písm. (b)(vi)).....	64
Tabulka 16	Specifické indikátory výsledku programu dle výsledku pro SC 2.1 (čl. 96 (2) bod (b)(ii) Obecného nařízení).....	66
Tabulka 17	Společné a specifické programové indikátory výstupu pro ERDF, ESF a FS (podle investiční priority, členěné podle kategorie regionu pro ERDF a ESF).....	70
Tabulka 18	Specifické indikátory výsledku programu dle výsledku pro SC 2.2 (čl. 96 (2) bod (b)(ii) Obecného nařízení).....	72

Tabulka 19 Společné a specifické programové indikátory výstupu pro ERDF, ESF a FS (podle investiční priority, členěné podle kategorie regionu pro ERDF a ESF).....	75
Tabulka 20 Výkonnostní rámec prioritní osy 2	76
Tabulka 21 Kategorie intervencí (čl. 96 odst. 2 písm. (b)(vi)).....	77
Tabulka 22 Specifické indikátory výsledku programu dle výsledku pro SC 3.1 (čl. 96 (2) bod (b)(ii) Obecného nařízení).....	80
Tabulka 23 Společné a specifické programové indikátory výstupu pro ERDF, ESF a FS (podle investiční priority, členěné podle kategorie regionu pro ERDF a ESF).....	84
Tabulka 24 Výkonnostní rámec prioritní osy 3	84
Tabulka 25 Kategorie intervencí (čl. 96 odst. 2 písm. (b)(vi)).....	85
Tabulka 26 Specifické indikátory výsledku programu dle výsledku pro PO 4 (čl. 96 (2) bod (b)(iii) Obecného nařízení).....	88
Tabulka 27 Indikátory výstupů v rámci PO 4	90
Tabulka 28 Dimenze 1: Intervenční oblast.....	90
Tabulka 29 Dimenze 2: Forma financování	90
Tabulka 30 Dimenze 3: Území.....	90
Tabulka 31 Finanční plán	91
Tabulka 32 Finanční plán operačního programu v EUR.....	92
Tabulka 33 Rozdělení finančního plánu operačního programu dle prioritních os a relevantních tematických cílů	93
Tabulka 34 Orientační částky podpory využité na opatření zaměřená na klimatické změny (čl. 27 odst. 6 obecného nařízení)	94
Tabulka 35 Orientační přiděl podpory na integrovaná opatření udržitelného rozvoje měst	96
Tabulka 36 Orientační souhrnná finanční alokace pro všechna ITI z každé prioritní osy	98
Tabulka 37 Orgány a úřady odpovědné za řízení, kontrolu a audit.....	99
Tabulka 38 Vymezení příslušných předběžných podmínek a jejich plnění	111
Tabulka 39 Popis opatření, která musí být provedena, aby bylo dosaženo splnění příslušných obecných předběžných podmínek.....	128
Tabulka 40 Popis opatření, která musí být provedena, aby bylo dosaženo splnění příslušných tematických předběžných podmínek	128

CCI	--
Název	Operační program Doprava 2014-2020
Verze	Duben 2014, návrh
První rok	2014
Poslední rok	2020
Způsobilé od	1. 1. 2014
Způsobilé do	31. 12. 2023
Číslo rozhodnutí Komise	-
Datum rozhodnutí Komise	-
Číslo změnového rozhodnutí ČS	-
Datum změnového rozhodnutí ČS	-
Datum platnosti změnového rozhodnutí ČS	-
NUTS regiony pokryté operačním programem	Praha, Střední Čechy, Jihozápad, Severozápad, Severovýchod, Jihovýchod, Střední Morava, Moravskoslezsko

Úvod

Operační program Doprava (dále jen „OP Doprava“ nebo „OPD“) představuje nástroj pro naplňování strategických investičních potřeb a řešení klíčových problémů v sektoru dopravy v ČR v rámci realizace investičních priorit politiky hospodářské, sociální a územní soudržnosti EU pro období 2014-2020. Operační program Doprava přispívá k plnění Dohody o Partnerství v rámci strategického cíle „Rozvoj dopravní a technické infrastruktury a ochrana životního prostředí“, priority pro financování „Udržitelná infrastruktura umožňující konkurenceschopnost ekonomiky a odpovídající obslužnost území“

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

Přípravou a řízením Operačního programu Doprava 2014-2020 bylo Usnesením vlády České republiky (dále jen „ČR“) č. 867 ze dne 28. listopadu 2012¹ pověřeno Ministerstvo dopravy (dále jen „MD“).

OP Doprava byl 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 jeho zpracování probíhá v těchto fázích:

- v březnu 2013 byl zpracován první návrh programu a předložen k připomínkám Platformě OPD, tyto připomínky byly následně vypořádány,
- ke konci března 2013 byl první návrh programu předložen Ministerstvu pro místní rozvoj (dále jen „MMR“) v souladu s usnesením vlády ČR č. 867/2012,
- následně předložilo MMR vládě ČR informaci o stavu přípravy operačních programů,
- byly zapracovány další průběžně přijímané připomínky Platformy OPD a dalších partnerů a na konci června byla MMR předložena druhá verze návrhu programu,
- v červenci 2013 byla zahájena spolupráce s hodnotiteli ex-ante a SEA,
- dále v závislosti na stavu vyjednávání příslušné legislativy a v závislosti na stavu vyjednávání Dohody o partnerství bude program kompletně dopracován a postoupen vládě ČR k projednání,
- následně bude program předložen a oficiálně projednán s Evropskou komisí, (dále jen „EK“), s Generálním ředitelstvím pro regionální a městskou politiku, a poté bude konečná verze programu předložena EK ke schválení.

Souběžně s přípravou OP Doprava je v souladu s čl. 55 obecného nařízení realizován proces ex-ante hodnocení programu. Pro OP Doprava probíhá proces posuzování vlivů koncepce na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o

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.

změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů (tzv. proces SEA). 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 v prosinci 2012, další jednání byla pak ve vazbě na zpracování textu OPD svolána v prvním pololetí roku 2013. V souladu s principem partnerství jsou v platformě zastoupeni kromě zástupců MD, MMR, Ministerstva financí (dále jen „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 rovněž probíhá řada bilaterálních jednání s příslušnými partnery, realizace veřejných slyšení a prezentací (mimo jiné v rámci procesu SEA a hodnocení ex-ante).

Během přípravy jsou konzultovány a připomínkovány pracovní verze OP Doprava nejprve s jednotlivými věcně příslušnými útvary MD (věcnými gestory příslušných prioritních os v rámci resortu) 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 Dopravní politika ČR pro období 2014-2020 s výhledem do roku 2050 a její návazné strategické dokumenty, především Dopravní sektorové strategie, 2 fáze (Střednědobý plán rozvoje dopravní infrastruktury s dlouhodobým výhledem do roku 2050).

Operační program Doprava byl zpracován tak, aby byl v souladu s klíčovými metodickými, strategickými a legislativními dokumenty, mezi které patří zejména:

- Evropa 2020 - Strategie pro inteligentní a udržitelný růst podporující začlenění, KOM (2010) 2020 v konečném znění,
- Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1303/2013 ze dne 17. prosince 2013 o společných ustanoveních o Evropském fondu pro regionální rozvoj, Evropském sociálním fondu, Fondu soudržnosti, Evropském zemědělském fondu pro rozvoj

venkova a Evropském námořním a rybářském fondu, o obecných ustanoveních o Evropském fondu pro regionální rozvoj, Evropském sociálním fondu, Fondu soudržnosti a Evropském námořním a rybářském fondu a o zrušení nařízení (ES) č. 1083/2006 (dále jen „obecné nařízení“),

- Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1301/2013 ze dne 17. prosince 2013 o Evropském fondu pro regionální rozvoj, o zvláštních ustanoveních týkajících se cíle Investice pro růst a zaměstnanost a o zrušení nařízení (ES) č. 1080/2006 (dále jen „nařízení o ERDF“),
- Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1300/2013 ze dne 17. prosince 2013 o Fondu soudržnosti a o zrušení nařízení Rady (ES) č. 1084/2006 (dále jen „nařízení o FS“),
- BÍLÁ KNIHA: Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje, KOM (2011) 144 v konečném znění,
- Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU,
- Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1316/2013 ze dne 11. prosince 2013, kterým se vytváří Nástroj pro propojení Evropy, mění nařízení (EU) č. 913/2010 a zrušují nařízení (ES) č. 680/2007 a (ES) č. 67/2010, podle kterého je možné čerpat finanční prostředky na dopravní infrastrukturu v rámci Nástroje pro propojení Evropy (CEF), zejména na projekty hlavní sítě TEN-T,
- Draft Template and Guidelines for the Content of the Operational Programme, který zpracovala Evropská komise,
- Návrh směrnice Evropského parlamentu a Rady o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva.

OPD je zpracován v souladu s dokumentem Metodický pokyn pro přípravu programových dokumentů pro programové období 2014–2020, verze 4.0, který zpracovalo MMR a byl schválen vládou ČR usnesením č. 401 ze dne 29. května 2013.

Dokument je zpracován v rozsahu a struktuře doporučenými EK v dokumentu „Draft Guidelines for the Content of the Operational Programme“ ze dne 14. 3. 2014. Relevantní údaje o operačním programu budou v této struktuře zadány do příslušných záložek monitorovacího systému.

1 Strategie, na jejímž základě bude operační program přispívat ke strategii Unie pro inteligentní a udržitelný růst podporující začlenění a k dosažení hospodářské, sociální a územní soudržnosti

(čl. 27 odst. 1, čl. 96 odst. 2 písm. (a) obecného nařízení)

1.1 Strategie pro příspěvek operačního programu ke strategii Unie pro inteligentní, udržitelný růst podporující sociální začlenění a dosažení hospodářské, sociální a územní soudržnosti

1.1.1 Identifikace potřeb na úrovni operačního programu

1.1.1.1 Potřeby v oblasti dopravní infrastruktury a zkušenosti z programového období 2007-2013

Shrnutí hlavních aktuálních potřeb sektoru doprava bylo provedeno v rámci Dopravní politiky ČR pro období 2014-2020 s výhledem do roku 2050 a v jejích navazujících dokumentech.

Jedním ze základů pro řešení dopravní problematiky je kvalitní dopravní infrastruktura jako základní předpoklad pro uspokojování přepravních potřeb. 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 splnit 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 Fondu soudržnosti. Úkolem sítě národního významu je multimodálně zajistit přístup všech krajů k hlavní síti TEN-T (tzn. doplnění chybějících spojení, které se nestaly součástí sítě TEN-T). Úkolem sítě regionálního významu je zajistit celoplošnou dostupnost celého území ČR. Bez rozvoje těchto nižších úrovní sítě nebudou ani projekty na síti TEN-T dostatečně efektivní.

Růst výkonů v jednotlivých druzích dopravy je však nerovnoměrný a prohlubuje disproporce v dělbě přepravní práce. Vztah mezi jednotlivými druhy dopravy by měl být konkurenční jen omezeně. Jednotlivé druhy dopravy musí fungovat na bázi spolupráce – ale spolupráce může být schopen jen ten dopravní segment, který je schopen nabízet kvalitní, flexibilní a spolehlivé služby.

Důraz je třeba klást na to, aby dopravní infrastruktura měla takové parametry a technologické vybavení, aby na ní mohly být poskytovány co nejkvalitnější služby s co nejmenšími 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 v nákladní dopravě, dopravní problémy v hustě osídlených oblastech, zavádění moderních technologií a alternativní energie pro dopravu.

S ohledem na to, že předpokládané náklady na výstavbu a modernizaci všech druhů dopravních sítí v ČR mnohonásobně převyšují finanční možnosti/alokace pro obor doprava v současném i budoucím programovém období, je možno konstatovat, že ani v jednom dopravním odvětví nedošlo v období 2007-2013 k úplné či většinové saturaci potřeb. Pro programové období 2014 –2020 je proto nutno usilovat o dodržení stanovené prioritizace záměrů a realizovat nejpotřebnější stavby, jejichž připravenost to umožňuje.

V období realizace OPD 2007-2013 byly zpracovány Dopravní sektorové strategie, 1. fáze - souhrnný krátkodobý koncept (do roku 2013), které vytvořily základ pro zpracování středně- až dlouhodobého plánu rozvoje dopravní infrastruktury, jehož příprava následovala a vyústila ve zpracování Dopravních sektorových strategií, 2. fáze., jež umožnily v souladu s požadavky EK nastavení koncepčního přístupu k rozvoji dopravní infrastruktury ČR.

Úspěšná realizace projektů OPD 2007-2013 a zkušenosti získané při výkonu funkce Řídícího orgánu znamenaly pro MD významnou zkušenost, která usnadnila přípravu OPD na období 2014-2020 a byly zohledněny ve věcné struktuře programu (počet a obsah prioritních os) i v jeho implementačním nastavení s účastí SFDI jako zprostředkujícího subjektu. Získané zkušenosti z předchozího programového období představují pro OPD výhodu v podobě kvalifikovaných a zkušených pracovníků jak na straně ŘO, tak na straně ZS a příjemců podpory. Další zásadní zkušeností z období 2007-2013 pro zajištění hladké implementace operačního programu je nutnost systematického sledování a vyhodnocování rizik přípravy (územní, majetkoprávní atd.) širšího souboru projektů připravovaných k realizaci v OPD.

1.1.1.2 Silniční doprava

Česká republika má relativně vysokou hustotu silniční sítě, avšak základní síť dálnic a rychlostních silnic není stále dokončena a neodpovídá skutečným potřebám. Z důvodů komplikací v přípravě nejsou stále dokončeny vysoce prioritní projekty. 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 nároky 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, nevyhovuje nejen z hlediska svého rozsahu, ale také z hlediska technického stavu.

Tempo přestavby a obnovy silnic I. třídy neodpovídá potřebám zlepšení dopravní situace na těchto silnicích, a to zejména tam kde současná trasa vede v průtazích městy a obcemi, a to ani z hlediska ochrany životního prostředí v jejich okolí. Uživatelé se potýkají s často nedostatečnými parametry komunikace a s malou vybaveností.

Silniční doprava, osobní i nákladní, má majoritní podíl na přepravních výkonech. 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.

Silniční doprava je nenahraditelná v místech rozptýlených přepravních proudů a v případě nákladní dopravy na krátké a střední 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.

Špatný stav stávající infrastruktury má negativní důsledky na bezpečnost a podílí se mimo jiné na vysoké nehodovosti. Směrnice 2008/96/ES o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury zavádí 4 nástroje, které mají napomoci zvýšit bezpečnost silniční infrastruktury. Členské státy měly povinnost zavést tyto nástroje na silnicích zahrnutých do sítě TEN-T. ČR zavedla prostřednictvím právních předpisů (zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích a k tomu prováděcí vyhláška č. 104/1997 Sb.) nutnost provádět tyto nástroje pouze na silnicích v síti TEN-T. Na ostatních silnicích (zejména silnice II. a III. třídy a místní komunikace) je na dobrovolnosti jejich vlastníků, zda nástroje ke zvýšení bezpečnosti budou využívat.

Dosud chybí vybudovat značnou část délky páteřní infrastruktury silniční dopravy, v provozu je jen 56 % z délky plánované sítě dálnic a rychlostních silnic. Z celkové délky sítě TEN-T byla dosud dokončena výstavba či potřebná modernizace na 48 % celkové plánované sítě.

V souladu s celoevropskou koncepcí je nutné pokračovat ve výstavbě transevropské sítě TEN-T v ČR s cílem dokončení hlavní (core) sítě do roku 2030 a dokončení globální sítě do roku 2050. Dále je nutné postupně napojovat všechny kraje na kvalitní síť dálnic a rychlostních silnic, a to i prostřednictvím kvalitních silnic I. třídy, které tvoří síť přivaděčů. Důležitým aspektem je zavádění technologií ITS, které umožňují nejen zvyšovat komfort a bezpečnost dopravy, ale jsou též nástrojem optimalizace využití kapacity dopravní infrastruktury.

1.1.1.3 Železniční a multimodální doprava

V současnosti je v České republice v provozu přibližně 9 500 km železničních tratí, což je vzhledem k rozloze území ČR jedna z nejhustších železničních sítí na světě.

Velkým problémem železniční sítě v ČR je její nízká technická úroveň (nedostatečná traťová rychlost a časté propady rychlosti, nízká kapacita, nedostatečná interoperabilita, nedostatečné parametry pro nákladní dopravu, zejména délka kolejí ve stanicích a terminálech pro multimodální dopravu), špatný stav a nedostatečná vybavenost dopravních terminálů, železničních stanic a zastávek a s tím spojený nízký komfort pro cestující, z čehož vyplývá nízká konkurenceschopnost vůči silniční dopravě ve většině důležitých směrů. Rovněž je potřeba zmínit skutečnost, že nevyhovující stav je i v oblasti kolejové mechanizace sloužící k zajištění spolehlivého a bezpečného provozování dráhy prostřednictvím diagnostiky a včasného prostředků pro včasné odstraňování závad. Stav provozuschopného vozového parku pro opravy a údržbu železniční dopravní cesty je v současnosti velmi špatný a v případě

mimořádných událostí může způsobovat neúnosně dlouhé trvání výpadků z důvodu nedostatečné rychlosti a operativnosti a nízké spolehlivosti zastaralého parku, čímž se prakticky snižují přínosy z investic do železniční infrastruktury.

Mezi příčiny patří to, že velká část infrastruktury je zastaralá stejně jako nejednotná a provozně nákladná zabezpečovací zařízení na mnoha i hlavních tratích a v železničních uzlech. Pouze zhruba 33 % délky vybudovaných tratí je elektrizovaných, pouze 20 % tratí je dvou a více Kolejových. Oproti jiným druhům dopravy je také nedostatečná úroveň služeb spojených s přepravou (např. vybavenost železničních stanic).

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

Požadavky podle TSI se v případě infrastruktury vztahují na železniční tratě, které jsou součástí TEN-T. Především s ohledem na to, že některé TSI byly definovány poměrně nedávno, neodpovídají jejich požadavkům ani některé nově rekonstruované úseky TŽK. Tyto nedostatky bude nutné postupně odstraňovat. Zároveň dochází postupně k rozšiřování působnosti TSI i na síť mimo TEN-T, což bude v budoucnu klást nové požadavky i na tyto tratě. Zavádění TSI se předpokládá v souladu s výstupy studie „Stanovení priorit implementace interoperability na české železniční síti ve vazbě na podporu z fondů EU v období 2014 – 2020“ zpracované v roce 2014.

Železniční doprava je v případě osobní dopravy důležitá tam, kde jsou silné přepravní proudy. Jde zejména o rychlou dálkovou dopravu. 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 uvedených segmentů železniční dopravy mají zcela rozdílné požadavky na parametry a kapacitu infrastruktury. Zvýšené nároky osobní dopravy na kapacitu tratí (intervalová příměstská doprava, dálková doprava Praha – Ostrava) se negativně projevují v nedostatku kapacity pro nákladní dopravu, kterou lze provozovat pouze v sedlech přepravní poptávky v osobní dopravě. Důsledkem je nedostatečné využití potenciálu železniční nákladní dopravy.

V roce 1993 byla v ČR zahájena postupná optimalizace a modernizace všech 4 tranzitních železničních koridorů. Do dnešního dne byl dokončen, s výjimkou několika úseků, zatím I. a II. koridor. Dosud bylo modernizováno či optimalizováno přibližně 78 % z celkové délky všech koridorů. Ve vztahu k celé síti TEN-T zahrnující i plánovanou výstavbu vysokorychlostních tratí do roku 2050 bylo dosud modernizováno 38 % celkového plánovaného rozsahu této sítě. V následujícím období bude pozornost věnována zejména

modernizaci a přestavbě hlavních železničních uzlů a modernizaci či optimalizaci dosud nedokončených částí koridorů s tím, že nově budované úseky budou kompatibilní se Systémem rychlých spojení, z něhož mohou být v návaznosti na závěry Studie příležitostí rychlých spojení (zpracovávané SŽDC s plánovaným dokončením v roce 2016) první úseky v případě realizovány již v období 2014-2020.

Budované (modernizované a optimalizované) čtyři tranzitní koridory nepokrývají všechny nejdůležitější dopravní vztahy v mezinárodním i celostátním kontextu.

Opožďuje se také modernizace větších železničních uzlů. Vybrané úseky železničních tratí trpí nedostatečnou kapacitou, a to zejména v příměstských oblastech.

Do budoucna jsou potřebné různé druhy investic, od revitalizací, optimalizací a modernizací k dovybavení železnic moderním zabezpečovacím systémem, případně jejich elektrizací. V dalším období je nutné počítat s dokončením základní sítě železničních tratí, které zajistí napojení na rozhodující transevropské směry, propojení všech regionů, napojení mezinárodního letiště Praha na síť dálkové železniční dopravy a řešení významných městské a příměstských vazeb. Zvláštní pozornost je třeba věnovat zlepšování infrastruktury na vstupech do velkých měst, kde dochází k interferenci dálkové, regionální a příměstské (zejména aglomerační) a nákladní dopravy. Důsledkem je vznik nejproblematictějších úzkých míst na železniční síti. Sem by měly být infrastrukturní investice směřovány prioritně, naopak mimo aglomerace jsou kapacitní problémy méně významné.

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 oblasti nákladní železniční dopravy je prioritou přesun větší části dálkové nákladní silniční přepravy na železnici. I přes značný nárůst absolutních objemů a výkonů v kombinované dopravě silnice – železnice v ČR, je relativní podíl kombinované dopravy na celkových výkonech v nákladní dopravě stále velmi malý. V roce 2012 byl podíl kombinované dopravy na celkových přepravních výkonech 3,64 % .

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. V této souvislosti je nutné podpořit výstavbu veřejných terminálů multimodální dopravy, nejlépe s vazbou na významná logistická centra. Systém musí být budován tak, aby mohl fungovat na bázi „veřejnosti“ (tzn. umožnit poskytovat služby komukoliv a pro kohokoliv za stejných podmínek nediskriminačně podle jednotných pravidel). Konkrétně je nutné v první řadě podpořit vznik překladišť kombinované dopravy včetně napojení na infrastrukturu silniční, železniční, vodní a letecké dopravy, podpořit vybavení překládkovými mechanismy a pokud je to možné, umožnit v těchto lokalitách rozšíření na veřejné logistické centrum.

V oblasti dopravního parku je potřebné podpořit obnovu vozidlového parku osobní železniční dopravy, neboť zastaralý vozidlový park nevytváří předpoklady pro konkurenceschopnost osobní železniční dopravy a současně má negativní dopady na životní prostředí a je náročný na spotřebu energií.

1.1.1.4 Vnitrozemská vodní doprava

Vodní doprava je velmi důležitá zejména s ohledem na její nízkou energetickou náročnost a hraje důležitou roli zejména u silných přepravních proudů u substrátů, které nejsou náročné na čas přepravy, a při přepravě nadrozměrných nákladů. Jde o nákladově efektivní alternativu oproti jiným druhům dopravy.

Vodní doprava je reprezentována především nákladní dopravou. Podíl na přepravním trhu tvoří pouze necelé jedno procento z celkového objemu nákladní přepravy. Přírodní podmínky v ČR a současný rozsah a technický stav vodních cest umožňují nákladní plavbu pouze na Labsko-vltavské vodní cestě.

Stávající vodní cesty jsou charakterizovány úzkými místy, ve kterých nejsou splněny zákonem předepsané parametry, 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.

I přesto má vnitrozemská vodní doprava, pokud jde o samotný provoz, 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 povodí řek). Tento problém by mělo vyřešit vybudování plavebních stupňů na Labi. Je nezbytné najít funkční kompromis mezi podmínkami technického řešení a zájmy ochrany přírody a krajiny.

Dlouhodobější strategii vodní dopravy je možné charakterizovat jako zajištění vyhovujících plavebních podmínek ve všech částech labsko-vltavské vodní cesty. Intervence se tedy soustředí na řešení problémů splavnosti a spolehlivosti na dopravně významných a využívaných vodních cestách a dalších vodních cestách, jejichž rozvoj a modernizace je efektivní.

Zastaralý park vodní dopravy zhoršuje konkurenceschopnost nákladní vodní dopravy a současně limituje pozitivní přínosy vodní dopravy pro životní prostředí a je relativně náročnější na spotřebu energií.

1.1.1.5 Městská mobilita a veřejná doprava

Veřejná doprava má velmi významný vliv i na rozvoj měst, kde se podílí na zabezpečování každodenních přepravních potřeb velkých počtů obyvatel. V případě jejich zajištění výhradně

individuální dopravou s využitím stávající dopravní infrastruktury dochází ke vzniku kongescí se všemi negativními důsledky. Dopravní problémy se koncentrují zejména v oblastech s hustým osídlením, kde dochází nejčastěji ke kongescím s dopady na životní prostředí a veřejné zdraví. Investice jsou nezbytné zejména v oblasti výstavby infrastruktury pro veřejnou drážní dopravu ve městech.

Drážní doprava tvoří páteř hromadné dopravy osob ve velkých městech s prokazatelně příznivými celospolečenskými efekty. Problémem je zde často nedostačující rozsah potřebné infrastruktury a její nevyhovující stav, dále pak také stáří, stav a vybavenost vozového parku a vybavenost zastávek a přestupních terminálů. Kvůli tomu je třeba z bezpečnostních důvodů snižovat rychlost přepravy a vzhledem ke stavu infrastruktury se snižuje i celkový cestovní komfort. V případě modernizace tratí a zvýšení bezpečnosti provozu, cestovní rychlosti a celkového komfortu lze očekávat zvýšenou poptávku po využívání drážní dopravy jakožto ekologické varianty požadované pro takto silné přepravní proudy.

Jednotlivé sítě tramvajových a trolejbusových provozů v rámci ČR jsou ve správě příslušných municipalit a jejich rozvoj je řízen a strategicky plánován na úrovni příslušných měst. V současné době existuje v rámci celé ČR 7 tramvajových provozů a 13 provozovaných trolejbusových systémů. V hlavním městě Praze se nachází největší tramvajový provoz, největší síť autobusů MHD a jediné metro ve státě.

Předmětem rozvoje tratí je převedení nejzatíženějších autobusových linek do elektrické trakce a dokončení dlouhodobě připravovaných tratí do lokalit s vysokou hustotou osídlení. Vyšším využíváním stávající infrastruktury tramvajového a trolejbusového provozu lze kromě zlepšení životního prostředí a úspor energií dosáhnout i snížení jednotkových nákladů drážní dopravy.

Konkrétní potřeby jednotlivých měst se mohou navzájem dosti odlišovat, proto při jejich stanovování bude potřeba vzít v úvahu strategie daných měst.

1.1.1.6 Rozvoj inteligentních dopravních systémů

Moderní informační a komunikační technologie umožnily vznik nových systémů a aplikací v dopravě nazývané jako dopravní telematika nebo inteligentní dopravní systémy a služby (dále jen „ITS“). Systémy ITS umožňují nejen zvyšovat komfort a bezpečnost dopravy, ale jsou rovněž nástrojem optimalizace využití kapacity dopravní infrastruktury a také nástrojem pro zvýšení informovanosti účastníků dopravního provozu v reálném čase nejen o běžných, ale zejména o mimořádných situacích.

Významnou komponentou pro ITS je družicová navigace a komunikace. Systémy řízení dopravy využívající ITS i systémy využívající družicové systémy jsou považovány za součást trans-evropské dopravní sítě (TEN-T) a významně přispívají k bezpečnosti dopravy.

V případě prostorových dat je nutné vytvořit souhrnné, vzájemně interoperabilní datové sady dopravní infrastruktury jednotlivých druhů dopravy, které pokryjí celé území ČR a jejichž popis bude odpovídat požadavkům legislativy i uživatelů.

Na národní úrovni je nutné směřovat k zajištění koordinace jednotlivých druhů doprav s ITS, což bude předmětem Akčního plánu pro rozvoj ITS/dopravní telematiku připravovaného ministerstvem dopravy, ve kterém budou dále konkretizovány obecné potřeby uvedené výše.

1.1.1.7 Alternativní druhy energií v dopravě

Strategie Evropa 2020 pro inteligentní a udržitelný růst podporující začlenění se zaměřuje na řešení společenských problémů, jako je změna klimatu, energetika a nedostatek zdrojů, na zvyšování konkurenceschopnosti a dosahování energetické bezpečnosti účinnějším využíváním zdrojů a energie. V souladu s touto strategií vyzvala Bílá kniha „Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje“ k prolomení závislosti dopravy na ropě a stanovila cíl snížit emise skleníkových plynů v dopravě do roku 2050 o 60 %. Za hlavní překážku zavádění alternativních paliv na trh a jejich přijetí spotřebiteli je považována absence infrastruktury pro alternativní paliva i absence společných technických specifikací pro rozhraní mezi vozidlem a infrastrukturou.

V důsledku těchto skutečností byla Evropskou komisí navržena v roce 2013 Směrnice o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva, jejímž účelem je zajistit vytváření infrastruktury pro alternativní paliva a zavedení společných technických specifikací pro tuto infrastrukturu v Unii. V návrhu směrnice jsou vymezeny minimální požadavky na infrastrukturu napájecích a dobíjecích stanic pro elektřinu a zemní plyn (CNG a LNG), která má klíčový význam pro přijetí těchto alternativních paliv spotřebiteli (zavedení na trh) a pro další rozvoj a využití těchto technologií v odvětví.

Na národní úrovni je nutné směřovat k zajištění větší koordinace rozvoje infrastruktury pro alternativní druhy energií v dopravě, což bude předmětem Národního akčního plánu pro čistou mobilitu připravovaného ministerstvem průmyslu a obchodu.

1.1.2 Příspěvek OPD k naplňování strategie Evropa 2020 a dalších relevantních strategických dokumentů

1.1.2.1 Strategie Evropa 2020 a navazující strategické dokumenty

Evropa 2020 Strategie pro inteligentní a udržitelný růst podporující začlenění, KOM(2010) 2020 je 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 %.

K tomuto záměru bude OPD přispívat zejména SC 1.1, 1.2, 1.3, 1.4 a 2.2, v nichž bude financována výstavba dopravní infrastruktury v parametrech, které umožní přemísťování osob i nákladů s nižší spotřebou energie, s alternativními pohony a tedy s pozitivním vlivem na plnění uvedeného cíle. SC 1.6 a 2.2 pak budou svou realizací přispívat k takové skladbě vozidel pro přemísťování osob a nákladů, která bude mít nižší spotřebu energií a bude využívat alternativní pohony.

- Zavedení síťových infrastruktur pro elektrickou mobilitu, inteligentního řízení provozu, lepší logistiky, snížení emisí CO₂ u silničních vozidel, v letectví a námořním odvětví.

K tomuto záměru bude OPD přispívat zejména SC 1.3 (podpora kombinované dopravy povede k lepší logistice), 1.4 (podpora infrastruktur městské hromadné dopravy v elektrické trakci), 1.5, 2.1 a 3.1 (podpora zavádění ITS) a 2.2 (podpora infrastruktury pro alternativní pohony).

- Urychlit realizaci strategických infrastrukturních projektů s cílem odstraňovat zásadní překážky, zejména v přeshraničním styku a u intermodálních uzlů.

K tomuto záměru bude OPD přispívat zejména SC 1.1, 1.2, 1.3, 2.1 a 3.1 výstavbou infrastrukturních projektů.

- Na vnitrostátní úrovni vyvinout inteligentní, modernizovanou a plně propojenou dopravní a energetickou infrastrukturu.

K tomuto záměru bude OPD přispívat zejména SC 1.1, 1.2, 1.3, 1.4, 1.5, 2.1, 2.2 a 3.1, které budou obsahovat intervence spočívající v podpoře výstavby a rozvoje dopravní infrastruktury a inteligentních dopravních systémů.

- Zajistit v rámci základní sítě EU koordinované provádění projektů v oblasti infrastruktury, jež zásadním způsobem přispívají k účinnosti celkového dopravního systému EU.

K tomuto záměru bude OPD přispívat zejména SC 1.1 rozvojem infrastruktury železnic a SC 2.1 rozvojem infrastruktury silnic na TEN-T.

- Zaměřit se na městský rozměr dopravy, kde vzniká značná část dopravního přetížení a emisí.

K tomuto záměru bude OPD přispívat zejména SC 1.4 podporou infrastruktury hromadné dopravy osob ve městech v elektrické trakci a SC 1.5 podporou inteligentních dopravních systémů.

Dokument „**Integrované hlavní směry strategie Evropa 2020**“ stanoví rámec pro provádění strategie Evropa 2020 a reformy na úrovni členských států. Cíle v oblasti dopravy jsou zahrnuty v IHS 5 „Zlepšit účinnost zdrojů a snížit emise skleníkových plynů“, IHS 6 „Zlepšit prostředí pro podnikatele a spotřebitele a zmodernizovat a rozvinout průmyslovou základnu

za účelem dosažení plné funkčnosti vnitřního trhu“ a také IHS zaměřující se na vzdělávání a trh práce.

K plnění IHS 5 budou přispívat zejména specifické cíle 1.1, 1.2, 1.3, 1.4, 1.6 a 2.2, k plnění IHS 6 zejména specifické cíle 1.3, 1.4, 2.1, 2.2 a 3.1.

Cíle úzce souvisí se stěžejní iniciativou **Průmyslová politika pro věk globalizace** která vyžaduje, aby dopravní a logistické sítě poskytovaly průmyslu v celé Unii efektivní přístup k jednotnému trhu a k mezinárodnímu trhu za hranicí Unie. K těmto cílům bude OPD přispívat specifickými cíli 1.1, 1.2, 1.3, 1.4, 1.5, 1.6, 2.1, 2.2 a 3.1.

OPD bude podporovat realizaci politiky Unie pro životní prostředí formulované mj. na úrovni **7. Akčního programu pro životní prostředí do roku 2020 „Spokojený život v mezích naší planety“**, který byl schválen Rozhodnutím Evropského parlamentu a Rady č. 1386/2013/EU ze dne 20. listopadu 2013, především k realizaci jejích prioritních cílů č. 7 (Zlepšit začlenění problematiky životního prostředí a soudržnost politik) a 8 (Posílit udržitelnost měst v Unii) svými SC 1.1, 1.4, 1.5, 1.6, 2.1, 2.2 a 3.1.

Národní program reforem představuje každoročně příspěvek České republiky k plnění cílů Strategie Evropa 2020. Pro rok 2014 označil NPR efektivní dobudování páteří dopravní infrastruktury a napojení zbývajících regionů a hlavních průmyslových center na hlavní české i evropské trasy za nezbytnou podmínku obnovy trvale udržitelného ekonomického růstu na základě zlepšení konkurenceschopnosti českého hospodářství včetně odstranění bariér pro podnikání v krajích se špatnou dopravní obslužností. Důraz je přitom kladen na:

- Efektivní strategické plánování a jeho realizace,
- Prioritní projekty v rámci budování dopravní infrastruktury.

Realizací projektů v rámci SC 1.1, 1.2, 1.3, 1.4, 1.5, 1.6, 2.1, 2.2 a 3.1 bude zajištěn příspěvek OPD k těmto cílům.

Problematika dopravy je zahrnuta taktéž v dokumentu **Strategie mezinárodní konkurenceschopnosti**, a to v kapitole 2 – Infrastruktura, kde zmiňuje opatření navržená v tematických okruzích OPD. Na plnění SMK budou průřezově zaměřeny všechny specifické cíle. **Národní inovační strategie ČR 2012-2020** navazuje na Strategii mezinárodní konkurenceschopnosti.

K cílům těchto dokumentů bude OPD přispívat zejména specifickými cíli 1.1., 1.3, 1.5, a 2.1.

Dokument **Strategický rámec udržitelného rozvoje (2010)** zahrnuje problematiku udržitelné dopravy, přičemž si klade v rámci své Priority 2.1 za cíl zkvalitnit a zefektivnit dopravu a zvýšit její bezpečnost. Cíl 4 uvedené Priority 2.1 předpokládá dokončení výstavby základní sítě dopravní infrastruktury železniční a silniční dopravy (sít' TEN-T a důležité návazné tahy národního a regionálního významu – ve shodě s SC 1.1, 2.1 a 3.1 OPD). Stejně tak je nutné podporovat realizaci opatření k vyvedení tranzitní dopravy z osídlených oblastí a ke zvýšení plynulosti silniční dopravy obecně (ve shodě se SC 3.1 OPD), modernizovat železniční dopravu a ustanovit její funkci jako páteří z hlediska nákladní i osobní dopravy (ve shodě

s SC 1.1 OPD), zvýšit energetickou účinnost a ekonomickou efektivnost dopravy, snížit rizikové emise z dopravy a připravit ji na ropný zlom (ve shodě s SC 2.2 OPD). Je nutné podpořit veřejnou dopravu a rozvoj sítě terminálů multimodální dopravy včetně multimodálních veřejných logistických center, založených především na železniční dopravě (ve shodě s SC 1.3 a 1.4 OPD). Je nezbytné zajistit poskytování kvalitních přepravních služeb a zvyšovat bezpečnost dopravy, zavádět telematické aplikace ve všech druzích dopravy (ve shodě se SC 1.5 a 2.1 OPD). Výstavba (dopravní infrastruktury) se musí realizovat s omezením negativních dopadů na přírodně hodnotná území, fragmentaci krajiny a její migrační prostupnost (a to v rámci všech SC OPD).

Strategie regionálního rozvoje ČR pro období 2014–2020 je nástrojem realizace regionální politiky. Dopravní infrastruktura je zde označena za jeden z tradičních faktorů regionální konkurenceschopnosti, přičemž lokalizace regionu na dálničním spojení (resp. na rychlostní komunikaci) či železničním koridoru znamená jeho lepší napojení do okolních ekonomik. Popisuje potřeby rozvoje dopravní infrastruktury v ČR:

- Priorita 1 Využití potenciálu rozvojových území (opatření 1.3 Podpora integrace dopravních systémů, 1.4 Rozšíření a zkvalitnění infrastruktury – ve shodě se SC 1.1, 1.2, 1.3, 1.4, 1.5, 2.1, 2.2 a 3.1 OPD)
- Priorita 2 Rozvoj klíčové infrastruktury nadregionálního významu (opatření 2.1 Modernizace silniční infrastruktury, opatření 2.2 Modernizace železniční sítě - ve shodě se SC 1.1, 2.1 a 3.1 OPD).
- Priorita 4 Vyvážený rozvoj stabilizovaných území (opatření 4.2 Zlepšení vnitřní a vnější obslužnosti území – ve shodě se SC 1.1, 1.4, 2.1 a 3.1 OPD).
- Na plnění Strategie regionálního rozvoje budou však průřezově zaměřeny všechny specifické cíle.

Politika územního rozvoje ČR (2008) mimo jiné koordinuje záměry na změny v území celorepublikového významu pro dopravní infrastrukturu. Mezi republikové cíle dokument zahrnuje ve shodě s OPD vytváření podmínek pro zlepšování dostupnosti území rozšiřováním a zkvalitňováním dopravní infrastruktury s ohledem na potřeby veřejné dopravy a požadavky ochrany veřejného zdraví, a dále vytváření podmínek pro zvyšování bezpečnosti a plynulosti dopravy, ochrany a bezpečnosti obyvatelstva a zlepšování jeho ochrany před hlukem a emisemi, a s ohledem na to vytváření v podmínky pro environmentálně šetrné formy dopravy v území.

Operační Program Doprava přispívá k naplňování **programů zlepšování kvality ovzduší**, které Česká republika zpracovává v souladu s ustanovením **Směrnice 2008/50/ES o kvalitě vnějšího ovzduší a čistším ovzduší pro Evropu**. Operační program respektuje závěry programů zlepšování kvality ovzduší a podporuje a zahrnuje realizaci relevantních opatření v těchto programech navržených, a to především svými SC 1.4, 1.5, 1.6, 2.1, 2.2 a 3.1. Operační program Doprava a jeho specifické cíle jsou rovněž v souladu s **Národním programem snižování emisí ČR** a se **Střednědobou strategií (do roku 2020) zlepšení kvality ovzduší v ČR** tam, kde navrhovaná opatření spočívají v oblasti zkvalitňování dopravní infrastruktury.

1.1.2.2 Evropská dopravní politika

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 navazuje Politika transevropských dopravních sítí (TEN-T) jakožto hlavní evropský nástroj pro rozvoj dopravní infrastruktury OPD reflektuje její hlavní cíle, mezi které patří:

- Snížení závislosti Evropy na dovozu ropy a pokles emisí uhlíku v dopravě do roku 2050 o 60 % (bude řešeno zejména v rámci SC 1.6 a 2.2).
- Do roku 2030 převést 30 % silniční nákladní přepravu nad 300 km na jiné druhy dopravy, jako např. na železniční či vnitrozemskou vodní dopravu, a do roku 2050 více než 50 % (bude řešeno zejména v rámci SC 1.1, 1.2, a 1.3).
- Do roku 2030 ztrojnásobení délky stávajících vysokorychlostních železničních sítí a dokončení evropské sítě vysokorychlostních železnic do roku 2050 (nepřímo bude řešeno zejména v rámci SC 1.1).
- Do roku 2050 propojení všech letišť na hlavní síti na železniční síť (bude řešeno zejména v rámci SC 1.1).
- Snížit používání „konvenčně poháněných“ automobilů v městské dopravě do roku 2030 na polovinu, postupně je vyřadit z provozu ve městech do roku 2050 (bude řešeno zejména v rámci SC 2.2).
- Do roku 2030 dosáhnout ve velkých městech zavedení městské logistiky v podstatě bez obsahu CO₂ (bude řešeno zejména v rámci SC 1.4, 1.5 a 2.2).
- Usilovat o snížení počtu úmrtí v silniční dopravě do roku 2020 o polovinu a do roku 2050 snížit počet těchto úmrtí téměř na nulu (bude řešeno zejména v rámci SC 2.1 a 3.1).

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU stanoví novou podobu sítě TEN-T. Rozvoj TEN-T sestává z globální sítě a hlavní sítě. Hlavní síť má být dokončena do roku 2030. K těmto cílům bude OPD přispívat především specifickými cíli 1.1, 1.2 a 2.1.

V souladu se **Směrnicí o interoperabilitě železničního systému ve Společenství 2008/57/ES**, bude podpořena 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 a Rozhodnutí Komise (2012/88/EU oznámeno pod č. K(2012) 172) o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se subsystémů pro řízení a zabezpečení transevropského železničního systému. K aplikaci Směrnice a navazujících Nařízení a Rozhodnutí bude OPD přispívat především specifickým cílem 1.1 a 1.3.

Program podpory vnitrozemské plavbě NAIADES II, vydaný Evropskou komisí formou sdělení pro období 2014 – 2020 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. K těmto cílům bude OPD přispívat především specifickými cíli 1.2 a 1.3.

V roce 2011 byla zahájena realizace makroregionální **Strategie EU pro dunajský region**, která sdružuje státy v povodí řeky Dunaj. Konkrétně budou intervence v rámci OPD podporující Strategii EU pro dunajský region zaměřeny na podporu interoperability na železnici a na železniční nákladní koridory (SC 1.1) a na podporu multimodální dopravy (SC 1.3).

Akční plán pro logistiku nákladní dopravy KOM(2007) 607 povede k zajištění konkurenceschopného a udržitelného systému nákladní dopravy v Evropě. K realizaci bude OPD přispívat SC 1.3.

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. Příspěvek k naplnění v rámci OPD bude v rámci SC 1.5 a 2.1.

Akční plán zavádění inteligentních dopravních systémů v Evropě KOM(2008) 886 se snaží urychlit a koordinovat zavádění ITS v silniční dopravě a stanovením příslušných rozhraní k systémům ITS také v ostatních druzích dopravy. Příspěvek k naplnění v rámci OPD bude v rámci SC 1.5 a 2.1.

Digitální agenda pro Evropu KOM(2010) 245 podporuje zavádění služeb pro poskytování informací o silničním provozu a o cestování v reálném čase (RTTI) a systémů pro dynamické řízení silničního provozu, které přispívají k plynulosti provozu a současně zlepšují bezpečnost silničního provozu a přispívají k zamezení protiprávních činů v dopravě. Příspěvek k naplnění v rámci OPD bude v rámci SC 1.5 a 2.1.

Směrnice č. 2007/2/ES ze dne 14. března 2007, o **zřízení Infrastruktury pro prostorové informace** v Evropském společenství si klade za cíl integrovat popisy jednotlivých dopravních sítí do jednotného systému pro vzájemnou kompatibilitu datových základů. Příspěvek k naplnění v rámci OPD bude v rámci SC 1.5 a 2.1.

1.1.2.3 Dopravní politika ČR a navazující strategické dokumenty v dopravním sektoru

Základním koncepčním dokumentem pro strategii OPD je 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 celém resortu dopravy. Podrobné rozpracování specifických cílů a opatření Dopravní politiky ČR a jejich implementace je

předmětem návazných strategických dokumentů, především Dopravních sektorových strategií, 2. fáze (dále jen DSS).

DSS jsou zásadním podkladem pro rozvržení realizace investic v sektoru dopravy v období 2014-2020 a jedním z jejich klíčových výstupů je nejen nastavení koncepčního přístupu k rozvoji dopravní infrastruktury a také vytvoření seznamu staveb, které je možné v období 2014 -2020 financovat z OPD.

Dopravní politika pro období 2014 – 2020 s výhledem do roku 2050 identifikuje hlavní problémy sektoru a navrhuje opatření na jejich řešení.

Základní témata, kterými se Dopravní politika v rámci dosažení svých cílů zabývá:

- harmonizace podmínek na přepravním trhu (k tomuto tématu nepřímo přispějí všechny specifické cíle),
- modernizace, rozvoj a oživení železniční a vodní dopravy (k tomuto tématu přispějí zejména specifické cíle 1.1 a 1.2),
- zlepšení kvality silniční dopravy (k tomuto tématu přispějí zejména specifické cíle 2.1, a 3.1),
- omezení vlivů dopravy na životní prostředí a veřejné zdraví (k tomuto tématu přispějí všechny specifické cíle),
- provozní a technická interoperabilita evropského železničního systému (k tomuto tématu přispěje zejména specifický cíl 1.1),
- rozvoj transevropské dopravní sítě (k tomuto tématu přispějí zejména specifické cíle 1.1, 1.2 a 2.1),
- zvýšení bezpečnosti dopravy (k tomuto tématu přispějí zejména specifické cíle 1.1, 1.5, 2.1 a 3.1),
- výkonové zpoplatnění dopravy (na toto téma se nepřímo váží zejména specifické cíle 1.1, 2.1 a 3.1),
- práva a povinnosti uživatelů dopravních služeb (na toto téma se nepřímo váží všechny specifické cíle),
- podpora multimodálních přepravních systémů (k tomuto tématu přispěje zejména specifický cíl 1.3),
- rozvoj městské, příměstské a regionální hromadné dopravy v rámci IDS (k tomuto tématu přispějí zejména specifické cíle 1.1 a 1.4),
- zaměření výzkumu na bezpečnou, provozně spolehlivou a environmentálně šetrnou dopravu (na toto téma se nepřímo váží zejména specifické cíle 1.1, 1.2, 1.4, 1.5, 2.1 a 3.1),
- využití nejmodernějších dostupných technologií a globálních navigačních družicových systémů – GNSS (k tomuto tématu přispějí zejména specifické cíle 1.5 a 2.1).

Dopravní sektorové strategie 2. fáze jsou 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 ČR,
- vytvořit účinný nástroj pro rozvoj dopravních sítí a plánování investic do dopravní infrastruktury v ČR.

Dopravními sektorovými strategiemi jsou plněny tematické předběžné podmínky v oblasti dopravy pro schválení OPD. Dosažení účelu dopravních sektorových strategií je realizováno těmito dílčími kroky:

1. provedení analýzy absorpční kapacity a identifikace potřeb v oblasti rozvoje dopravní infrastruktury,
2. vícestupňové multikriteriální hodnocení jednotlivých projektů,
3. prognóza finančních možností,
4. rozdělení finančních prostředků,
5. stanovení harmonogramu přípravy a realizace projektů a námětů na základě pořadí důležitosti a dostupnosti finančních zdrojů.

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

Cíle Dopravních sektorových strategií, 2. fáze, jsou dále rozpracovávány v Akčním plánu, který stanoví úkoly, jež mají být splněny do konce roku 2016 a které se týkají projektů realizovaných v období do roku 2023. Předpoklad zpracování Akčního plánu v ČR je do konce srpna 2014, a to v úzké součinnosti s JASPERS.

Mezi další relevantní strategické dokumenty v sektoru doprava, které vytyčují směřování intervencí OPD, patří:

- **Strategie podpory dopravní obsluhy území (2005)** - Cílem je vytvoření podmínek pro kvalitní a efektivní veřejnou dopravu. OPD bude cíle naplňovat prostřednictvím SC 1.4 a 1.6.
- **Plány dopravní obslužnosti území**, které vytvářejí podmínky pro hospodárné, efektivní a účelné zajišťování dopravní obslužnosti a vzájemnou spolupráci státu, krajů a obcí při této činnosti. Jako zastřešující systémový dokument pro přístup k zajištění dopravní obslužnosti bude vytvořena **Koncepce veřejné dopravy**, která bude kromě vztahů poptávky a objednávky a provozního modelu veřejné dopravy řešit také otázky její organizace a financování. OPD bude cíle naplňovat prostřednictvím SC 1.4.
- **Strategie inovačních technologií v dopravě (2009)** – dokument bude aktualizován ve formě strategického plánu rozvoje ITS, který bude konkretizovat rozvojové potřeby a určí způsob realizace a financování projektů. OPD bude cíle naplňovat prostřednictvím SC 1.5 a 2.1.

- **Strategie podpory logistiky z veřejných zdrojů (2009)** – Cílem je vybudování sítě veřejných logistických center. OPD bude cíle naplňovat prostřednictvím SC 1.3.
- **Národní strategie bezpečnosti silničního provozu** na období 2011-2020 (BESIP) směřuje k zásadnímu snížení nehodovosti na silnicích v České republice, OPD bude k dosažení cílů přispívat prostřednictvím SC 2.1 a 3.1.
- **Národní akční plán udržitelné mobility** bude představovat strategii ke zvýšení energetické efektivity v dopravě. OPD bude k dosažení cílů přispívat prostřednictvím SC 2.2.
- **Národní strategie cyklistické dopravy** pro léta 2013 – 2020 (2013) podporuje plánování a projektování dopravních staveb tak, aby byla vždy plnohodnotně řešena i cyklistická doprava. OPD bude k dosažení cílů přispívat prostřednictvím SC 1.1, 1.4.
- **Národní kosmický plán** (2010) rozpracovává využití produktů kosmických systémů (např. systému Galileo, EGNOS a Copernicus aj.) v praxi v rámci aplikací mj. i v oblasti dopravy. OPD bude k dosažení cílů přispívat prostřednictvím SC 1.5, 2.1.

1.1.3 Odůvodnění výběru tematických cílů a investičních priorit

S ohledem na potřeby sektoru doprava identifikované v předchozí části dokumentu a s ohledem na princip tematické koncentrace budou podporovány tyto investiční priority definované v rámci nařízení o FS a EFRR:

- Tematický cíl 7: Podpora udržitelné dopravy a odstraňování překážek v klíčových síťových infrastrukturách
 - Podpora multimodálního jednotného evropského dopravního prostoru prostřednictvím investic do TEN-T,
 - Rozvoj a obnova komplexních, kvalitních a interoperabilních železničních systémů a podpora opatření na snižování hluku,
 - Rozvoj a zlepšování dopravních systémů šetrných k životnímu prostředí, včetně systémů s nízkou hlučností, a nízkouhlíkových dopravních systémů, včetně vnitrozemské a námořní lodní dopravy, přístavů, multimodálních spojů a letištní infrastruktury s cílem podporovat udržitelnou regionální a místní mobilitu,
 - Zvyšování regionální mobility prostřednictvím připojení sekundárních a terciárních uzlů k infrastruktuře sítě TEN-T, včetně multimodálních uzlů.

V rámci Tematického cíle 7 „Podpora udržitelné dopravy a odstraňování překážek v klíčových síťových infrastrukturách“ (článek 9 Obecného nařízení), investiční priority „Rozvoj a zlepšování dopravních systémů šetrných k životnímu prostředí, včetně systémů s nízkou hlučností, a nízkouhlíkových dopravních systémů, včetně vnitrozemské a námořní lodní dopravy, přístavů, multimodálních spojů a letištní infrastruktury s cílem podporovat udržitelnou regionální a místní mobilitu“ se předpokládá mimo jiné podpora udržitelné městské a příměstské dopravy, a to jako součást dopravních systémů šetrných k životnímu prostředí. Podporu udržitelné městské a příměstské dopravy lze současně vnímat jako

intervenci, která podporuje realizaci Tematického cíle 4 „Podpora přechodu na nízkouhlíkové hospodářství ve všech odvětvích“, nicméně strategické dokumenty v oblasti strategií vedoucích k nízkouhlíkovému hospodářství jsou teprve ve stádiu příprav a jejich praktická implementace v programovém období 2014-2020 bude probíhat jen v omezeném rozsahu.

Tabulka 1: Přehled zdůvodnění výběru tematických cílů a investičních priorit

Vybraný tematický cíl	Vybraná investiční priorita (IP), přiřazení prioritní osy (PO)	Zdůvodnění výběru
Tematický cíl 7: Podpora udržitelné dopravy a odstraňování překážek v klíčových síťových infrastrukturách	Rozvoj a obnova komplexních, vysoce kvalitních a interoperabilních železničních systémů a podpora opatření na snižování hluku (nařízení o FS, čl. 4, odst. (d), bod iii.) IP 1 - PO 1	• DP ČR – kap. 4.4.2.1., 4.1.1, 4.1.2 • DP EU ◦ Rozvoj TEN-T s využitím struktury dvou úrovní - globální a hlavní síť ◦ Zvýšení konkurenceschopnosti žel. nákladní dopravy ◦ Většina objemu přepravy cestujících na střední vzdálenost by do roku 2050 měla probíhat po železnici. • DSS, 2. fáze: ◦ průřezová priorita 1 ◦ SC 2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 2.5, 2.6 Obecné zdůvodnění: • nedostatečné využití potenciálu železniční nákladní dopravy • nízká úroveň přepravních služeb oproti jiným odvětvím (např. vybavenost žel. stanic) • nedokončený III. a IV. TŽK • max. 160 km/hod na žel. tratích, špatný technický stav žel. sítě • nekonkurenceschopné cestovní časy v důležitých přepravních směrech • jediné kapacitní žel. spojení do západní Evropy • nedostatečná mezinárodní interoperabilita sítě • nízká kapacita tratí v příměstských oblastech velkých měst • špatné napojení některých důležitých průmyslových zón na žel. infrastrukturu • nedostatečný průjezdný průřez na některých důležitých tratích pro kombinovanou dopravu
	Podpora multimodálního jednotného evropského	• DP ČR – kap. 4.4.2.2, 4.4.2.3, 4.5, 4.1.1, 4.1.2

	dopravního prostoru prostřednictvím investic do TEN-T (nařízení o FS, čl. 4, odst. (d), bod i.) IP 2 - PO1 IP1 - PO 3	• DP EU ○ Rozvoj TEN-T využitím struktury dvou úrovní -globální a hlavní síť ○ Plné využití tržního potenciálu vnitrozemské plavby a zatraktivnění jejího využívání, rozšíření vnitrozemských vodních cest pro nový růst trhů ○ Snížení počtu úmrtí v silniční dopravě • DSS, 2. fáze: ○ Průřezové priority 1 a 4 ○ SC 1.1, 1.2, 1.6, 3.1, 3.2, 3.3, 3.4, 3.5 Obecné zdůvodnění: • velký dopad silniční dopravy na ŽP a veřejné zdraví v důsledku nevhodných parametrů infrastruktury • vyčerpání kapacity silniční infrastruktury – vytváření kongescí z důvodu nárůstu silniční dopravy (hlavní silniční tahy a města) • nedokončené napojení regionů na kvalitní silniční a dálniční síť • nedostatečná úroveň služeb ITS, zaostává za poptávkou • neefektivní využití splavných vodních cest (Labe a část Vltavy) a dostupné flotily plavidel • problémy se splavností Labe v úseku Ústí nad Labem – st. hr. a v prostoru současného jezu Přelouč • nedostatečná přístavní infrastruktura
	Rozvoj a zlepšování dopravních systémů šetrných k životnímu prostředí, včetně systémů s nízkou hlučností, a nízkouhlíkových dopravních systémů, včetně vnitrozemské a námořní lodní dopravy, přístavů, multimodálních spojů a letištní infrastruktury s cílem podporovat udržitelnou regionální a místní mobilitu (nařízení o FS, čl. 4, odst. (d), bod ii.) IP 3 - PO 1 IP 2 – PO 2	• DP ČR, 4.4.2.5, 4.1.3, 4.1.4, 4.2.3, 4.2.4, 4.2.5 • DP EU ○ Snížení závislosti Evropy na dovozu ropy a pokles emisí uhlíku v dopravě do roku 2050 o 60 % ○ Do 2030 plné zprovoznění celounijní multimodální “hlavní síť” TEN-T. • DSS, 2. fáze: ○ průřezové priority 1 a 9 ○ SC 5.1, 5.2, 6.2 Obecné zdůvodnění: • nedostatečné napojení nových průmyslových a logistických areálů železnici • chybějící síť veřejných multimodálních terminálů • nedostatečné propojení vodní dopravy s logistickými procesy • nedostatek finančních prostředků pro další rozvoj

		infrastruktury městské dopravy, zejména v elektrické trakci • nedostatečně rozvinutá síť terminálů hromadné dopravy, včetně terminálů v příměstských oblastech a v menších regionálních centrech • nižší kvalita veřejné linkové dopravy a nedostatečná provázanost na ostatní veřejné spoje • nepříznivé hodnoty emisí významné části flotily plavidel vodní dopravy
	Zvyšování regionální mobility prostřednictvím připojení sekundárních a terciárních uzlů k infrastruktuře sítě TEN-T, včetně multimodálních uzlů (nařízení o ERDF, čl. 5, odst. (7), bod b) IP 1 - PO 3	• DP ČR – kap. 4.4.2.2, 4.1.2 • DSS, 2. fáze, ○ průřezové priority 1 a 2 ○ SC 1.1, 1.3, 1.4, 1.6, 6.1, 6.2, 6.3 Obecné zdůvodnění: • vyčerpání kapacity silniční infrastruktury – vytváření kongescí z důvodu 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 ITS a systémů GNSS je nedostatečná • není dokončeno napojení všech regionů na kvalitní silniční a dálniční síť

1.2 Odůvodnění přidělení finančních prostředků

Rozdělení finanční alokace pro OP Doprava je navrženo s ohledem na výstupy kapitoly 1.1.

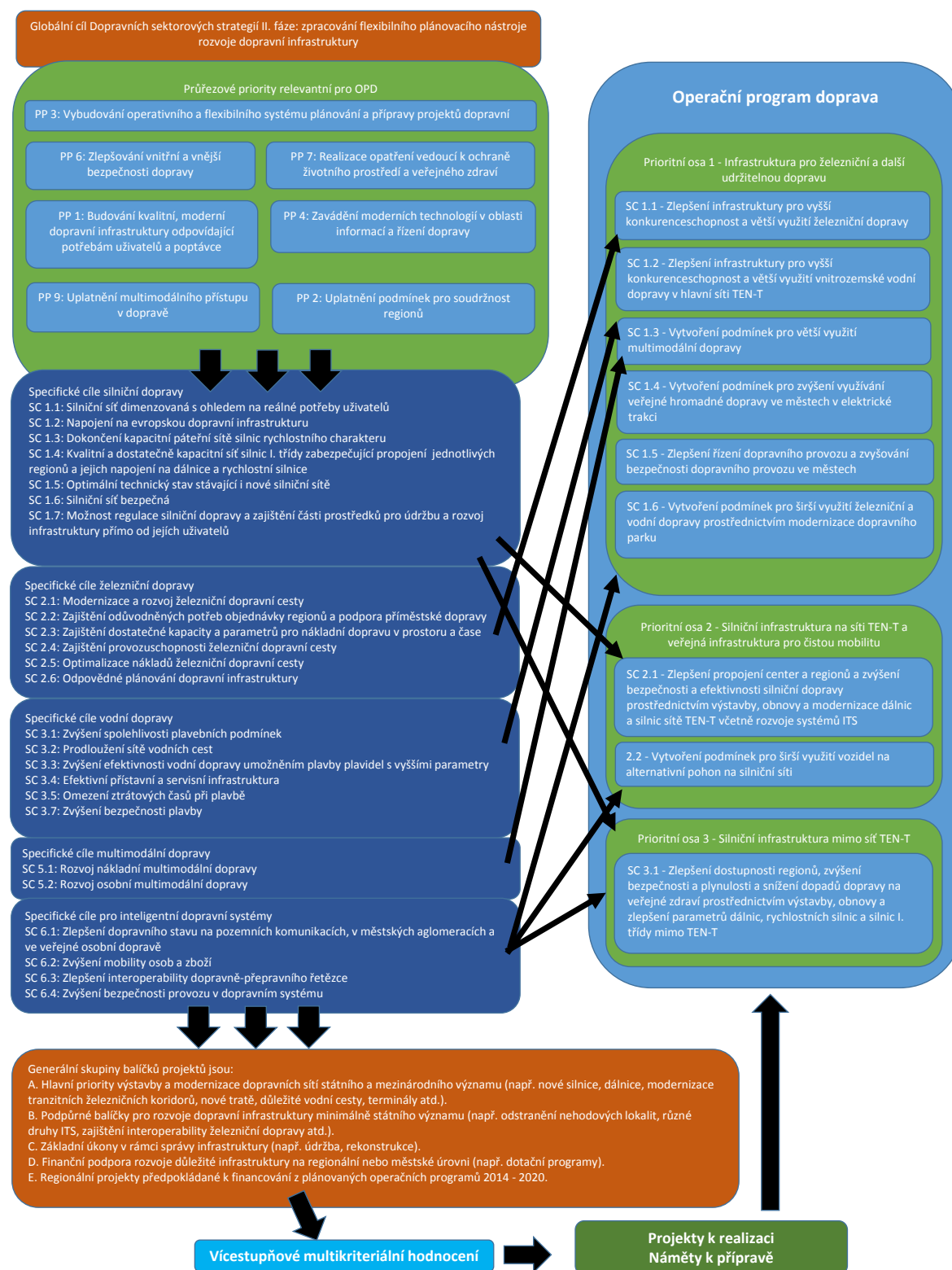
Jádrem intervencí v dopravním sektoru jsou cíle v oblasti rozvoje dopravní infrastruktury, která je základním předpokladem pro poskytování dopravních služeb. Cílový stav infrastrukturních sítí, ke kterému směřují intervence OPD je graficky znázorněn v mapové příloze OPD (Příloha č. 2). OPD přispěje k posílení produkčních funkcí ČR a jako zásadní finanční zdroj pro realizaci Dopravních sektorových strategií, 2. fáze, tak rovněž spadá mezi prorůstová opatření na oživení české ekonomiky. Intervence v oblasti nejvýznamnější dopravní infrastruktury mají významný celoevropský rozměr, vyjádřený zařazením této infrastruktury do sítě TEN-T. Předpokládá se podpora intervencí zaměřených na městskou mobilitu se zaměřením na kolejovou dopravu.

Návaznost intervencí OPD na výstupy DSS je zachycena na následujícím schématu. Schéma zobrazuje přehled Průřezových priorit DSS ze kterých vychází seznam specifických cílů DSS členěných dle dopravních modů. V návaznosti na toto členění byly navrženy i jednotlivé SC OPD, Tyto specifické cíle DSS byly podkladem pro sestavení tzv. balíčků projektů a jejich sdružení do generálních skupin A-E. V rámci těchto skupin byly balíčky projektů předmětem

vícestupňové multikriteriální analýzy, jejímž výstupem byl seznam projektů k realizaci a námětů k přípravě. Tento seznam byl hlavním podkladem pro vznik indikativního seznamu velkých projektů OPD. Kniha 10 DSS s názvem „Realizace dopravní sektorové strategie“ pak byla podkladem pro stanovení alokací finančních prostředků mezi módy dopravy a návazně i mezi jednotlivé prioritní osy OPD.

Harmonogram projektů, který je výstupem Dopravních sektorových strategií, 2. fáze, vycházel nejen z vícestupňového multikriteriálního hodnocení, ale rovněž z toho, pro které projekty bude možné využívat jednotlivé evropské fondy dle jejich pravidel a nastavení. Dále byl zohledněn aktuální stav přípravy projektů, který ovlivňuje skutečné možnosti realizace v nejbližších několika nadcházejících letech.

Schéma návaznosti OP Doprava na Dopravní sektorové strategie, II. fáze



Podpora obnovy vozidlového parku veřejné dopravy na železnici má 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. Evropské prostředky je proto potřebné využít, kromě zlepšování parametrů tratí pro provoz nákladních vlaků, rovněž na podporu budování terminálů nákladní dopravy, jejich vybavení překládkovými technologiemi a na rozvoj parku intermodálních jednotek.

Vzhledem k náročným evropským cílům v oblasti snižování emisí skleníkových plynů, jakož i s ohledem na ropný vrchol bude rovněž nutné řešit problém nových energií pro dopravu prostřednictvím vybavení dopravní infrastruktury stanicemi pro napájení alternativními druhy energií.

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 uvedeného v Obecném nařízení.

Během přípravy OP Doprava 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 představoval 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.

Současně je však nezbytné brát ohled na reálné investiční potřeby a proveditelnost investic v čase identifikované Dopravními sektorovými strategiemi a výši alokace prostředků CEF (předpokládaná výše alokace CEF 1100 mil. EUR) a její nízkou využitelnost pro silniční infrastrukturu a z toho plynoucí předpokládaný dominantní 90% podíl alokace prostředků CEF na železniční projekty.

Tabulka 2 Rozdělení prostředků OPD a CEF mezi jednotlivé mody dopravy

Dopravní mód	Alokace celkem		Alokace OPD - FS a EFRR		Alokace CEF	
	%	EUR	%	EUR	%	EUR
Dálnice a silnice	43,72	2 533 912 483	53,96	2 533 912 483	0,00	0
Železnice	41,62	2 412 133 428	30,29	1 422 133 428	90,00	990 000 000
Vodní doprava	2,95	170 844 269	1,30	60 844 269	10,00	110 000 000
Multimodalita	2,80	162 251 384	3,46	162 251 384		
Městská mobilita	7,70	446 191 328	9,50	446 191 328		
Technická pomoc	1,22	70 436 542	1,50	70 436 542		
Celkem	100,00	5 795 769 435	100,00	4 695 769 435	100,00	1 100 000 000

Tabulka 3 Alokace OPD ve struktuře jednotlivých investičních priorit

Investiční priorita	Alokace (EUR)	Procentní podíl alokace OPD
Rozvoj a obnova komplexních, vysoce kvalitních a interoperabilních železničních systémů a podpora opatření na snižování hluku (nařízení o FS, čl. 4, odst. (d), bod iii.)	1 265 698 751	26,95
Podpora multimodálního jednotného evropského dopravního prostoru prostřednictvím investic do TEN-T (nařízení o FS, čl. 4, odst. (d), bod i.)	1 910 104 428	40,68
Rozvoj a zlepšování dopravních systémů šetrných k životnímu prostředí, včetně systémů s nízkou hlučností, a nízkouhlíkových dopravních systémů, včetně vnitrozemské a námořní lodní dopravy, přístavů, multimodálních spojů a letištní infrastruktury s cílem podporovat udržitelnou regionální a místní mobilitu (nařízení o FS, čl. 4, odst. (d), bod ii.)	822 071 003	17,51
Zvyšování regionální mobility prostřednictvím připojení sekundárních a terciárních uzlů k infrastruktuře sítě TEN-T, včetně multimodálních uzlů (nařízení o ERDF, čl. 5, odst. (7), bod b)	627 458 711	13,36
Technická pomoc	70 436 542	1,50
Celkem	4 695 769 435	100

Navrhovaná výše alokací je v souladu s pravidly pro alokaci prostředků na financování dopravní infrastruktury popsány v Knize 10 Dopravních sektorových strategií, 2. fáze a bere do úvahy výši alokace z prostředků CEF, které bude moci ČR čerpat ve stejném období

Technická pomoc bude realizována z prostředků FS, a to v souhrnné výši 1,50 % finanční alokace OPD, která byla stanovena s ohledem na potřeby zajištění kvalitního řízení a implementace programu.

Tabulka 4 Přehled investiční strategie programu

Prioritní osa	Fond (FS / EFRR)	Podpora Unie - EUR	Podíl celkové podpory Unie operačnímu programu (dle fondu)		Tematický cíl	Investiční priority	Specifické cíle odpovídající dané investiční prioritě	Odůvodnění volby tematického cíle a investiční priority
			EFRR	FS				
1 – Infrastruktura pro železniční a další udržitelnou dopravu	FS	2 091 420 410	0 %	51,41 %	7 Podpora udržitelné dopravy a odstraňování překážek v klíčových síťových infrastrukturách	IP1 - Rozvoj a obnova komplexních, vysoce kvalitních a interoperabilních železničních systémů a podpora opatření na snižování hluku (nařízení o FS, čl. 4, odst. (d), bod iii.)	1.1 - Zlepšení infrastruktury pro vyšší konkurenceschopnost a větší využití železniční dopravy	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 síť a systémy. Vazba na Prioritu financování DoP: Udržitelná infrastruktura umožňující konkurenceschopnost ekonomiky a odpovídající obslužnost území.
						IP 2 - Podpora multimodálního jednotného evropského dopravního prostoru prostřednictvím investic do TEN-T (nařízení o FS, čl. 4, odst. (d), bod i.)	1.2 - Zlepšení infrastruktury pro vyšší konkurenceschopnost a větší využití vnitrozemské vodní dopravy v hlavní síti TEN-T	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 síť a systémy. Vazba na Prioritu financování DoP: Udržitelná infrastruktura umožňující konkurenceschopnost ekonomiky a odpovídající obslužnost území.
						IP 3 - Rozvoj a zlepšování dopravních systémů šetrných k životnímu prostředí, včetně systémů s nízkou hlučností,	1.3 - Vytvoření podmínek pro větší využití multimodální dopravy	Evropa 2020 Strategie pro inteligentní a udržitelný růst podporující začlenění, KOM (2010) 2020 v konečném znění stanovila tyto cíle:

					a nízkouhlíkových dopravních systémů, včetně vnitrozemské a námořní lodní dopravy, přístavů, multimodálních spojů a letištní infrastruktury s cílem podporovat udržitelnou regionální a místní mobilitu (nařízení o FS, čl. 4, odst. (d), bod ii.)	1.4 - Vytvoření podmínek pro zvýšení využívání veřejné hromadné dopravy ve městech v elektrické trakci 1.5 - Zlepšení řízení dopravního provozu a zvyšování bezpečnosti dopravního provozu ve městech 1.6 - Vytvoření podmínek pro širší využití železniční a vodní dopravy prostřednictvím modernizace dopravního parku	- 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. Vazba na Prioritu financování DoP: Udržitelná infrastruktura umožňující konkurenceschopnost ekonomiky a odpovídající obslužnost území.
2 – Silniční infrastruktura na síti TEN-T a veřejná infrastruktura pro čistou mobilitu	FS	1 906 453 772	0 %	46,86 %	IP 1- Podpora multimodálního jednotného evropského dopravního prostoru prostřednictvím investic do TEN-T (nařízení o FS, čl. 4, odst. (d), bod i.)	2.1 - Zlepšení propojení center a regionů a zvýšení bezpečnosti a efektivnosti silniční dopravy prostřednictvím výstavby, obnovy a modernizace dálnic, rychlostních silnic a silnic sítě TEN-T včetně rozvoje systémů ITS	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 na systémy ITS a GNSS. Vazba na Prioritu financování DoP: Udržitelná infrastruktura umožňující konkurenceschopnost ekonomiky a odpovídající obslužnost území.
					IP 2 - Rozvoj a zlepšování dopravních systémů šetrných	2.2 - Vytvoření podmínek pro širší	Evropa 2020 Strategie pro inteligentní a udržitelný růst podporující začlenění, KOM(2010) 2020 v

						k životnímu prostředí, včetně systémů s nízkou hlučností, a nízkouhlíkových dopravních systémů, včetně vnitrozemské a námořní lodní dopravy, přístavů, multimodálních spojů a letecké infrastruktury s cílem podporovat udržitelnou regionální a místní mobilitu (nařízení o FS, čl. 4, odst. (d), bod ii.)	využití vozidel na alternativní pohon na silniční síti	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. Vazba na Prioritu financování DoP: Udržitelná infrastruktura umožňující konkurenceschopnost ekonomiky a odpovídající obslužnost území.
3 – Silniční infrastruktura mimo síť TEN-T	EFRR	627 458 711	100,00 %	0 %		IP 1 - Zvyšování regionální mobility prostřednictvím připojení sekundárních a terciárních uzlů k infrastruktuře sítě TEN-T, včetně multimodálních uzlů (nařízení o ERDF, čl. 5, odst. (7), bod b)	3.1 - Zlepšení dostupnosti regionů, zvýšení bezpečnosti a plynulosti a snížení dopadů dopravy na veřejné zdraví prostřednictvím výstavby, obnovy a zlepšení parametrů dálnic, rychlostních silnic a silnic I. třídy mimo síť TEN-T	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. Vazba na Prioritu financování DoP: Udržitelná infrastruktura umožňující konkurenceschopnost ekonomiky a odpovídající obslužnost území.
Technická asistence	FS	70, 436 542		1,73 %			4.1 - Podpora a zajištění implementace OP Doprava	Nezbytným předpokladem úspěšného a efektivního využití podpory EU je především zajištění kvalitní přípravy projektů a efektivní implementace projektů z úrovně příjemců a implementačních orgánů včetně koordinace a řízení využití všech prostředků z rozpočtu kohezní politiky určených pro rozvoj sektoru dopravy v ČR. Velmi důležitými aspekty jsou rovněž zpracování příslušných strategických dokumentů a podkladů, informování veřejnosti o operačním programu a podílu prostředků EU

								na jeho realizaci a zajištění hodnotících aktivit v rámci operačního programu.
--	--	--	--	--	--	--	--	--

Tabulka bude generována automaticky v SFC2014 (krom informací uvedených v posledním sloupci – zde bude automaticky generován přehled společných a programových indikátorů výsledku, pro které jsou nastavené cílové hodnoty/milníky).

2 Popis prioritních os

(čl. 96 odst. 2 písm. (b) a (c) obecného nařízení)

2.1 PRIORITNÍ OSA 1: Infrastruktura pro železniční a další udržitelnou dopravu

ID prioritní osy	Prioritní osa 1
Název prioritní osy	Infrastruktura pro železniční a další udržitelnou dopravu

Fond	FS
Kategorie regionu	Území celé ČR
Základ výpočtu podpory (celkové způsobilé výdaje nebo celkové veřejné způsobilé výdaje)	Celkové veřejné způsobilé výdaje
Užití finančních nástrojů	Ne

2.1.1 INVESTIČNÍ PRIORITA 1 prioritní osy 1: Rozvoj a obnova komplexních, vysoce kvalitních a interoperabilních železničních systémů a podpora opatření na snižování hluku (nařízení o FS, čl. 4, odst. (d), bod iii.)

(čl. 96 odst. 2 písm. (b)(i)-(ii))

2.1.1.1 SPECIFICKÝ CÍL 1.1: Zlepšení infrastruktury pro vyšší konkurenceschopnost a větší využití železniční dopravy

(čl. 96 odst. 2 písm. (b)(i)-(ii))

Výsledkem podporovaných intervencí by mělo být zlepšení podmínek pro vyšší konkurenceschopnost a větší využití železniční dopravy a postupné překonání rozdílu mezi kvalitou a spolehlivostí železnice v ČR a vyspělých zemích EU. Toho lze dosáhnout modernizací a obnovou stávajících tratí 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.

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

Souladu s požadavky interoperability je třeba dosáhnout v celé řadě subsystémů. V oblasti zabezpečovacího a sdělovacího zařízení jsou požadavky stanoveny TSI pro subsystém řízení a zabezpečení. Zastaralé, nejednotné a provozně nákladné zabezpečovací a sdělovací zařízení na mnoha důležitých tratích neodpovídá nárokům na moderní, výkonnou a bezpečnou železniční dopravu. Velmi důležitou oblastí je proto 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. Ve vazbě na Rozhodnutí Komise 2012/88 se na úrovni ČR 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.

Přetrvávajícím problémem, způsobeným rovněž prvky železniční infrastruktury neodpovídajícími nárokům TSI pro subsystém řízení a zabezpečení, je omezení provozu moderních elektrických lokomotiv na některých důležitých železničních tratích. Proto je nutná jejich postupná náhrada prvky odpovídajícími TSI.

TSI pro subsystém infrastruktura definuje hlavní parametry tratí. Pro nákladní dopravu je v tomto případě rozhodující prostorová průchodnost a délka vlaků. I na modernizovaných úsecích TŽK stále přetrvávají úseky s nevyhovující prostorovou průchodností. Žádoucí je rovněž dosažení maximální délky vlaků 750 m na síti TEN-T pro nákladní železniční dopravu a to v kratším horizontu, než je rok 2030². Z toho důvodu je potřebné zaměřit úsilí rovněž na odstraňování lokálních omezení na významných tratích na síti TEN-T i mimo TEN-T s cílem dosažení požadavků TSI pro subsystém infrastruktura.

V oblasti přizpůsobení infrastruktury osobám s omezenou schopností pohybu a orientace jde především o uvádění železničních stanic do souladu s parametry stanovenými TSI PRM.

Pro zajištění interoperability informačních systémů v nákladní dopravě je nutná implementace TSI TAF a TAP.

Rovněž je potřeba uvést jednotlivá technická zařízení do parametrů odpovídajících požadavkům TSI ENE pro subsystém energetiky.

Pro zajištění efektivnějšího řízení železničního provozu a eliminování chybovosti lidského činitele je nezbytné zavádění dálkového ovládání zabezpečení (DOZ), které spočívá v úsekovém řízení dopravy a tvoří základ dispečerského řízení. Dochází přitom k úspoře dopravních pracovníků a ke zvýšení bezpečnosti dopravy.

² Nařízení o hlavních směrech Unie pro rozvoj TEN-T - COM650/2011

Tabulka 5 Specifické indikátory výsledku programu dle výsledku pro SC 1.1 (čl. 96 (2) bod (b)(ii) Obecného nařízení)

ID	Indikátor	Měrná jednotka	Kategorie regionu	Výchozí hodnota	Výchozí rok	Cílová hodnota celkem (2023) ²	Zdroj údajů	Frekvence sledování
7 05 10	Úspora času v osobní železniční dopravě	Osobohod. / rok	Celá ČR	0	2013	2 367 933	Ž/P	průběžně
7 02 10	Stupeň naplnění plánu ERTMS	%	Celá ČR	10	2013	50	ŘO	1 x za rok

2.1.1.2 Popis typů a příkladů financovaných aktivit, jejich očekávaný příspěvek ke specifickým cílům včetně identifikace cílových skupin a typů příjemců v rámci dané investiční priority

(první odstavec čl. 96(2), bod (b)(iii) Obecného nařízení)

Podporované aktivity v rámci specifického cíle 1.1 budou:

- Modernizace, obnova a výstavba tratí a zlepšování parametrů na síti TEN-T a mimo síť TEN-T (eliminace rychlostních propadů, omezení průchodnosti, traťové třídy zatížení, apod.), včetně infrastruktury pro příměstskou dopravu a zajištění obnovy kolejových mechanismů na údržbu a zajištění bezpečnosti železniční dopravní cesty a včetně obnovy a modernizace železničních prostředků, mechanismů, technologií a technologických celků, sloužících k zvýšení bezpečnosti a k zprovoznění železniční dopravní cesty při mimořádných událostech nebo krizových situacích
- Modernizace a rekonstrukce tratí a další infrastruktury v rámci železničních uzlů
- Zvýšení komfortu a vybavenosti infrastruktury stanic a zastávek ve správě správce železniční infrastruktury včetně naplnění souvisejících požadavků TSI PRM a INF
- Úpravy tratí vedoucí k zajištění interoperability a implementaci TSI
- Modernizace zabezpečovacích zařízení a zavádění DOZ a automatického vedení vlaků spolu s využitím dalších moderních technologií (včetně kosmických) pro zvyšování bezpečnosti železniční dopravy a s tím spojeným rozvojem informačníchází (vč. popisu železniční sítě)

Realizované aktivity budou zaměřeny zejména na obnovu, modernizaci, rekonstrukci, revitalizaci, optimalizaci a racionalizaci na předmětné infrastrukturu, včetně nezbytných dílčích investic. Přitom budou reflektovány především potřeby objednatelů dopravy a návaznost na projekty integrované dopravy. Tam, kde to je relevantní, bude při přípravě projektů zohledněna výstavba rychlých spojení.

V rámci rekonstrukce a modernizace železniční 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 drah.

Projekty zaměřené na nákup či modernizaci kolejových mechanismů přispějí ke zlepšení údržby a zejména ke zrychlení odstraňování okamžitých závad a diagnostiku železniční dopravní cesty a tím i k bezpečnému provozování dráhy, čímž budou reagovat na zvyšující se nároky na rychlost a operativnost odstraňování vzniklých závad na železniční infrastrukturu.

Hlavní cílové skupiny: Uživatelé železniční dopravy – cestující, provozovatelé železniční dopravy, dopravci

Cílová území: území celé ČR

Příjemci: Příjemci podpory budou vlastníci/správci dotčené infrastruktury, např. SŽDC

Forma podpory: Nevratná přímá pomoc

2.1.1.3 Popis principů pro výběr operací v rámci dané investiční priority

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

U předložených projektů budou hodnoceny tyto základní parametry:

- soulad projektu a jeho cílů s cíli OP Doprava,
- společenská ekonomická efektivnost a zdůvodnění účelnosti vynaložených prostředků – hodnota za peníze,
- zajištění udržitelnosti projektu (zejména z pohledu provozování projektu a údržby),
- naplňování cílů DP ČR a DP EU,
- plnění specifických cílů a soulad s příslušnou prioritní osou,
- příspěvek realizace projektu ke zkvalitnění životního prostředí a zlepšení veřejného zdraví, a to mimo jiné prostřednictvím:
 - naplňování cílů programů zlepšování kvality ovzduší (vytvořených dle ustanovení zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší),
 - příspěvku realizace projektu ke snížení emisí, a to včetně primárních částic a prekursorů sekundárních částic v obydlených oblastech,
- slučitelnost s horizontálními politikami Unie,
- v relevantních případech ekonomická způsobilost žadatele,
- další potřebné dokumenty a doklady 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 Unie předtím, než splní veškeré požadavky kladené legislativou EU – a zejména nikoli předtím, než bude dokončeno vyhodnocení EIA (tam, kde je příslušnou legislativou požadováno).

2.1.1.4 Specifikace velkých projektů

OP Doprava bude realizován mimo jiné prostřednictvím tzv. velkých projektů, jejichž celkové způsobilé náklady budou vyšší než 75 mil. EUR, a to ve všech věcných prioritních osách.

Velké projekty budou do financování v rámci OPD zařazeny především na základě výstupů Knihy 10 Dopravních sektorových strategií, 2. fáze, v jejichž rámci byla potřebnost a předpokládaná efektivnost těchto projektů posouzena prostřednictvím multikriteriální analýzy a zjednodušené CBA. V případě velkých projektů v rámci specifického cíle 1.4 vychází jejich zařazení ze strategických záměrů hl. m. Prahy a pro specifický cíl 1.6 je na základě

předpokládaných požadavků objednávky v závazku veřejné služby očekávan možný rozsah obnovy vozidlového parku na dotčených linkách ve finančním objemu přesahujícím hranici velkého projektu.

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 v čl. 102 obecného nařízení.

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

Příloha č. 2 zobrazuje cílový stav infrastrukturních sítí, přičemž jsou zde zobrazeny i projekty, jejichž realizace se předpokládá v rámci financování z CEF a některé projekty jsou tzv. náhradní. Mapa je určena pro účely přípravy projektových záměrů, zatímco v indikativním seznamu velkých projektů (Příloha č. 1) jsou uvedeny pouze projekty, které se plánují zrealizovat s vysokou mírou pravděpodobnosti a u některých projektů při zahrnutí do mapy a seznamu hraje roli etapizace. Mapa je v této podobě výstupem Dopravních sektorových strategií, 2. fáze a její aktualizace (stejně jako aktualizace indikativního seznamu velkých projektů) se bude vázat na aktualizaci relevantních výstupů Dopravních sektorových strategií, 2. fáze.

2.1.1.5 Indikátory výstupů v rámci dané investiční priority

Tabulka 6 Společné a specifické programové indikátory výstupu pro ERDF, ESF a FS (podle investiční priority, členěné podle kategorie regionu pro ERDF a ESF)

ID	Indikátor	Měrná jednotka	Fond	Kategorie regionu	Cílová hodnota celkem (2023)	Zdroj údajů	Interval pro reportování
C/FS/11	Celková délka nových železničních tratí	km	FS	Celá ČR	33	Ž/P	průběžně
C/FS/11a	Celková délka nových železničních tratí, z toho TEN-T	km	FS	Celá ČR	30	Ž/P	průběžně
C/FS/12 ^M	Celková délka rekonstruovaných nebo modernizovaných železničních tratí	km	FS	Celá ČR	140	Ž/P	průběžně
C/FS/12a	Celková délka rekonstruovaných nebo modernizovaných železničních tratí, z toho TEN-T	km	FS	Celá ČR	95	Ž/P	průběžně
70102	Délka rekonstruovaných železničních tratí mimo TEN-T	km	FS	Celá ČR	45	Ž/P	průběžně
70602	Počet modernizací v železničních stanicích na železničních tratích TEN-T	modernizace	FS	Celá ČR	5	Ž/P	průběžně
70601	Počet modernizací v železničních stanicích na železničních tratích mimo TEN-T	modernizace	FS	Celá ČR	10	Ž/P	průběžně
70201	Délka rekonstruovaných železničních tratí TEN-T - GSM-R/ETCS	km	FS	Celá ČR	1 000	Ž/P	průběžně
70202	Délka železničních tratí, na kterých je zavedeno DOZ či modernizováno zabezpečovací zařízení	km	FS	Celá ČR	800	Ž/P	průběžně
70501	Počet odstranění (omezení) na železniční trati	odstranění	FS	Celá ČR	25	Ž/P	průběžně
70600	Počet nově pořízených nebo modernizovaných mechanizačních prostředků	ks	FS	Celá ČR	40	Ž/P	průběžně

2.1.2 INVESTIČNÍ PRIORITA 2 prioritní osy 1: Podpora multimodálního jednotného evropského dopravního prostoru prostřednictvím investic do TEN-T (nařízení o FS, čl. 4, odst. (d), bod i.)

2.1.2.1 SPECIFICKÝ CÍL 1.2: Zlepšení infrastruktury pro vyšší konkurenceschopnost a větší využití vnitrozemské vodní dopravy

(čl. 96 odst. 2 písm. (b)(i)-(ii))

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 v důsledku také pro zlepšení situace na dopravním koridoru do severoněmeckých námořních přístavů jako bran na světové trhy.

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 hradecko-pardubické průmyslové aglomerace, která disponuje dobrým napojením na ostatní dopravní síť.

Tabulka 7 Specifické indikátory výsledku programu dle výsledku pro SC 1.2 (čl. 96 (2) bod (b)(ii) Obecného nařízení)

ID	Indikátor	Měrná jednotka	Kategorie regionu	Výchozí hodnota	Výchozí rok	Cílová hodnota celkem (2023) ²	Zdroj údajů	Frekvence sledování
73110	Zvýšení přepravy vnitrozemskou vodní dopravou	tis. t/rok	Celá ČR	1 767	2012	1870	ŘO	1 x za rok

2.1.2.2 Popis typů a příkladů financovaných aktivit, jejich očekávaný příspěvek ke specifickým cílům včetně identifikace cílových skupin a typů příjemců v rámci dané investiční priority

(první odstavec čl. 96(2), bod (b)(iii) Obecného nařízení)

Podporované aktivity v rámci specifického cíle 1.2 budou:

- Modernizace a výstavba infrastruktury vodních cest (např. plavební stupně, plavební komory, objekty pro zajištění bezpečnosti, atd.)
- RIS a návazný rozvoj infrastruktur prostorových dat

Hlavní cílové skupiny: Uživatelé vodní dopravy - cestující, provozovatelé vodní dopravy, dopravci

Cílová území: území celé ČR

Příjemci: vlastníci/správci dotčené infrastruktury vnitrozemské vodní dopravy, např. ŘVC

Forma podpory: Nevratná přímá pomoc

2.1.2.3 Popis principů pro výběr operací v rámci dané investiční priority

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

U předložených projektů budou hodnoceny tyto základní parametry:

- soulad projektu a jeho cílů s cíli OP Doprava,
- společenská ekonomická efektivnost a zdůvodnění účelnosti vynaložených prostředků – hodnota za peníze,
- zajištění udržitelnosti projektu (zejména z pohledu provozování projektu a údržby),
- naplňování cílů DP ČR a DP EU,
- plnění specifických cílů a soulad s příslušnou prioritní osou,
- příspěvek realizace projektu ke zkvalitnění životního prostředí a zlepšení veřejného zdraví, a to mimo jiné prostřednictvím:
 - naplňování cílů programů zlepšování kvality ovzduší (vytvořených dle ustanovení zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší),
 - příspěvku realizace projektu ke snížení emisí, a to včetně primárních částic a prekursorů sekundárních částic v obydlených oblastech,
- slučitelnost s horizontálními politikami Unie,
- v relevantních případech ekonomická způsobilost žadatele,
- další potřebné dokumenty a doklady 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 Unie předtím, než splní veškeré požadavky kladené legislativou EU – a zejména nikoli předtím, než bude dokončeno vyhodnocení EIA (tam, kde je příslušnou legislativou požadováno).

2.1.2.4 Specifikace velkých projektů

OP Doprava bude realizován mimo jiné prostřednictvím tzv. velkých projektů, jejichž celkové způsobilé náklady budou vyšší než 75 mil. EUR, a to ve všech věcných prioritních osách.

Velké projekty budou do financování v rámci OPD zařazeny především na základě výstupů Knihy 10 Dopravních sektorových strategií, 2. fáze, v jejichž rámci byla potřebnost a předpokládaná efektivnost těchto projektů posouzena 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 v čl. 102 obecného nařízení.

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

Příloha č. 2 zobrazuje cílový stav infrastrukturních sítí, přičemž jsou zde zobrazeny i projekty, jejichž realizace se předpokládá v rámci financování z CEF a některé projekty jsou tzv. náhradní. Mapa je určena pro účely přípravy projektových záměrů, zatímco v indikativním seznamu velkých projektů (Příloha č. 1) jsou uvedeny pouze projekty, které se plánují zrealizovat s vysokou mírou pravděpodobnosti a u některých projektů při zahrnutí do mapy a seznamu hraje roli etapizace. Mapa je v této podobě výstupem Dopravních sektorových strategií, 2. fáze a její aktualizace (stejně jako aktualizace indikativního seznamu velkých projektů) se bude vázat na aktualizaci relevantních výstupů Dopravních sektorových strategií, 2. fáze.

2.1.2.5 Indikátory výstupů v rámci dané investiční priority

Tabulka 8 Společné a specifické programové indikátory výstupu pro ERDF, ESF a FS (podle investiční priority, členěné podle kategorie regionu pro ERDF a ESF)

ID	Indikátor	Měrná jednotka	Fond	Kategorie regionu	Cílová hodnota celkem (2023)	Zdroj údajů	Interval pro reportování
C/FS/16	Celková délka nových nebo modernizovaných vnitrozemských vodních cest	km	FS	Celá ČR	25	Ž/P	průběžně

2.1.3 INVESTIČNÍ PRIORITA 3 prioritní osy 1: Rozvoj a zlepšování dopravních systémů šetrných k životnímu prostředí, včetně systémů s nízkou hlučností, a nízkouhlíkových dopravních systémů, včetně vnitrozemské a námořní lodní dopravy, přístavů, multimodálních spojů a letištní infrastruktury s cílem podporovat udržitelnou regionální a místní mobilitu (nařízení o FS, čl. 4, odst. (d), bod ii.)

2.1.3.1 SPECIFICKÝ CÍL: 1.3 - Vytvoření podmínek pro větší využití multimodální dopravy

(čl. 96 odst. 2 písm. (b)(i)-(ii))

K výsledkům bude patřit větší zapojení multimodální nákladní dopravy (v rámci podpory z OPD bude v tomto ohledu sledován především rozvoj kombinovaná dopravy) v přepravních řetězcích modernizací stávajících a výstavbou nových terminálů multimodální dopravy (se základem v překladištích kombinované dopravy) a to v souladu s prioritami sítě TEN-T a především s ohledem na napojení rozhodujících zdrojů a cílů nákladní dopravy na železniční, případně vodní dopravu.

Jedním z cílů bude snaha o zapojení železniční a vodní dopravy do kombinovaných přepravních řetězců. Součástí tohoto cíle bude podpora rozvoje infrastruktury přístavů za účelem jejich využívání jako plnohodnotných multimodálních center. Rovněž bude probíhat podpora investic do vozidlového parku vhodného pro kombinovanou dopravu, zavádění inovativních technologií překládky a ITS systémů pro mobilitu ode dveří ke dveřím. Cílem je vytvořit podmínky pro optimální využívání všech druhů dopravy a tak snižovat negativní dopady na životní prostředí, veřejné zdraví a bezpečnost.

Tabulka 9 Specifické indikátory výsledku programu dle výsledku pro SC 1.3 (čl. 96 (2) bod (b)(ii) Obecného nařízení)

ID	Indikátor	Měrná jednotka	Kategorie regionu	Výchozí hodnota	Výchozí rok	Cílová hodnota celkem (2023) ²	Zdroj údajů	Frekvence sledování
71010	Zvýšení objemu kombinované přepravy	tis. tkm/rok	Celá ČR	2 477 602	2012	3 276 000	ŘO	1 x za rok

2.1.3.2 SPECIFICKÝ CÍL: 1.4 - Vytvoření podmínek pro zvýšení využívání veřejné hromadné dopravy ve městech v elektrické trakci

(čl. 96 odst. 2 písm. (b)(i)-(ii))

Účelem navržených intervencí je zvýšení využívání veřejné dopravy na úkor individuální automobilové dopravy zaváděním a rozvojem systémů městské a příměstské hromadné dopravy na drážním principu (metro, tramvaje, tram-train a trolejbusy).

Ke zvýšení konkurenceschopnosti veřejné dopravy vůči individuální automobilové dopravě a udržení stávajícího poměrně příznivého podílu na dělbě přepravní práce je třeba neustále postupně zvyšovat kvalitu veřejné dopravy i rozsah její nabídky. Veřejná doprava má velmi významný vliv na rozvoj měst, kde se podílí na zabezpečování každodenních přepravních potřeb velkých počtů obyvatel, které by mohly být v případě jejich zajištění výhradně individuální dopravou s využitím stávající dopravní infrastruktury nedostatečně uspokojovány z důvodu kongescí. Dopravní problémy se koncentrují zejména v oblastech s hustým osídlením, kde dochází nejčastěji ke kongescím s dopady na životní prostředí a veřejné zdraví.

Tabulka 10 Specifické indikátory výsledku programu dle výsledku pro SC 1.4 (čl. 96 (2) bod (b)(ii) Obecného nařízení)

ID	Indikátor	Měrná jednotka	Kategorie regionu	Výchozí hodnota	Výchozí rok	Cílová hodnota celkem (2023) ²	Zdroj údajů	Frekvence sledování
75130	Přírůstek počtu osob obsluhovaných MHD	tis. osob	Celá ČR	1 902	2012	2 052	ŘO	1 x za rok

2.1.3.3 SPECIFICKÝ CÍL: 1.5 - Zlepšení řízení dopravního provozu a zvyšování bezpečnosti dopravního provozu ve městech

(čl. 96 odst. 2 písm. (b)(i)-(ii))

Aby bylo v co nejvyšší možné míře zamezeno vytváření vzájemně nekompatibilních řešení a roztržitosti jednotlivých systémů a aplikací ITS, je nezbytné zajistit kompatibilitu systémů a kontinuitu služeb ITS mezi jednotlivými systémy na lokální, regionální, národní nebo evropské úrovni. Síť dálnic a rychlostních silnic v ČR, ale i uliční síť velkých měst, je postupně vybavována systémy ITS, ale toto tempo zaostává za potřebami. 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.

Cílem navržených intervencí je dosud nevybavenou dopravní infrastrukturu postupně vybavovat 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 jde o vybavování systémy, které napomohou k účinnější kontrole dodržování pravidel dopravního provozu.

Použití informačních a komunikačních technologií v odvětví silniční dopravy a jeho rozhraní s jinými druhy dopravy významně přispěje ke snížení vlivu silniční dopravy na životní prostředí a zlepšení účinnosti, včetně energetické účinnosti, bezpečnosti silničního provozu a jeho ochrany před vnějšími hrozbami, včetně přepravy nebezpečných věcí, a veřejné bezpečnosti a mobility osob a věcí a zároveň zajistí fungování vnitřního trhu a vyšší úroveň konkurenceschopnosti a zaměstnanosti. Pokrok dosažený při používání informačních a komunikačních technologií v jiných druzích dopravy by se nyní měl projevit i ve vývoji v odvětví silniční dopravy, zejména s cílem zajistit vyšší úroveň integrace mezi silniční dopravou a jinými druhy dopravy.

Tabulka 11 Specifické indikátory výsledku programu dle výsledku pro SC 1.5 (čl. 96 (2) bod (b)(ii) Obecného nařízení)

ID	Indikátor	Měrná jednotka	Kategorie regionu	Výchozí hodnota	Výchozí rok	Cílová hodnota celkem (2023) ²	Zdroj údajů	Frekvence sledování
72410	Zvýšení informovanosti řidičů	Osoby/rok	Celá ČR	0	2013	1 300 000	ŘO	1 x za rok

2.1.3.4 SPECIFICKÝ CÍL: 1.6 - Vytvoření podmínek pro širší využití železniční a vodní dopravy prostřednictvím modernizace dopravního parku

(čl. 96 odst. 2 písm. (b)(i)-(ii))

Dopravní park v osobní **železniční dopravě** byl v minulosti dlouhodobě podinvestován. Obnova vozidlového parku osobní železniční dopravy probíhá v důsledku vysokých investičních nákladů a dlouhé životnosti pomalým tempem. Bez moderního vozidlového parku není však možno zhodnotit investice do železniční infrastruktury.

Park plavidel **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). Současně je identifikována potřeba zvyšování úrovně plavidel v oblasti environmentálních standardů, jejich přizpůsobení potřebám zapojení do přepravního řetězce multimodální dopravy a v oblasti bezpečnosti a prevence nehod a havárií s nepříznivými dopady na životní prostředí.

Cílem navržených intervencí je přispět k vytvoření podmínek pro vyšší konkurenceschopnost a širší využití **železniční dopravy**, a to zejména prostřednictvím nastartování trvalého cyklu obnovy dopravního parku osobní železniční dopravy. Cílem intervencí v oblasti železniční dopravy by dále mělo být zajištění interoperability v souladu s TSI prostřednictvím investic do vozového parku.

Cílem navržených intervencí je přispět k vytvoření podmínek pro vyšší konkurenceschopnost a širší využití nákladní vodní dopravy, a to zejména prostřednictvím nastartování trvalého cyklu obnovy parku plavidel **vodní dopravy**. Tyto intervence zvýší environmentální čistotu provozování vodní dopravy, zlepši efektivitu provozování vodní dopravy modernizovanými plavidly a zvýší tak jejich zapojení do přepravního řetězce multimodální dopravy a zvýší bezpečnost a napomůže prevenci nehod a havárií s nepříznivými dopady na životní prostředí.

Tabulka 12 Specifické indikátory výsledku programu dle výsledku pro SC 1.6 (čl. 96 (2) bod (b)(ii) Obecného nařízení)

ID	Indikátor	Měrná jednotka	Kategorie regionu	Výchozí hodnota	Výchozí rok	Cílová hodnota celkem (2023) ²	Zdroj údajů	Frekvence sledování
70310	Kapacita nově pořízených nebo modernizovaných vozidel pro drážní dopravu	místa/osoby	Celá ČR	74 621	2013	82 600	Ž//P	průběžně

2.1.3.5 Popis typů a příkladů financovaných aktivit, jejich očekávaný příspěvek ke specifickým cílům včetně identifikace cílových skupin a typů příjemců v rámci dané investiční priority

(první odstavec čl. 96(2), bod (b(iii)) Obecného nařízení)

Podporované aktivity v rámci specifického cíle 1.3 budou:

- Překladiště kombinované 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 včetně podpory mobility ode dveří ke dveřím
- Výstavba doprovodné infrastruktury veřejného terminálu
- Podpora nových technologií překládky a dopravních prostředků souvisejících s příslušnou technologií
- Podpora přepravních jednotek pro kombinovanou dopravu.

Trvalým problémem je trend využívání dálkové silniční nákladní přepravy, 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 by tak významně měl růst podíl kombinované dopravy na celkových výkonech nákladní dopravy.

Pro zvýšení jejího podílu však bude nutné výrazně navýšit počet a kapacitu veřejných překladišť 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 mobilitu ode dveří ke dveřím (přímou hladkou mobilitu).

Dle textu nařízení TEN-T se počítá s terminály silnice-železnice lokalizovanými v Plzni, Brně, Přerově a Ostravě, současně hlavní síť TEN-T v sobě zahrnuje přístavy v Mělníku, Děčíně, Ústí nad Labem a v Praze. Umístění VLC celostátního významu se v souladu se Strategií podpory logistiky v první etapě předpokládá v lokalitách Milovice / Lysá nad Labem a Přerov. V rámci druhé etapy budování VLC se předpokládá umístění VLC regionálního významu v Brně a v lokalitě Plzeň-Líně. Lokality VLC pro další etapy jsou uvedeny v Příloze č. 2 Strategie podpory logistiky.

Hlavní cílové skupiny: provozovatelé multimodální (zejména kombinované) dopravy, dopravci, zasilatelé

Cílová území: území celé ČR

Příjemci: Příjemci podpory budou vlastníci/správci dotčené infrastruktury a dopravních prostředků

Podporované aktivity v rámci specifického cíle 1.4 budou:

- Výstavba a modernizace infrastruktury systémů městské a příměstské dopravy na drážním principu (metro, tramvaje, tram-train, trolejbusy)

V hlavním městě Praze se nachází největší tramvajový provoz a jediná podzemní dráha ve státě, avšak pro další rozvoj městské hromadné dopravy je potřeba stávající síť dále rozšířit, event. Modernizovat a umožnit bezbariérový přístup. Sítí tramvajových tratí disponují v současné době i další města v rámci ČR (Brno – s provozem i v rámci Modřic, Liberec – s meziměstskou linkou do Jablonce nad Nisou, Most – propojení s tramvajovými tratěmi v Litvínově, Olomouc, Ostrava, Plzeň). Dalších 13 měst provozuje síť trolejbusových tratí. Rovněž v těchto dalších městech se ukazuje jako nezbytná výstavba dalších tratí, event. modernizace stávajících.

Hlavní cílové skupiny: Uživatelé hromadné dopravy osob - cestující

Cílová území: území celé ČR

Příjemci: Příjemci podpory budou vlastníci/správci dotčené infrastruktury

Alokované prostředky budou ve městech, kde budou realizovány integrované územní investice, součástí příslušných ITI a IPRÚ.

Podporované aktivity v rámci specifického cíle 1.5 budou:

- Rozvoj systémů a služeb včetně ITS ve městech pro řízení dopravy a ovlivňování dopravních proudů na městské silniční síti
- Podpora rozvoje infrastruktur prostorových dat a zavádění nových technologií a aplikací pro ochranu dopravní infrastruktury i optimalizaci dopravy, vč. aplikací založených na datech a službách družicových systémů (např. Galileo, EGNOS, Copernicus aj.) na městské úrovni včetně integrace na vyšších úrovních

Moderní informační a komunikační technologie umožnily vznik nových systémů a aplikací v dopravě nazývaných jako dopravní telematika nebo inteligentní dopravní systémy a služby. ITS představují podstatnou součást 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.

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.

Hlavní cílové skupiny: Uživatelé silniční dopravy ve městech a obyvatelé měst

Cílová území: Území celé ČR

Příjemci: Příjemci podpory budou vlastníci/správci dotčené infrastruktury

Podporované aktivity v rámci specifického cíle 1.6 budou:

- Obnova vozidlového parku osobní železniční dopravy
- Úpravy vozidel vedoucí k zajištění interoperability a implementaci TSI včetně vozidlových součástí systému ERTMS
- Obnova parku plavidel nákladní a pravidelné osobní veřejné vodní dopravy

Park osobní vodní dopravy bude podporován pouze pro účely dopravy určené pro uspokojování potřeb dopravní obslužnosti (např. přivozy).

Obnova dopravního parku vodní dopravy bude nastavena tak, aby proces obnovy byl udržitelný. Intervence do dopravního parku vodní dopravy povedou vedle nastartování procesu obnovy rovněž k snížení vlivů vodní dopravy na životní prostředí (intervence vedoucí ke snižování emisí a zvyšování energetické efektivity provozu), k jejich přizpůsobení potřebám zapojení do přepravního řetězce multimodální dopravy (intervence vedoucí ke zvýšení konkurenceschopnosti a efektivity provozu vodní dopravy a přesunu přepravy zboží ze silnic do vodní dopravy) a v oblasti bezpečnosti a prevence nehod a havárií s nepříznivými dopady na životní prostředí.

Obnova dopravního parku osobní železniční dopravy bude vycházet z dotyčných plánů dopravní obslužnosti území a musí být nastavena tak, aby proces obnovy byl udržitelný (financování veřejných služeb v hromadné dopravě bude zajišťovat cyklus obnovy vozidel atd.), a aby se s požadavky na obnovený park a s jeho přínosy počítalo již při vyhlašování soutěží na výběr dopravců pro plnění veřejné objednávky v daných relacích.

K nastartování procesu je mj. nezbytné zajistit obnovu stávajícího zastaralého dopravního parku a to jak formou nákupu nových souprav, tak i modernizací či repasováním souprav již používaných. Rovněž při obnově dopravního parku železniční dopravy bude potřeba zaměřit se na požadavky na interoperabilitu železnic definované příslušnými TSI (vč. TSI TAF a TAP). Tyto intervence se budou vedle osobní dopravy týkat i dopravy nákladní.

Hlavní cílové skupiny: Uživatelé železniční dopravy, uživatelé nákladní vodní dopravy a pravidelné osobní veřejné vodní dopravy

Cílová území: území celé ČR

Příjemci: Vlastníci dopravních prostředků provozovaných v železniční dopravě (v případě nákupu železničních vozidel půjde o vozidla pro veřejnou dopravu provozovanou v závazku veřejné služby včetně dopravy přeshraniční) a vlastníci a provozovatelé plavidel provozující nákladní vodní dopravu a pravidelnou osobní veřejnou vodní dopravu

2.1.3.6 Popis principů pro výběr operací v rámci dané investiční priority

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

U předložených projektů budou hodnoceny tyto základní parametry:

- soulad projektu a jeho cílů s cíli OP Doprava,
- společenská ekonomická efektivnost a zdůvodnění účelnosti vynaložených prostředků – hodnota za peníze,
- zajištění udržitelnosti projektu (zejména z pohledu provozování projektu a údržby),
- naplňování cílů DP ČR a DP EU,
- plnění specifických cílů a soulad s příslušnou prioritní osou,
- příspěvek realizace projektu ke zkvalitnění životního prostředí a zlepšení veřejného zdraví, a to mimo jiné prostřednictvím:
 - naplňování cílů programů zlepšování kvality ovzduší (vytvořených dle ustanovení zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší),
 - příspěvku realizace projektu ke snížení emisí, a to včetně primárních částic a prekursorů sekundárních částic v obydlených oblastech,
- slučitelnost s horizontálními politikami Unie,
- v relevantních případech ekonomická způsobilost žadatele,
- další potřebné dokumenty a doklady 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 Unie předtím, než splní veškeré požadavky kladené legislativou EU – a zejména nikoli předtím, než bude dokončeno vyhodnocení EIA (tam, kde je příslušnou legislativou požadováno).

2.1.3.7 Specifikace velkých projektů

OP Doprava bude realizován mimo jiné prostřednictvím tzv. velkých projektů, jejichž celkové způsobilé náklady budou vyšší než 75 mil. EUR, a to ve všech věcných prioritních osách.

Velké projekty budou do financování v rámci OPD zařazeny především na základě výstupů Knihy 10 Dopravních sektorových strategií, 2. fáze, v jejichž rámci byla potřebnost a předpokládaná efektivnost těchto projektů posouzena 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 v čl. 102 obecného nařízení.

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

Příloha č. 2 zobrazuje cílový stav infrastrukturních sítí, přičemž jsou zde zobrazeny i projekty, jejichž realizace se předpokládá v rámci financování z CEF a některé projekty jsou tzv. náhradní. Mapa je určena pro účely přípravy projektových záměrů, zatímco v indikativním seznamu velkých projektů (Příloha č. 1) jsou uvedeny pouze projekty, které se plánují zrealizovat s vysokou mírou pravděpodobnosti a u některých projektů při zahrnutí do mapy a seznamu hraje roli etapizace. Mapa je v této podobě výstupem Dopravních sektorových strategií, 2. fáze a její aktualizace (stejně jako aktualizace indikativního seznamu velkých projektů) se bude vázat na aktualizaci relevantních výstupů Dopravních sektorových strategií, 2. fáze.

2.1.3.8 Indikátory výstupů v rámci dané investiční priority

Tabulka 13 Společné a specifické programové indikátory výstupu pro ERDF, ESF a FS (podle investiční priority, členěné podle kategorie regionu pro ERDF a ESF)

ID	Indikátor	Měrná jednotka	Fond	Kategorie regionu	Cílová hodnota celkem (2023)	Zdroj údajů	Interval pro reportování
71004	Počet modernizovaných/ nových terminálů	ks	FS	Celá ČR	3	Ž/P	průběžně
71001	Počet nových/ modernizovaných mechanismů či zařízení pro překládku	ks	FS	Celá ČR	10	Ž/P	průběžně
C/FS/15	Celková délka nových nebo modernizovaných tramvajových tratí nebo linek metra	km	FS	Celá ČR	7,9	Ž/P	průběžně
74500	Celková délka nových nebo modernizovaných linek metra, tramvajových tratí nebo trolejbusových tratí	km	FS	Celá ČR	22	Ž/P	průběžně
72401	Počet zařízení a služeb ITS	ks	FS	Celá ČR	140	Ž/P	průběžně
70301	Počet nově pořízených nebo modernizovaných vozidel pro drážní dopravu	ks	FS	Celá ČR	123	Ž/P	průběžně
73101	Počet modernizovaných plavidel	ks	FS	Celá ČR	12	Ž/P	průběžně

2.1.4 Výkonnostní rámec Prioritní osy 1

Tabulka 14 Výkonnostní rámec prioritní osy 1

Typ indikátoru	ID	Definice indikátoru nebo fáze implementace	Měrná jednotka	Fond	Kategorie regionu	Milník pro rok 2018	Cílová hodnota celkem (2023)	Zdroj dat	Vysvětlení významu indikátoru
výstup	70100	Celková délka rekonstruovaných nebo modernizovaných železničních tratí	km	FS	nepoužije se	40	140	Ž/P	Indikátor charakterizuje nejvýznamnější typ aktivity v rámci prioritní osy 1. Nejvýznamnějším výstupem aktivit bude modernizace železničních tratí. Indikátor je zároveň společný ukazatel dle přílohy I nařízení 1300/2013
výstup	70201	Délka rekonstruovaných železničních tratí TEN-T – GSM-R/ETCS	km	FS	nepoužije se	290	1000	Ž/P	Indikátor představuje další významnou skupinu aktivit v oblasti interoperability. OPD významným způsobem přispěje k zavedení ETCS/GSM-R v ČR
finanční		Celkový objem způsobilých výdajů, které vstoupily do účetního systému certifikačního orgánu a byly certifikovány	EUR	FS	nepoužije se	565 292 769	2 460 494 600	MS 2014+	Finanční indikátor nejlépe zohlední skutečné čerpání prostředků v rámci prioritní osy 1

2.1.5 Kategorie intervencí v rámci PO 1 (čl. 96 odst. 2 písm. (b)(vi))

Tabulka 15 Kategorie intervencí (čl. 96 odst. 2 písm. (b)(vi))

Fond soudržnosti							
Tabulka č. 7: Dimenze 1 Intervenční oblast		Tabulka č. 8: Dimenze 2 Forma financování		Tabulka č. 9: Dimenze 3 Území		Tabulka č. 10: Dimenze 6 Územní prováděcí mechanismy	
Kód	částka v €	Kód	částka v €	Kód	částka v €	Kód	částka v €
024	189 854 813	01	2 091 420 410	01	235 823 594	01	117 618 582
025	759 419 251			07	1 855 596 816	02	39 206 194
026	316 424 688					07	1 934 595 634
027	78 217 339						
035	121 106 868						
036	56 787 985						
041	60 844 269						
043	392 648 369						
044	53 542 959						

2.1.6 Souhrn plánovaného využití technické pomoci, včetně aktivit na posílení administrativní kapacity odpovědných subjektů a příjemců v dané prioritní ose

V rámci PO 1 se neplánuje žádné specifické využití prostředků technické pomoci nad rámec aktivit popsanych v PO4.

2.2 PRIORITNÍ OSA 2: Silniční infrastruktura na síti TEN-T a veřejná infrastruktura pro čistou mobilitu

ID prioritní osy	Prioritní osa 2
Název prioritní osy	Silniční infrastruktura na síti TEN-T a veřejná infrastruktura pro čistou mobilitu

Fond	FS
Kategorie regionu	Území celé ČR
Základ výpočtu podpory (celkové)	Celkové veřejné způsobilé výdaje

způsobilé výdaje nebo celkové veřejné způsobilé výdaje)	
Užití finančních nástrojů	Ano

2.2.1 INVESTIČNÍ PRIORITA 1 prioritní osy 2: Podpora multimodálního jednotného evropského dopravního prostoru prostřednictvím investic do TEN-T (nařízení o FS, čl. 4, odst. (d), bod i.)

2.2.1.1 SPECIFICKÝ CÍL 2.1: Zlepšení propojení center a regionů a zvýšení bezpečnosti a efektivnosti silniční dopravy prostřednictvím výstavby, obnovy a modernizace dálnic, rychlostních silnic a silnic sítě TEN-T včetně rozvoje systémů ITS

(čl. 96 odst. 2 písm. (b)(i)-(ii))

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. Problémem je taktéž špatný technický stav stávajících komunikací, které jsou charakterizovány řadou nebezpečných míst a překážek bezpečnosti provozu. V důsledku chybějících úseků dálniční a silniční sítě a v důsledku nevyhovujícího stavu stávající sítě vznikají nežádoucí kongesce. Realitou je nedostatečné využití potenciálu ITS a nových technologií a aplikací, vč. systémů využívajících družicové systémy a infrastruktur využívajících prostorových dat (SDI).

Cílem navrhovaných intervencí je:

- doplnění chybějících úseků dálnic a rychlostních silnic a navazující zlepšení silniční dopravy na síti TEN-T včetně jejího řízení a usměrňování,
- zlepšení parametrů a obnova stávající sítě a rozvoj dálnic, rychlostních silnic a silnic sítě TEN-T a navazující zlepšení silniční dopravy na síti TEN-T včetně jejího řízení a usměrňování,
- zajištění standardů EU na silniční síti s velkým objemem dopravy za účelem zvýšení bezpečnosti a plynulosti dopravy,
- podpora zavádění, využívání a koordinace ITS na silniční síti TEN-T.

Tabulka 16 Specifické indikátory výsledku programu dle výsledku pro SC 2.1 (čl. 96 (2) bod (b)(ii) Obecného nařízení)

ID	Indikátor	Měrná jednotka	Kategorie regionu	Výchozí hodnota	Výchozí rok	Cílová hodnota celkem (2023) ²	Zdroj údajů	Frekvence sledování
72311	Úspora času v silniční dopravě	osobohodiny / rok	Celá ČR	0	2013	7 994 857	Ž/P	průběžně
72410	Zvýšení informovanosti řidičů	osoby/rok	Celá ČR	0	2013	450 000	Ž/P	průběžně

.

2.2.1.2 Popis typů a příkladů financovaných aktivit, jejich očekávaný příspěvek ke specifickým cílům včetně identifikace cílových skupin a typů příjemců v rámci dané investiční priority

(první odstavec čl. 96(2), bod (b(iii)) Obecného nařízení)

Podporované aktivity v rámci specifického cíle 2.1 budou:

- Výstavba nových úseků silniční sítě TEN-T
- Modernizace, obnova a zkapacitnění již provozovaných úseků kategorie D, R a ostatních silnic I. tříd sítě TEN-T a modernizace dopravních mechanizačních prostředků pro údržbu silniční sítě TEN-T v souladu s čl. 9 odst. 2 Rozhodnutí EP a Rady č. 661/2010/EU o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě
- Rozvoj systémů a služeb ITS, GIS a infrastruktur prostorových dat (SDI), sítí a služeb elektronických komunikací pro poskytování informací o dopravním provozu a o cestování v reálném čase, pro dynamické řízení dopravy, ovlivňování dopravních proudů a poskytování informací a služeb řidičům a cestujícím rámci sítě TEN-T a související infrastruktury
- Podpora zavádění nových technologií a aplikací pro ochranu dopravní infrastruktury i optimalizaci dopravy, vč. aplikací založených na datech a službách družicových systémů (např. Galileo, EGNOS, Copernicus aj.) v rámci sítě TEN-T

V rámci výstavby, modernizace a zkapacitnění silniční infrastruktury budou podporována také opatření ke snížení negativních dopadů na bezpečnost provozu včetně mechanismů pro údržbu, životní prostředí a lidské zdraví včetně odstraňování nebezpečných míst a nezbytných intervencí v ochranném pásmu komunikací a rovněž vybavení doprovodnou infrastrukturou pro správu silnic, dohled nad bezpečností a plynulostí provozu (včetně potřebných kontrolních stanovišť v rámci odpočívek) a činnost IZS.

Hlavní cílové skupiny: Uživatelé silniční dopravy – cestující, provozovatelé silniční dopravy, dopravci, speditéři

Cílová území: území celé ČR

Příjemci: Příjemci podpory budou vlastníci/správci dotčené silniční infrastruktury, zejména ŘSD ČR

Forma podpory: Nevratná přímá pomoc

2.2.1.3 Popis principů pro výběr operací v rámci dané investiční priority

Projekty budou zpracovány a předkládány žadateli. Výběr projektů bude proveden Řídicím orgánem OP Doprava, a to na základě výstupu odborného posouzení souladu s kritérii výběru projektů schválenými Monitorovacím výborem. Velké projekty (projekty s celkovými

způsobilými náklady nad 75 mil. EUR) budou předkládány Evropské komisi prostřednictvím Řídícího orgánu OP Doprava (MD).

U předložených projektů budou hodnoceny tyto základní parametry:

- soulad projektu a jeho cílů s cíli OP Doprava,
- společenská ekonomická efektivnost a zdůvodnění účelnosti vynaložených prostředků – hodnota za peníze,
- zajištění udržitelnosti projektu (zejména z pohledu provozování projektu a údržby),
- naplňování cílů DP ČR a DP EU,
- plnění specifických cílů a soulad s příslušnou prioritní osou,
- příspěvek realizace projektu ke zkvalitnění životního prostředí a zlepšení veřejného zdraví, a to mimo jiné prostřednictvím:
 - naplňování cílů programů zlepšování kvality ovzduší (vytvořených dle ustanovení zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší),
 - příspěvku realizace projektu ke snížení emisí, a to včetně primárních částic a prekursorů sekundárních částic v obydlených oblastech,
- slučitelnost s horizontálními politikami Unie,
- v relevantních případech ekonomická způsobilost žadatele,
- další potřebné dokumenty a doklady 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 Unie předtím, než splní veškeré požadavky kladené legislativou EU – a zejména nikoli předtím, než bude dokončeno vyhodnocení EIA (tam, kde je příslušnou legislativou požadováno).

2.2.1.4 Plánované užití finančních nástrojů

V rámci této investiční priority je zvažováno částečné užití plánované alokace prostřednictvím finančních nástrojů, v jehož rámci by finanční prostředky byly ze strany zprostředkujícího subjektu byly prostředky poskytovány nikoliv ve formě dotace, ale ve formě návratné finanční výpomoci. Cílem tohoto modelu by bylo možné zapojení soukromého kapitálu do rozvoje dopravní infrastruktury a související multiplikační efekt z hlediska objemu finančních zdrojů. Tento postup je pouze zvažován a nebyl dosud předmětem ex-ante analýzy.

2.2.1.5 Specifikace velkých projektů

OP Doprava bude realizován mimo jiné prostřednictvím tzv. velkých projektů, jejichž celkové způsobilé náklady budou vyšší než 75 mil. EUR, a to ve všech věcných prioritních osách.

Velké projekty budou do financování v rámci OPD zařazeny především na základě výstupů Knihy 10 Dopravních sektorových strategií, 2. fáze, v jejichž rámci byla potřeba a

předpokládaná efektivnost těchto projektů posouzena 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 v čl. 102 obecného nařízení.

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

Příloha č. 2 zobrazuje cílový stav infrastrukturních sítí, přičemž jsou zde zobrazeny i projekty, jejichž realizace se předpokládá v rámci financování z CEF a některé projekty jsou tzv. náhradní. Mapa je určena pro účely přípravy projektových záměrů, zatímco v indikativním seznamu velkých projektů (Příloha č. 1) jsou uvedeny pouze projekty, které se plánují zrealizovat s vysokou mírou pravděpodobnosti a u některých projektů při zahrnutí do mapy a seznamu hraje roli etapizace. Mapa je v této podobě výstupem Dopravních sektorových strategií, 2. fáze a její aktualizace (stejně jako aktualizace indikativního seznamu velkých projektů) se bude vázat na aktualizaci relevantních výstupů Dopravních sektorových strategií, 2. fáze.

2.2.1.6 Indikátory výstupů v rámci dané investiční priority

Tabulka 17 Společné a specifické programové indikátory výstupu pro ERDF, ESF a FS (podle investiční priority, členěné podle kategorie regionu pro ERDF a ESF)

ID	Indikátor	Měrná jednotka	Fond	Kategorie regionu	Cílová hodnota celkem (2023)	Zdroj údajů	Interval pro reportování
C/FS/13 ^M	Celková délka nově postavených silnic	km	FS	Celá ČR	119	Ž/P	průběžně
C/FS/13a	Celková délka nově postavených silnic, z toho TEN-T	km	FS	Celá ČR	119	Ž/P	průběžně
C/FS/14 ^M	Celková délka rekonstruovaných nebo modernizovaných silnic	km	FS	Celá ČR	60	Ž/P	průběžně
C/FS/14a	Celková délka rekonstruovaných nebo modernizovaných silnic, z toho TEN-T	km	FS	Celá ČR	60	Ž/P	průběžně
72401	Počet zařízení a služeb ITS	ks	FS	Celá ČR	65	Ž/P	průběžně

2.2.2 INVESTIČNÍ PRIORITA 2 prioritní osy 2: Rozvoj a zlepšování dopravních systémů šetrných k životnímu prostředí, včetně systémů s nízkou hlučností, a nízkouhlíkových dopravních systémů, včetně vnitrozemské a námořní lodní dopravy, přístavů, multimodálních spojů a letištní infrastruktury s cílem podporovat udržitelnou regionální a místní mobilitu (nařízení o FS, čl. 4, odst. (d), bod ii.)

2.2.2.1 SPECIFICKÝ CÍL 2.2: Vytvoření podmínek pro širší využití vozidel na alternativní pohon na silniční síti

(čl. 96 odst. 2 písm. (b)(i)-(ii))

Návrh směrnice o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva stanovuje požadavky na infrastrukturu napájecích a dobíjecích stanic pro elektřinu a zemní plyn (CNG a LNG), která má klíčový význam pro přijetí těchto alternativních paliv spotřebiteli (zavedení na trh) a pro další rozvoj a využití těchto technologií v odvětví.

Konkrétní počet dobíjecích stanic v jednotlivých členských státech si budou státy stanovovat ve svých národních politických rámcích, a to na základě analýzy potřeb trhu. Vycházet by se přitom mělo z odhadovaného počtu registrovaných elektrických vozidel v roce 2020.

V případě čerpacích stanic s LNG stanoví návrh směrnice požadavek zajistit v rámci základní transevropské dopravní sítě (TEN-T) jejich vybudování ve vybraných námořních a vnitrozemských přístavech a na dálnicích v takových rozestupech, které zajistí pohyb těchto vozidel napříč všemi členskými státy. Obdobný požadavek ve vztahu k silniční síti stanoví návrh směrnice i u čerpacích stanic s CNG s tím, že v tomto případě se daný požadavek kromě hlavní sítě TEN-T týká i městských aglomerací.

V ČR se v této souvislosti předpokládá do konce roku 2014 přijetí Národního akčního plánu pro čistou mobilitu, jehož zpracování je v gesci MPO a který bude obsahovat podrobnou strategii a akční plán na podporu čisté mobility v ČR – z něj bude vycházet program podpory, který bude realizován tímto SC.

Cílem navrhovaných intervencí je:

- vytvoření podmínek pro širší využití vozidel na alternativní pohon na silniční síti, a to zejména ve městech a na hlavní síti TEN-T, kde se předpokládá širší využití těchto vozidel,
- příspěvek k naplňování cílů Strategie Evropa 2020 dle požadavků Směrnice o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva.

Tabulka 18 Specifické indikátory výsledku programu dle výsledku pro SC 2.2 (čl. 96 (2) bod (b)(ii) Obecného nařízení)

ID	Indikátor	Měrná jednotka	Kategorie regionu	Výchozí hodnota	Výchozí rok	Cílová hodnota celkem (2023) ²	Zdroj údajů	Frekvence sledování
75310	Zvýšení kapacity zařízení určených k nabíjení vozidel	kW	Celá ČR	1 164	2013	16 300	Ž/P	průběžně

2.2.2.2 Popis typů a příkladů financovaných aktivit, jejich očekávaný příspěvek ke specifickým cílům včetně identifikace cílových skupin a typů příjemců v rámci dané investiční priority

(první odstavec čl. 96(2), bod (b(iii)) Obecného nařízení)

Podporované aktivity v rámci specifického cíle 2.2:

- vybavení veřejné dopravní infrastruktury napájecími a dobíjecími stanicemi pro alternativní pohony, mimo jiné v rámci existujících *park and ride* a placených parkovacích míst.

Hlavní cílové skupiny: Vlastníci vozidel na alternativní pohony

Cílová území: území celé ČR

Příjemci: Příjemci podpory budou vlastníci/správci dotčené infrastruktury s veřejným přístupem

Forma podpory: Nevratná přímá pomoc

2.2.2.3 Popis principů pro výběr operací v rámci dané investiční priority

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

U předložených projektů budou hodnoceny tyto základní parametry:

- soulad projektu a jeho cílů s cíli OP Doprava,
- společenská ekonomická efektivnost a zdůvodnění účelnosti vynaložených prostředků – hodnota za peníze,
- zajištění udržitelnosti projektu (zejména z pohledu provozování projektu a údržby),
- naplňování cílů DP ČR a DP EU,
- plnění specifických cílů a soulad s příslušnou prioritní osou,
- příspěvek realizace projektu ke zkvalitnění životního prostředí a zlepšení veřejného zdraví, a to mimo jiné prostřednictvím:
 - naplňování cílů programů zlepšování kvality ovzduší (vytvořených dle ustanovení zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší),
 - příspěvku realizace projektu ke snížení emisí, a to včetně primárních částic a prekursorů sekundárních částic v obydlených oblastech,
- slučitelnost s horizontálními politikami Unie,
- v relevantních případech ekonomická způsobilost žadatele,
- další potřebné dokumenty a doklady 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 Unie předtím, než splní veškeré požadavky kladené legislativou EU – a zejména nikoli předtím, než bude dokončeno vyhodnocení EIA (tam, kde je příslušnou legislativou požadováno).

2.2.2.4 Specifikace velkých projektů

OP Doprava bude realizován mimo jiné prostřednictvím tzv. velkých projektů, jejichž celkové způsobilé náklady budou vyšší než 75 mil. EUR, a to ve všech věcných prioritních osách.

Velké projekty budou do financování v rámci OPD zařazeny především na základě výstupů Knihy 10 Dopravních sektorových strategií, 2. fáze, v jejichž rámci byla potřebnost a předpokládaná efektivnost těchto projektů posouzena 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 v čl. 102 obecného nařízení.

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

Příloha č. 2 zobrazuje cílový stav infrastrukturních sítí, přičemž jsou zde zobrazeny i projekty, jejichž realizace se předpokládá v rámci financování z CEF a některé projekty jsou tzv. náhradní. Mapa je pro určena pro účely přípravy projektových záměrů, zatímco v indikativním seznamu velkých projektů (Příloha č. 1) jsou uvedeny pouze projekty, které se plánují zrealizovat s vysokou mírou pravděpodobnosti a u některých projektů při zahrnutí do mapy a seznamu hraje roli etapizace. Mapa je v této podobě výstupem Dopravních sektorových strategií, 2. fáze a její aktualizace (stejně jako aktualizace indikativního seznamu velkých projektů) se bude vázat na aktualizaci relevantních výstupů Dopravních sektorových strategií, 2. fáze.

2.2.2.5 Indikátory výstupů v rámci dané investiční priority

Tabulka 19 Společné a specifické programové indikátory výstupu pro ERDF, ESF a FS (podle investiční priority, členěné podle kategorie regionu pro ERDF a ESF)

ID	Indikátor	Měrná jednotka	Fond	Kategorie regionu	Cílová hodnota celkem (2023)	Zdroj údajů	Interval pro reportování
75300	Počet nově pořízených či zmodernizovaných zařízení technické infrastruktury pro ekologická vozidla	zařízení	FS	Celá ČR	1000	Ž/P	průběžně

2.2.3 Výkonnostní rámec Prioritní osy 2

Tabulka 20 Výkonnostní rámec prioritní osy 2

Typ indikátoru	ID	Definice indikátoru nebo fáze implementace	Měrná jednotka	Fond	Kategorie regionu	Milník pro rok 2018	Cílová hodnota celkem (2023)	Zdroj dat	Vysvětlení významu indikátoru
výstup	C/FS/13	Celková délka nově postavených silnic	km	FS	nepoužije se	38	119	Ž/P	Indikátor je společný dle přílohy I nařízení 1300/2013 a charakterizuje významnou část aktivit v rámci prioritní osy 2
výstup	C/FS/14	Celková délka rekonstruovaných nebo modernizovaných silnic	km	FS	nepoužije se	19	60	Ž/P	Indikátor je významný pro prioritní osu 2, protože zastupuje značnou část aktivit a zároveň je společný ukazatel dle přílohy I nařízení 1300/2013.
finanční		Celkový objem způsobilých výdajů, které vstoupily do účetního systému certifikačního orgánu a byly certifikovány	EUR	FS	nepoužije se	515 297 893	2 242 886 791	MS 2014+	Finanční indikátor nejlépe zohlední skutečné čerpání prostředků v rámci prioritní osy 2.

2.2.4 Kategorie intervencí v PO 2 (čl. 96 odst. 2 písm. (b)(vi))

Tabulka 21 Kategorie intervencí (čl. 96 odst. 2 písm. (b)(vi))

Fond soudržnosti							
Tabulka č. 7: Dimenze 1 Intervenční oblast		Tabulka č. 8: Dimenze 2 Forma financování		Tabulka č. 9: Dimenze 3 Území		Tabulka č. 10: Dimenze 6 Územní prováděcí mechanismy	
Kód	částka v €	Kód	částka v €	Kód	částka v €	Kód	částka v €
028	554 778 048	01	1 906 453 772	07	1 906 453 772	07	1 906 453 772
029	924 630 079						
033	369 852 032						
013	57 193 613						

2.2.5 Souhrn plánovaného využití technické pomoci, včetně aktivit na posílení administrativní kapacity odpovědných subjektů a příjemců v dané prioritní ose

V rámci PO 2 se neplánuje žádné specifické využití prostředků technické pomoci nad rámec aktivit popsaných v PO4.

2.3 PRIORITY OSA 3: Silniční infrastruktura mimo síť TEN-T

ID prioritní osy	Prioritní osa 3
Název prioritní osy	Silniční infrastruktura mimo síť TEN-T

Fond	EFRR
Kategorie regionu	Méně rozvinuté regiony
Základ výpočtu podpory (celkové způsobilé výdaje nebo celkové veřejné způsobilé výdaje)	Celkové veřejné způsobilé výdaje
Užití finančních nástrojů	Ano

2.3.1 INVESTIČNÍ PRIORITY 1 prioritní osy 3: Zvyšování regionální mobility prostřednictvím připojení sekundárních a terciárních uzlů k infrastruktuře sítě TEN-T, včetně multimodálních uzlů (nařízení o ERDF, čl. 5, odst. (7), bod b))

2.3.1.1 SPECIFICKÝ CÍL 3.1: Zlepšení dostupnosti regionů, zvýšení bezpečnosti a plynulosti a snížení dopadů dopravy na veřejné zdraví prostřednictvím výstavby, obnovy a zlepšení parametrů dálnic, rychlostních silnic a silnic I. třídy mimo síť TEN-T

(čl. 96 odst. 2 písm. (b)(i)-(ii))

Současný provoz na dálnicích a silnicích je charakterizován vysokou nehodovostí v porovnání s ostatními druhy dopravy i mezinárodně. Stávající síť má v důsledku nevhodných parametrů infrastruktury vysoký dopad na životní prostředí a veřejné zdraví. Průvodním jevem jsou emise skleníkových plynů i pro zdraví škodlivých látek.

Tempo přestavby a obnovy silnic I. třídy neodpovídá potřebám zlepšení dopravní situace na těchto silnicích, a to zejména tam kde současná trasa vede v průtazích městy a obcemi, a to ani z hlediska ochrany životního prostředí v jejich okolí. Uživatelé se potýkají s často nedostatečnými parametry komunikace a s malou vybaveností. 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.

Mezi hlavní problémy patří chybějící kapacitní (především dálniční) napojení některých regionů a chybějící kvalitní a výkonné vzájemné propojení regionů. Problémem je také

existence průtahů důležitých tahů intravilány obcí a nedostatečná kapacita infrastruktury v hustě osídlených oblastech s kongescemi. Špatný technický stav komunikací a existence řady bodových závad má negativní dopad na plynulost a bezpečnost provozu.

Cílem navrhovaných intervencí je proto výstavba, obnova a zlepšení parametrů dálnic, rychlostních silnic a silnic I. třídy mimo síť TEN-T za účelem zlepšení dostupnosti regionů, budování obchvatů sídel na silnicích I. třídy s nejvyššími intenzitami dopravy na základě multikriteriální analýzy a zvýšení bezpečnosti a plynulosti dopravy a snížení dopadů na životní prostředí.

Tabulka 22 Specifické indikátory výsledku programu dle výsledku pro SC 3.1 (čl. 96 (2) bod (b)(ii) Obecného nařízení)

ID	Indikátor	Měrná jednotka	Kategorie regionu	Výchozí hodnota	Výchozí rok	Cílová hodnota celkem (2023) ²	Zdroj údajů	Frekvence sledování
72311	Úspora času v silniční dopravě	Osobohod. /rok	Celá ČR	0	2013	49 657	Ž/P	průběžně

2.3.1.2 Popis typů a příkladů financovaných aktivit, jejich očekávaný příspěvek ke specifickým cílům včetně identifikace cílových skupin a typů příjemců v rámci dané investiční priority

(první odstavec čl. 96(2), bod (b(iii)) Obecného nařízení)

Podporované aktivity v rámci specifického cíle 3.1 - budou:

- rekonstrukce, modernizace, obnova a výstavba silnic a dálnic ve vlastnictví státu mimo síť TEN-T včetně zavádění ITS, propojování regionálních dopravních řídících a informačních center s národním dopravním řídícím a informačním centrem včetně rozvoje infrastruktur rozvojových dat,
- 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 – cestující, provozovatelé dopravy

Cílová území: území celé ČR mimo hl. města Prahy

Příjemci: Příjemci podpory budou vlastníci/správci dotčené infrastruktury, zejména ŘSD ČR

Forma podpory: Nevratná přímá pomoc

2.3.1.3 Popis principů pro výběr operací v rámci dané investiční priority

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

U předložených projektů budou hodnoceny tyto základní parametry:

- soulad projektu a jeho cílů s cíli OP Doprava,
- společenská ekonomická efektivnost a zdůvodnění účelnosti vynaložených prostředků – hodnota za peníze,
- zajištění udržitelnosti projektu (zejména z pohledu provozování projektu a údržby),
- naplňování cílů DP ČR a DP EU,
- plnění specifických cílů a soulad s příslušnou prioritní osou,
- příspěvek realizace projektu ke zkvalitnění životního prostředí a zlepšení veřejného zdraví, a to mimo jiné prostřednictvím:
 - naplňování cílů programů zlepšování kvality ovzduší (vytvořených dle ustanovení zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší),
 - příspěvku realizace projektu ke snížení emisí, a to včetně primárních částic a

prekurzorů sekundárních částic v obydlených oblastech,

- slučitelnost s horizontálními politikami Unie,
- v relevantních případech ekonomická způsobilost žadatele,
- další potřebné dokumenty a doklady 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 Unie předtím, než splní veškeré požadavky kladené legislativou EU – a zejména nikoli předtím, než bude dokončeno vyhodnocení EIA (tam, kde je příslušnou legislativou požadováno).

2.3.1.4 Plánované užití finančních nástrojů

V rámci této investiční priority je zvažováno částečné užití plánované alokace prostřednictvím finančních nástrojů, v jehož rámci by finanční prostředky byly ze strany zprostředkujícího subjektu byly prostředky poskytovány nikoliv ve formě dotace, ale ve formě návratné finanční výpomoci. Cílem tohoto modelu by bylo možné zapojení soukromého kapitálu do rozvoje dopravní infrastruktury a související multiplikační efekt z hlediska objemu finančních zdrojů. Tento postup je pouze zvažován, nebyl předmětem ex-ante analýzy.

2.3.1.5 Specifikace velkých projektů

OP Doprava bude realizován mimo jiné prostřednictvím tzv. velkých projektů, jejichž celkové způsobilé náklady budou vyšší než 75 mil. EUR, a to ve všech věcných prioritních osách.

Velké projekty budou do financování v rámci OPD zařazeny především na základě výstupů Knihy 10 Dopravních sektorových strategií, 2. fáze, v jejichž rámci byla potřebnost a předpokládaná efektivnost těchto projektů posouzena 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 v čl. 102 obecného nařízení.

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

Příloha č. 2 zobrazuje cílový stav infrastrukturních sítí, přičemž jsou zde zobrazeny i projekty, jejichž realizace se předpokládá v rámci financování z CEF a některé projekty jsou tzv. náhradní. Mapa je pro určena pro účely přípravy projektových záměrů, zatímco v indikativním seznamu velkých projektů (Příloha č. 1) jsou uvedeny pouze projekty, které se plánují zrealizovat s

vysokou mírou pravděpodobnosti a u některých projektů při zahrnutí do mapy a seznamu hraje roli etapizace. Mapa je v této podobě výstupem Dopravních sektorových strategií, 2. fáze a její aktualizace (stejně jako aktualizace indikativního seznamu velkých projektů) se bude vázat na aktualizaci relevantních výstupů Dopravních sektorových strategií, 2. fáze.

2.3.1.6 Indikátory výstupů v rámci dané investiční priority

Tabulka 23 Společné a specifické programové indikátory výstupu pro ERDF, ESF a FS (podle investiční priority, členěné podle kategorie regionu pro ERDF a ESF)

ID	Indikátor	Měrná jednotka	Fond	Kategorie regionu	Cílová hodnota celkem (2023)	Zdroj údajů	Interval pro reportování
72202 ^M	Délka nových dálnic a rychlostních silnic a silnic I. třídy mimo TEN-T	km	EFRR	Méně rozvinuté regiony	28	Ž/P	průběžně
72302 ^M	Délka rekonstruovaných silnic I. třídy - mimo TENT-T	km	EFRR	Méně rozvinuté regiony	12	Ž/P	průběžně

2.3.2 Výkonnostní rámec Prioritní osy 3

Tabulka 24 Výkonnostní rámec prioritní osy 3

Typ indikátoru	ID	Definice indikátoru nebo fáze implementace	Měrná jednotka	Fond	Kategorie regionu	Milník pro rok 2018	Cílová hodnota celkem (2023)	Zdroj dat	Vysvětlení významu indikátoru
výstup	72202	Délka nových dálnic a rychlostních silnic a silnic I. třídy mimo TEN-T	km	EFRR	méně rozvinuté	9	28	Ž/P	Indikátor velice dobře charakterizuje aktivity podporované z prioritní osy 3.
výstup	72302	Délka rekonstruovaných silnic I. třídy – mimo TEN-T	km	EFRR	méně rozvinuté	4	12	Ž/P	Indikátor je významný, protože velká část prostředků bude použita na tuto aktivitu.
finanční		Celkový objem způsobilých výdajů, které vstoupily do účetního systému certifikačního orgánu a byly certifikovány	EUR	EFRR	méně rozvinuté	170 482 968	738 186 719	MS 2014+	Finanční indikátor nejlépe zohlední skutečné čerpání prostředků v rámci prioritní osy 3.

2.3.3 Kategorie intervencí v PO 3 (čl. 96 odst. 2 písm. (b)(vi))

Tabulka 25 Kategorie intervencí (čl. 96 odst. 2 písm. (b)(vi))

Tabulka č. 7: Dimenze 1 Intervenční oblast		Tabulka č. 8: Dimenze 2 Forma financování		Tabulka č. 9: Dimenze 3 Území		Tabulka č. 10: Dimenze 6 Územní prováděcí mechanismy	
Kód	částka v €	Kód	částka v €	Kód	částka v €	Kód	částka v €
031	564 712 840	01	627 458 711	07	627 458 711	07	627 458 711
034	62 745 871						

2.3.4 Souhrn plánovaného využití technické pomoci, včetně aktivit na posílení administrativní kapacity odpovědných subjektů a příjemců v dané prioritní ose

V rámci PO 3 se neplánuje žádné specifické využití prostředků technické pomoci nad rámec aktivit popsaných v PO4.

2.4 PRIORITY OSA 4: Technická pomoc

ID prioritní osy	Prioritní osa 4
Název prioritní osy	Technická pomoc

Fond	FS
Kategorie regionu	Území celé ČR
Základ výpočtu podpory (celkové způsobilé výdaje nebo celkové veřejné způsobilé výdaje)	Celkové veřejné způsobilé výdaje

2.4.1 Specifický cíl 4.1 - Podpora a 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 59 obecného nařízení financována příprava, řízení, monitorování, hodnocení, aktivity v oblasti informovanosti a publicity, výměna informací, řešení stížností, kontrola a audit.

Prostředky technické pomoci použije Řídící orgán k podpoře aktivit, které povedou ke snížení administrativní zátěže na příjemce, a to zejména formou podpory systémů elektronické výměny dat a aktivit k posílení kapacity ŘO, ZS a příjemců při administraci programu. Konkrétně by tak měla být podpořena kapacita pro přípravu, zpracování a administraci projektů, včetně řešení komplikací systémového rázu při předkládání projektových žádostí a mělo by být zajištěno silnější metodické vedení při těchto činnostech se zohledněním výsledků analýzy a řízení rizik přípravy a realizace projektů.

Evaluační projekt „Vyhodnocení systémových, administrativních a vnějších vlivů na implementaci projektů majoritních příjemců OPD“ identifikoval, že nedostatečné využívání prostředků technické pomoci ze strany žadatelů představovalo jeden z nejvýznamnějších identifikovaných problémů implementace Operačního programu Doprava 2007-2013. V souladu s doporučeními tohoto evaluačního projektu budou tedy podniknuta opatření vedoucí k zvýšení motivace žadatelů k efektivnímu využívání technické pomoci a k budování jejich vlastních odborných kapacit.

Záměrem Řídícího orgánu je zajištění kvalitní přípravy projektů a efektivní implementace projektů z úrovně příjemců a implementačních orgánů včetně koordinace a řízení využití všech prostředků z rozpočtu kohezní politiky určených pro rozvoj sektoru dopravy v ČR.

Prostředky technické pomoci budou užity dále také ke zpracování příslušných strategických dokumentů a podkladů, informování veřejnosti o operačním programu a podílu prostředků EU na jeho realizaci a zajištění hodnotících aktivit v rámci operačního programu.

V případě komplementárních či synergických vazeb s OP TP bylo zaměření příslušných oblastí podrobeno detailnímu nastavení, které z věcného hlediska přesně identifikovalo a oddělilo skupiny aktivit financovaných v OP TP a skupiny aktivit financovaných v rámci OP 4 OPD. Týká se to především mzdových nákladů (OPD financuje pouze mzdy osob zapojených do vlastní implementace), nákladů na vzdělávání administrativní kapacity (OP TP financuje vzdělávání na horizontální úrovni a v oblasti společných průřezových témat, OPD financuje vzdělávání ve specifických oblastech týkajících se OPD), zajištění absorpční kapacity (OP TP financuje aktivity zaměřenou na základní povědomí o DoP a ESIF) a monitorovacího systému (OP TP financuje centrální rozvoj, provoz, správu, systémovou podporu a další aspekty MSC2014+, OPD financuje požadavky na individuální rozvoj MSC 2014+, které nemají průřezový charakter pro všechny ostatní OP).

2.4.2 Výsledkové indikátory

Tabulka 26 Specifické indikátory výsledku programu dle výsledku pro PO 4 (čl. 96 (2) bod (b)(iii) Obecného nařízení)

ID	Indikátor	Měrná jednotka	Výchozí hodnota	Výchozí rok	Cílová hodnota celkem (2023) ²	Zdroj údajů	Frekvence sledování
82520	Počet trvale zaměstnaných pracovníků implementační struktury	FTE	85	2013	103	ŘO	1 x za rok

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

Podpora bude zaměřena především do následujících oblastí.:

- **Řízení a kontrola programu** – zejména financování aktivit ŘO a ZS podporujících přípravu, výběr a hodnocení projektů a monitorování implementace operačního programu, dále tvorba metodických dokumentů a manuálů, poradenské a konzultační služby, nastavení a zajištění kontrolních mechanismů (např. supervize, kontroly a administrace žádostí o platbu).
- **Podpora absorpční kapacity** – zejména financování činností příjemců souvisejících s programovým obdobím 2014-2020 – podpora při přípravě projektových žádostí. Jedná se zejména o metodickou, konzultační a právní podporu, přípravu projektů, předběžné posouzení přijatelnosti projektů/projektových fiší, projednávání projektů.
- **Technické zabezpečení činností** – zejména osobní náklady subjektů zapojených do implementace OPD včetně příslušenství, podpůrné činnosti nezbytné pro implementaci OPD zajišťované externě a materiální zabezpečení činností.
- **Publicita** – zejména zajištění realizace komunikační strategie a ročních komunikačních plánů. Aktivita budou zabezpečovat dostatečnou propagaci a informovanost o operačním programu pro veškerou odbornou i širokou veřejnost.
- **Vzdělávání** - hlavním cílem je zajištění zvyšování kvalifikace subjektů podílejících se na implementaci OPD.
- **Evaluace** – zejména vypracování analýz a hodnocení nastavení výběrových kritérií, zpracování analýz a studií zaměřených na sledování dopadů realizace programu, analyzování průběhu jejich realizace, vhodnosti a efektivnosti implementačních struktur, identifikování slabých míst implementační struktury a kapacity, vyhodnocování dalších relevantních aktivit apod.
- **Dokončení realizace programového období 2007-2013 a příprava nového programového období 2021+** – zejména náklady spojené s dokončením realizace programového období 2007 - 2013 a náklady spojené s realizací počáteční fáze nového programového období 2021+, dále pak zpracování analýz a podkladových studií či strategií pro samotnou přípravu operačního programu v období 2021+, včetně zpracování ex-ante hodnocení a hodnocení vlivů na životní prostředí (SEA) a včetně předprojektové a projektové přípravy.

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 vybraných příjemců z tematických prioritních os OP Doprava

(podpora je zacílena na majoritní příjemce v sektoru doprava, kteří jsou odpovědní za správu dopravní infrastruktury ve vlastnictví státu).

2.4.4 Indikátory výstupů v rámci PO 4

Tabulka 27 Indikátory výstupů v rámci PO 4

ID	Indikátor (název indikátoru)	Měrná jednotka	Cílová hodnota (2023)	Zdroj dat
82000	Počet uskutečněných školení, seminářů, workshopů, konferencí a ostatní podobné aktivity	Počet aktivit	15	Ž/P

2.4.5 Kategorie intervencí

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

Tabulka 28 Dimenze 1: Intervenční oblast

Kód	Příspěvek z EU: indikativní částka (EUR)
121	53 179 589
122	14 087 308
123	3 169 645

Tabulka 29 Dimenze 2: Forma financování

Kód	Příspěvek z EU: indikativní částka (EUR)
01 Nevratná pomoc	70 436 542

Tabulka 30 Dimenze 3: Území

Kód	Příspěvek z EU: indikativní částka (EUR)
07	70 436 542

3 Finanční plán

3.1 Tabulka uvádějící pro jednotlivé roky v souladu s čl. 60, 120 a 121 obecného nařízení, výši celkových finančních závazků plánovaných podpor z jednotlivých fondů, určení alokací souvisejících s výkonnostní rezervou (EUR)

(čl. 96 písm. (d) a (i) obecného nařízení)

Tabulka 31 Finanční plán

Fond	Kategorie regionu	2014		2015		2016		2017		2018		2019		2020		Celkem	
		Hlavní alokace	Výkonnostní rezerva	Hlavní alokace	Výkonnostní rezerva	Hlavní alokace	Výkonnostní rezerva	Hlavní alokace	Výkonnostní rezerva	Hlavní alokace	Výkonnostní rezerva	Hlavní alokace	Výkonnostní rezerva	Hlavní alokace	Výkonnostní rezerva	Hlavní alokace	Výkonnostní rezerva
EFRR	V méně rozvinutých regionech	79 332 865	5 063 800	80 921 125	5 165 178	82 540 956	5 268 572	84 192 869	5 374 013	85 877 792	5 481 561	87 596 379	5 591 258	89 349 202	5 703 141	589 811 188	37 647 523
FS	Nevztahuje se	510 620 301	32 592 785	523 031 002	33 384 958	535 492 207	34 180 354	547 096 013	34 921 022	557 914 664	35 611 574	569 963 283	36 380 635	580 094 610	37 027 316	3 824 212 080	244 098 644
Celkem		589 953 166	37 656 585	603 952 127	38 550 136	618 033 163	39 448 926	631 288 882	40 295 035	643 792 456	41 093 135	657 559 662	41 971 893	669 443 812	42 730 457	4 414 023 268	281 746 167

3.2 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)

(čl. 96 odst. 2 písm. (d) (ii) obecného nařízení)

Tabulka 32 Finanční plán operačního programu v EUR

Prioritní osa	Fond	Kategorie regionů	Podpora Unie	Příspěvek členského státu	Orientační rozdělení příspěvku členského státu		Financování celkem	Míra spolufinancování	Pro inf or ma ci Při spě vk y EI B	Hlavní přiděl (finanční prostředky celkem minus výkonnostní rezerva)		Výkonnostní rezerva		Podíl výkonnostní rezervy (podpora Unie) na celkové unijní podpoře
					Financování z vnitrostátních veřejných zdrojů	Financování z vnitřních ostatních soukromých zdrojů				Podpora Unie	Příspěvek členského státu	Podpora Unie	Příspěvek členského státu	
			(a)	(b) = (c) + (d))	(c)	(d)	(e) = (a) + (b)	(f) = (a)/(e)) (2)	(g)	(h)=(a)-(j)	(i) = (b) – (k)	(j)	(k)= (b)*((j)/(a))	(l) = (j)/(a) *100
PO 1	FS	Nepoužije se	2 091 420 410	369 074 190	369 074 190	0	2 460 494 600	0,85	0	1 945 021 419	343 239 074	146 398 991	25 835 116	7,00%
PO 2	FS	Nepoužije se	1 906 453 772	336 433 019	336 433 019	0	2 242 886 791	0,85	0	1 808 754 119	319 191 904	97 699 653	17 241 115	5,12%
PO 3	EFR R	Méně rozvinuté	627 458 711	110 728 008	110 728 008	0	738 186 719	0,85	0	589 811 188	104 084 328	37 647 523	6 643 680	6,00%
PO 4	FS	Nepoužije se	70 436 542	12 429 978	12 429 978	0	82 866 520	0,85	0	70 436 542	12 429 978	0	0	0,00%
Celkem	EFR R	Méně rozvinuté	627 458 711	110 728 008	110 728 008	0	738 186 719	0,85	0	589 811 188	104 084 328	37 647 523	6 643 680	6,00%
Celkem	FS	Nepoužije se	4 068 310 724	717 937 187	717 937 187	0	4 786 247 911	0,85	0	3 824 212 080	674 860 956	244 098 644	43 076 231	6,00%
Celkový součet			4 695 769 435	828 665 195	828 665 195	0	5 524 434 630	0,85	0	4 414 023 268	778 945 284	281 746 167	49 719 911	6,00%

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

Tabulka 33 Rozdělení finančního plánu operačního programu dle prioritních os a relevantních tematických cílů

Prioritní osa	Fond	Kategorie regionu	Tematický cíl	Podpora z EU (EUR)	Národní spolufinancování (EUR)	Celkový příspěvek (EUR)
Prioritní osa 1	FS	CZ01	Tematický cíl 7	235 823 594	41 615 928	277 439 522
	FS	CZ0	Tematický cíl 7	1 855 596 817	327 458 262	2 183 055 078
Prioritní osa 2	FS	CZ0	Tematický cíl 7	1 906 453 772	336 433 019	2 242 886 791
Prioritní osa 3	EFRR	CZ0	Tematický cíl 7	627 458 711	110 728 008	738 186 719
Prioritní osa 4	FS	CZ0		70 436 542	12 429 978	82 866 519
Celkem				4 695 769 435	828 665 194	5 524 434 629

3.4 Orientační částky podpory využité na opatření zaměřená na klimatické změny

Tabulka 34 Orientační částky podpory využité na opatření zaměřená na klimatické změny (čl. 27 odst. 6 obecného nařízení)

Prioritní osa	Orientační částka podpory určená na opatření zaměřená na klimatické změny (EUR)	Podíl na celkové alokaci fondu v rámci operačního programu (v %)
1.	836 568 164	17,82
2.	57 193 613	1,22
3.	0	0,00
4.	0	0,00
Celkem	893 761 777	19,03

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 obecného nařízení.

4 Příspěvek k integrovanému přístupu pro územní rozvoj

Smyslem integrovaného přístupu pro územní rozvoj je identifikovat intervence, které mají prokazatelný dopad do jednotlivých regionů a zajistit zvýšení jejich přidané hodnoty. OPD je v tomto ohledu dosti specifický, neboť jádro intervencí budou tvořit projekty zaměřené na výstavbu a modernizaci silniční a železniční sítě ve vlastnictví státu. Priority v této oblasti musí vycházet z analýzy, resp. z dopravního modelu sestaveného pro celostátní úroveň, který zohlední i vazby mezinárodní, tj. vazby na sousední státy. Proto je základním výchozím strategickým dokumentem pro OPD dokument „Dopravní sektorové strategie, 2. fáze - Střednědobý plán rozvoje dopravní infrastruktury s dlouhodobým výhledem (časový horizont 2014 až 2020 s výhledem do roku 2040)“, který definuje harmonogram výstavby dopravní infrastruktury včetně přiřazení zdrojů financování.

Z podstaty věci se intervence do nejvýznamnější části dopravní infrastruktury, tedy dopravní infrastruktury ve vlastnictví státu, soustředí na trasy, které spojují nejvýznamnější centra osídlení. Konkrétní trasování je poté ovlivněno mnoha faktory, z nichž z historického hlediska byly nejvýznamnější faktory fyzicko-geografické, zatímco v současnosti nabývají stále většího významu i faktory ostatní (minimalizace vlivu dopravních staveb na zdraví obyvatelstva i na životní prostředí, návaznost na další ekonomické aktivity v území apod.). Fyzicko-geografický faktor však zůstává naprosto dominantním faktorem v případě infrastruktury pro vodní dopravu. Mezi hlavními centry osídlení, která silnice a železnice spojují, se pochopitelně často nacházejí oblasti venkovského charakteru, z nichž některé je možné označit jako periferní. Jednou z hlavních výzev v zajištění regionálního rozvoje těchto oblastí je využít potenciálu, který přítomnost dopravní infrastruktury vyššího řádu nabízí. Pokud se toto podaří, je možné hovořit o tzv. rozvojových osách, jejichž vymezení však nemusí být vždy totožné s trasováním dotyčné dopravní infrastruktury.

V rámci OPD bude integrovaný přístup nejvíce uplatněn v rámci prioritní osy 1. V rámci specifického cíle 1.4 a 1.5 se předpokládá využití integrovaných územních investic. Při realizaci těchto opatření bude postupováno v souladu s Metodickým pokynem pro využití integrovaných nástrojů v programovém období 2014-2020.

Téměř ve všech metropolitních oblastech v ČR je možné zajištění dopravní obslužnosti označit za vysokou prioritu, která navíc velmi často podmiňuje efektivitu ostatních intervencí. Drážní doprava ve městech (podporovaná v rámci specifického cíle 1.4) má potenciál plně konkurovat ostatním dopravním módům a to nejen z hlediska nákladů a vlivu na životní prostředí, ale i z hlediska času, avšak zajištění potřebné infrastruktury je finančně velmi náročné. Významným problémem dopravy ve městě je velmi často její nedostatečná koordinace, a proto je oprávněné využívat integrovaných přístupů i v rámci zavádění systémů řízení a zavádění ITS na městské silniční síti (specifický cíl 1.5). Integrovaný přístup ale bude uplatněn i při intervencích se synergickými efekty (hlavně v rámci IROP). Jako vhodný příklad je možné uvést modernizace koridorových tratí hrazené z OPD, na které naváží synergické projekty z IROPu jako navazující autobusové terminály, parkoviště typu P+R,

B+R, úprava přednádražních prostor apod. Z podstaty věci vyplývá, že v případě těchto integrovaných aktivit budou muset být už ve fázi plánování odpovídajícím způsobem zapojeni všichni relevantní partneři (vedle příslušných ŘO, příp. ZS rovněž samosprávné jednotky – obec, kraj, dále dopravci, v některých případech i významné podniky apod.).

4.1 Využití integrovaných plánů pro rozvoj území (IPRÚ)

Integrovaný plán rozvoje území je integrovaná rozvojová strategie popisující konkrétní problémy a potřeby vymezeného území, cíle a priority z nich vycházející a vzájemně provázané investiční i neinvestiční záměry, kterými bude navržených cílů dosaženo.

S ohledem na místní podmínky, které mohou být výrazně odlišné, je IPRÚ otevřen možnostem využití široké škály věcného zaměření od témat např. dopravy, životní prostředí, spojení vzdělání, trhu práce a podnikání, propojení výzkumných a vzdělávacích institucí s podnikatelským sektorem až po integrovaná řešení zkvalitnění potřebné infrastruktury pro atraktivitu území a integrovanou podporu cestovního ruchu, podpory inovativního podnikání, řešení zaměstnanosti, sociálního vyloučení, bydlení a kvality veřejných služeb a řešení oblastí životního prostředí, včetně brownfields.

Na rozdíl od integrované strategie ITI je Integrovaný plán rozvoje území koncipován jako nástroj stojící na kvalitní multisektorové strategii odrážející potřeby vymezeného specifického území (potřeby rozvoje města i potřeby jeho funkčního zázemí, tvořeného převážně z malých obcí) a zahrnující vícezdrojové financování. Uvedená koncepce tím umožňuje řešit i témata a oblasti, které nejsou podporovány programy SSR.

Tabulka 35 Orientační přiděl podpory na integrovaná opatření udržitelného rozvoje měst

1. Fond	2. Orientační přiděl podpory z ERDF (EUR)	Podíl sloupce 2 na celkové alokaci fondu v rámci operačního programu (%)
Celkem ERDF	0	0

4.2 Využití integrované územní investice (ITI)

V rámci Operačního programu Doprava budou využívány integrované územní investice (dále jen „ITI“ – Integrated Territorial Investments), jako jeden z typů integrovaných nástrojů v programovém období 2014-2020, které budou zahrnovat klíčové investice řešící problémy daného území z více než jedné prioritní osy jednoho nebo více programů ESIF. ITI se ve své analýze a následném definování a hierarchizaci priorit soustředí na klíčové tematické okruhy rozvoje metropolitních oblastí v souladu s cíli a prioritami EU. Mezi nejvíce nosná témata spojující jádrová města a zároveň nejvýznamnější centra České republiky s jejich funkčním zázemím patří vedle trhu práce, oblasti sociálních služeb, vzdělávání, propojení výzkumných kapacit, aplikace jejich výstupů do praxe, inovací a podnikání a životního prostředí bezesporu

rovněž doprava, která je v těchto metropolitních oblastech vystavena často velmi vysokým nárokům na přepravní výkony i úroveň služeb. Integrované územní investice budou představovat realizaci integrovaných strategií rozvoje vybraných městských aglomerací, přičemž budou zahrnovat 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 i 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 (dopravní obslužnost suburbánních lokalit, přetížené příjezdové trasy do jádra apod.).

ITI budou soustředěny převážně na realizaci větších, investičně náročnějších projektů, které mají významný dopad pro řešené území. Integrované územní investice budou realizovány v metropolitních oblastech – v Praze, Brně, Ostravě, Plzni, Olomouci a Hradecko-pardubické a Ústecko-chomutovské aglomeraci. Cílem vzájemných synergií podporovaných projektů 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. Integrovaná strategie ITI kromě společného postupu k tvorbě strategie popíše zaměření klíčových aktivit ve vazbě na cíle příslušného programu ESIF, stanoví kvalifikovaným odhadem celkovou finanční náročnost a kvantifikuje dosažení cílů pomocí relevantních indikátorů. V rámci finančního plánu pak popíše rozdělení finančních požadavků na roční alokace a k nim přiřazuje podíl na plnění stanovených cílů příslušných programů ESIF, aby mohl být tento postup průběžně monitorován a hodnocen.

ŘO OPD se bude aktivně účastnit procesu hodnocení a schvalování ITI, které budou obsahovat intervence směřující do OPD a to zejména formou posouzení zamýšlených projektů z hlediska jejich souladu s cíli OPD a z hlediska jejich realizovatelnosti. Posléze ŘO OPD vyhlásí výzvu (event. výzvy), do které budou předkládány projekty ITI, zajistí finanční alokaci pro projekty ze schválených ITI a bude dohlížet na plnění stanovených cílových závazků. Zároveň ŘO OPD počítá se zapojením do všech relevantních koordinačních mechanismů, které s realizací ITI zahrnujících intervence z OPD souvisí.

Tabulka 36 Orientační souhrnná finanční alokace pro všechna ITI z každé prioritní osy

Prioritní osa	Fond	Orientační finanční alokace (podpora EU) (EUR)
Prioritní osa 1	FS	117 618 582
Prioritní osa 2	FS	0
Prioritní osa 3	EFRR	0
Prioritní osa 4	FS	0
Celkem		117 618 582

Zdroj: Evropská komise

5 Zvláštní potřeby zeměpisných oblastí nejvíce postižených chudobou nebo cílových skupin, jimž nejvíce hrozí diskriminace nebo sociální vyloučení se zvláštním zřetelem na marginalizované skupiny obyvatel a osoby se zdravotním postižením

(čl. 96 odst. 4 písm. (a) obecného nařízení)

Pro zaměření podpory OPD není tato kapitola relevantní.

6 Zvláštní potřeby zeměpisných oblastí, které jsou postiženy vážnými nebo stálými přírodními nebo demografickými problémy

(čl. 96 odst. 4 písm. (b) obecného nařízení)

Pro ČR není tato kapitola relevantní, neboť se na jejím území nenacházejí regiony, na něž se vztahují parametry čl. 174 Smlouvy.

7 Úřady a orgány zodpovědné za řízení, kontrolu a audit a role partnerů

7.1 Úřady a orgány odpovědné za řízení, kontrolu a audit

Usnesením vlády ČR č. 867 ze dne 28. listopadu 2012 k přípravě programů spolufinancovaných z fondů Společného strategického rámce pro programové období let 2014 až 2020 v podmínkách ČR došlo k vymezení operačních programů. MD bylo tímto usnesením pověřeno řízením OPD.

Stejným usnesením byla delegována i činnost Národního orgánu pro koordinaci na Ministerstvo pro místní rozvoj ČR.

Tabulka 37 Orgány a úřady odpovědné za řízení, kontrolu a audit

Instituce/subjekt	Název instituce /subjektu	Vedoucí instituce /subjektu
Řídící orgán	Ministerstvo dopravy	Ministr dopravy
Zprostředkující subjekt	Státní fond dopravní infrastruktury	Ředitel SFDI
Národní orgán pro koordinaci	Ministerstvo pro místní rozvoj	Ministr pro místní rozvoj
Certifikační orgán	Ministerstvo financí	Ministr financí
Auditní orgán	Ministerstvo financí	Ministr financí
Orgán, kterému budou poskytovány platby z EK	Ministerstvo financí	Ministr financí

7.2 Opatření přijatá k zapojení relevantních partnerů v návaznosti na čl. 5 obecného nařízení při přípravě operačních programů a role partnerů při implementaci, monitoringu a evaluaci operačního programu

7.2.1 Partnerství při přípravě operačního programu

V rámci přípravy OPD byl využit partnerský přístup, který vycházel ze zkušeností získaných při přípravě a implementaci programových období 2004-2006 a 2007-2013. Pro zajištění efektivní koordinace při přípravě OPD byly funkčně využity struktury zřízené v gesci MMR, které je zodpovědnou institucí za zpracování celkové strategie implementace ESI fondů v ČR. Takto je společně respektován a zohledňován partnerský přístup dle čl. 5 obecného nařízení a požadavky dané Evropským etickým kodexem pro partnerství a šablonou EK pro zpracování Dohody. MMR zapojilo jednotlivé partnery již od počátku přípravy programového období 2014–2020.

Pro snadnější komunikaci se všemi partnery je v průběhu celého procesu přípravy programového období 2014–2020 využívána také Resortní koordinační skupina MMR pro EU, která slouží zejména k připomínkování jednotlivých materiálů a bezodkladnému informování partnerů o aktuálním dění v rámci přípravy programového období 2014–2020 na národní i evropské úrovni.

Pro zajištění vzájemné provázanosti a koordinace bylo zásadní vytvoření soustavy platform, které současně umožnily naplnit partnerské principy přípravy programů. Platformy pro fázi přípravy programového období 2014–2020:

- Rada pro ESI fondy – nadresortní odborný a poradní orgán vlády ČR, který zajišťuje věcné zaměření intervencí všech ESI fondů v ČR v programovém období 2014–2020, Rada pro ESI fondy převeze úlohu současného Řídícího a koordinačního výboru pro potřeby koordinace pomoci poskytované v programovém období 2007–2013,
- Pracovní skupiny Rady pro ESI fondy – pět pracovních skupin s konkrétním tematickým zaměřením, které řeší soulad se strategiemi a dosažení synergií v příslušných oblastech, vedené generálními sekretáři, resp. generálním zmocněncem;
- Pracovní skupina pro přípravu Dohody o partnerství 2014–2020 – klíčová platforma pro projednávání zpracování Dohody se zástupci řídicích orgánů programů i ostatních partnerů z řad regionálních partnerů, hospodářských a sociálních partnerů a zástupců neziskové, akademické a vědecko-výzkumné sféry;
- Pracovní skupiny k rozpracování programů 2014–2020 – projednávání rozpracování programových dokumentů s řídicími orgány pod koordinačním vedením MMR, které v této souvislosti připravilo „Metodický pokyn pro přípravu programových dokumentů pro programové období 2014–2020“, který byl se všemi partnery široce komunikován a následně schválen vládou usnesením č. 401 ze dne 29. května 2013,
- Meziresortní expertní poradní skupina – seskupení odborníků pro přípravu metodického prostředí a diskusi k jednotlivým zpracovávaným metodickým dokumentům, které zahájilo činnost již v srpnu roku 2012,
- Oponentní skupina pro vytvoření jednotného metodického prostředí – oponentura připravovaných metodických dokumentů širším plénem potenciálních uživatelů a dalších dotčených aktérů,
- Pracovní skupiny pro přípravu jednotlivých programů 2014–2020 – zřízeny jednotlivými řídicími orgány, přičemž relevantní zastoupení partnerů je komunikováno a koordinováno ze strany MMR v rámci Pracovní skupiny k rozpracování programů.

Konkrétním institutem, který byl zřízen Ministerstvem dopravy ČR na konci roku 2012, je „Platforma pro přípravu OPD 2014-2020“, založená na základě návrhu „Metodického pokynu pro přípravu programových dokumentů pro programové období 2014-2020“ zpracovaného Ministerstvem pro místní rozvoj ČR s cílem harmonizace postupů při přípravě programů nového programového období a jejich struktury ze strany řídicích orgánů

a 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. V souladu s článkem 5 obecného nařízení jsou v Platformě zastoupeni kromě řídicího orgánu, MMR – NOK, MF a gestorů jednotlivých prioritních os rovněž zástupci gestora obecných předběžných podmínek nediskriminace a rovnosti mužů a žen a spolugestora předběžné podmínky zdravotní postižení (Sekce pro lidská práva Úřadu vlády ČR), zástupci krajské a místní samosprávy (Asociace krajů ČR, Svaz měst a obcí ČR), akademické sféry (Dopravní univerzita Jana Pernera, Fakulta dopravní ČVUT), neziskové sféry (např. Dopravní federace), včetně organizací zodpovědných za prosazování sociálního začleňování osob se zdravotním postižením (Národní rada osob se zdravotním postižením České republiky), hospodářští a sociální partneři (např. Svaz průmyslu a dopravy, Svaz podnikatelů ve stavebnictví v ČR, Asociace podniků českého železničního průmyslu).

Členové platformy průběžně dohlíží na přípravu nového operačního programu (analýza a identifikace potřeb, definice a výběr priorit a navazujících specifických cílů, alokace finančních zdrojů, definice specifických indikátorů programu, implementace horizontálních principů dle článku 7 a 8 obecného nařízení) a zajišťují 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 jsou 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.

7.2.2 Monitorovací výbor programu

Partnerská uskupení vytvořená pro přípravu programu (v případě OPD jde o „Platformu pro přípravu OPD 2014-2020“) by měla být následně přetvořena do Monitorovacího výboru operačního programu. Partneři budou dále v budoucnu v souladu s textem obecného 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 zřízený ve smyslu čl. 5 obecného nařízení plní své funkce v souladu s čl. 47-49 obecného nařízení a dále dle čl. 110 obecného nařízení.

Monitorovací výbor musí být složen pouze ze zástupců subjektů, jejichž společným posláním je naplňování stanovených cílů programu. Výběr řádných členů monitorovacího výboru musí být proveden 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 řídicích a koordinačních subjektů a partnerů (např. odbory ministerstev, partnerská ministerstva, kraje, obce, nestátní neziskové organizace apod.).

Do Monitorovacího výboru bude mimo jiné začleněn jako jeden ze zástupců neziskového sektoru zapojen také odborník na bezbariérové užívání staveb. Tímto způsobem bude rovněž zajištěno plnění ex-ante kondicionality „Zdravotní postižení“, na základě které je potřeba zajistit, aby v průběhu přípravy a implementace programů financovaných z ESI fondů byly splněny podmínky přístupnosti stanovené v čl. 9 Úmluvy OSN o právech osob se zdravotním postižením.

Samotné funkce monitorovacího výboru jsou obecně popsány v článku 49 obecného nařízení a jsou platné pro všechny fondy:

- a) Monitorovací výbor se schází nejméně jednou za rok a posuzuje provádění programu a pokrok směrem k dosažení jeho cílů. Přitom zohledňuje finanční údaje, společné ukazatele a ukazatele specifické pro jednotlivé programy, včetně změn hodnoty ukazatelů výsledků, pokrok při plnění vyčíslených cílových hodnot a milníky vymezené ve výkonnostním rámci podle čl. 21 odst. 1 obecného nařízení a případně výsledky kvalitativních analýz.
- b) Monitorovací výbor se zabývá všemi aspekty, které ovlivňují výkonnost programu, včetně závěrů v rámci přezkumů výkonnosti.
- c) Monitorovací výbor je konzultován v otázce jakýchkoli změn programu navrhovaných řídicím orgánem, a pokud uzná za vhodné, vydává k těmto změnám své stanovisko.
- d) Monitorovací výbor může řídicímu orgánu programu sdělit připomínky ohledně provádění programu a jeho hodnocení, včetně opatření přijatých s cílem snížit administrativní zátěž příjemců. Monitorovací výbor sleduje opatření přijatá na základě jeho připomínek.

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

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

- a) 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 řídicí nástroj pro realizaci konkrétních kroků ve vazbě na střednědobé a dlouhodobé dosahování cílů.
- b) Plánovací komise programu soustavně pracuje na stanovených úkolech. Danému tématu se věnuje dlouhodobě a koncepčně, stanovuje si cíle a způsoby řešení.
- c) 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.
- d) Plánovací komise programu předkládá své výstupy členům monitorovacího výboru.

Pro zajištění řádného fungování Plánovací komise programu je řídicí 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 ESI fondů, přičemž bude projednán každý z ESI fondů.

8 Koordinace mezi fondy, mezi EZFRV, ERDF a dalšími unijními a národními podpůrnými nástroji a také EIB

8.1 Koordinace při přípravě operačního programu a věcné vymezení synergií a komplementarit s dalšími operačními programy

V rámci Platformy pro přípravu OPD byly instituce zapojené do přípravy ostatních operačních programů přizvány k přípravě programu a návazně byla pravidelně svolávána tematická jednání se zástupci příslušných institucí, kde byly řešeny konkrétní otázky vymezení a koordinace jednotlivých operačních programů tak, aby bylo zamezeno duplicitám v operačních programech a současně aby byly nastaveny synergické a komplementární vazby mezi programy.

Oblasti pro nastavování synergických vazeb a komplementarit byly identifikovány při vymezování věcného zaměření operačních programů s dopravními intervencemi v rámci IROP, OP ŽP, OP PIK, OP PPR a OP TP.

Výsledkem série multilaterálních jednání byla shoda na věcném vymezení dotčených programů a s pomocí JASPERS byly široce diskutovány možnosti pro realizaci synergických projektů v případě uvedených tematických operačních programů.

Výsledný mechanismus pro zajištění koordinace v příslušných oblastech byl postaven na systematickém začlenění mechanismů pro integrované přístupy pro územní rozvoj v předmětných operačních programech. Předpokladem nastavení koordinačního mechanismu bude spolupráce mezi dotčenými subjekty - koordinace a řízení výzev, integrované přístupy, spolupráce při vymezování cílových skupin, příjemců a žadatelů i při nastavování monitorovacích indikátorů.

8.2 Koordinační mechanismy během realizace OPD

Již při přípravě OPD byly spuštěny procesy zaměřené na koordinaci budoucí implementace programu s ostatními operačními programy a dalšími unijními a národními podpůrnými nástroji.

V rámci zpracování OPD byla provedena vnitřní resortní analýza v sektoru dopravy ve vazbě na možnosti koordinace s ostatními operačními programy, dalšími finančními zdroji Unie a národními zdroji podpory během realizace programu. Z té vyplynula potřeba nastavení resortní koordinace těchto finančních zdrojů:

- Národní zdroje financování,

- ESI fondy
- Ostatní nástroje EU (v případě OPD jde o nástroj CEF - the Connecting Europe Facility),
- Zdroje Evropské investiční banky (jejich zapojení do realizace OPD neplánuje).

Na tuto potřebu bylo reagováno v rámci zpracování Dopravních sektorových strategií, 2. fáze, jejichž zpracování bylo dle požadavku EK předběžnou podmínkou pro OPD. Jejich Kniha 10, nazvaná „Realizace Dopravních sektorových strategií“, obsahuje kapitolu 4.6 „Pravidla alokace finančních prostředků na rozvojová opatření“, kde je v návaznosti na výše uvedené identifikované dostupné zdroje pro financování dopravní infrastruktury variantně popsán způsob využití národních zdrojů financování, ESI fondů (zejména prostředků OPD) a CEF pro rozvoj dopravní infrastruktury v ČR. Jak vyplývá z výše uvedeného, Kniha 10 Dopravních sektorových strategií **stanovila varianty a pravidla pro alokaci finančních prostředků**. V rámci tohoto procesu byly identifikovány i dostupné národní finanční zdroje a nástroje podpory a **byla popsána pravidla pro alokaci národních zdrojů ve vazbě na realizaci OPD a CEF**.

8.2.1 Koordinace mezi fondy – národní úroveň

8.2.1.1 Obecný popis koordinace na národní úrovni

Koordinační mechanismy OPD s ostatními OP ESIF vycházejí z popisu daného mechanismu v Dohodě o partnerství. Na úrovni Dohody o partnerství je koordinace mezi fondy, programy a dalšími nástroji vnímána jako klíčový prvek programování i realizace. Jde zejména o zajištění vzájemného spolupůsobení, doplňkovosti, zamezení duplicit a vytvoření synergických vazeb mezi intervencemi zabudovanými v jednotlivých programech a usměrňování úsilí na všech úrovních tak, aby byly dosaženy co nejlepší výsledky v rámci celé Dohody.

Zajištění koordinace mezi fondy, programy a dalšími nástroji je prováděno dvěma způsoby:

- věcné vymezení, sledování a vyhodnocování synergií a komplementarit (věcná a implementační rovina),
- mechanismy zajišťující efektivní provádění těchto intervencí (institucionální rovina).

Koordinace fondů ESI je zajištěna prostřednictvím fungování horizontálních institucí popsanych v materiálu „Vymezení platform pro programové období 2014–2020“. Klíčovou strukturou pro strategické směřování intervencí bude za veřejnou sféru na politické úrovni obsazená Rada pro fondy. Rada pro ESI fondy bude zajišťovat věcné rozhraní a návaznosti mezi programy spolufinancovanými ESI fondy a projednávat opatření k vyšší synergické efektivitě podpory poskytované z ESI fondů. Rada pro ESI fondy na pracovní úrovni bude složena z pracovních skupin (PS) podle tematického zaměření, které budou řešit soulad se strategiemi a dosažení synergií v příslušných problematikách. V rámci sektoru dopravy jde o Pracovní skupinu pro páteřní infrastrukturu.

Stejně jako v programovém období 2007 – 2013 bude základní koordinace mezi operačními programy synergickými s OPD zajišťována prostřednictvím vzájemného členství dotčených ŘO v monitorovacích výborech a náležitou výměnou informací.

Řídící orgán OPD proto je krom toho v kontaktu s Řídícími orgány programů, v rámci kterých budou realizovány intervence se synergickým efektem k intervencím z OPD (event. intervence komplementární), přičemž tento kontakt probíhá jak na úrovni národní za koordinace Ministerstva pro místní rozvoj – Národní orgán pro koordinaci, tak na úrovni pracovní (pracovní spolupráce je řízena tak, aby byl zajištěn koordinovaný proces nastavování výzev, vyhlašování výzev a jejich hodnocení). Při nastavování i realizaci koordinačních mechanismů bude řídicí orgán OPD vždy brát v potaz aktuální situaci v relevantních programech.

Věcnou náplní spolupráce s relevantními ŘO OP bude zejména:

- spoluúčast na přípravě věcného zaměření příslušných oblastí intervencí a časová koordinace výzev pro dosažení komplementarity a synergických výsledků,
- koordinace nastavení technických parametrů výzev (zejména specifikace typů příjemců a typů intervencí),
- věcná garance obsahového zaměření výzev,
- v relevantních případech spolupráce na monitorování a evaluaci předmětných intervencí.

Pro zajištění komplementarit a synergií s intervencemi realizovanými v rámci ostatních programů ESI fondů bude tedy jako nejvýznamnější mechanismus využívána časová a věcná koordinace výzev, v případě některých intervencí je možné uvažovat rovněž o zohlednění v rámci systému výběru a hodnocení projektů. Konkrétní vymezení synergií a komplementarit, ze kterého vyplývá potřebný způsob spolupráce s ostatními ŘO OP je podrobně popsáno v Příloze č. 4 OPD v návaznosti na následující subkapitoly.

8.2.1.2 Koordinace s IROP

V případě komplementárních či synergických vazeb s IROP bylo zaměření příslušných oblastí podrobeno detailnímu nastavení, které z věcného hlediska přesně identifikovalo a oddělilo skupiny aktivit financovaných v IROP a skupiny aktivit financovaných v rámci věcných prioritních os OPD.

Komplementární vazby s IROP byly identifikovány v těchto SC OPD:

- 1.1: Zlepšení infrastruktury pro vyšší konkurenceschopnost a větší využití železniční dopravy,
- 1.4 - Vytvoření podmínek pro zvýšení využívání veřejné hromadné dopravy ve městech v elektrické trakci,

- 2.1: Zlepšení propojení center a regionů a zvýšení bezpečnosti a efektivnosti silniční dopravy prostřednictvím výstavby, obnovy a modernizace dálnic, rychlostních silnic a silnic sítě TEN-T včetně rozvoje systémů ITS,
- 3.1: Zlepšení dostupnosti regionů, zvýšení bezpečnosti a plynulosti a snížení dopadů dopravy na veřejné zdraví prostřednictvím výstavby, obnovy a zlepšení parametrů dálnic, rychlostních silnic a silnic I. třídy mimo síť TEN-T.

Předpokládají se koordinační mechanismy, které spočívají ve vzájemném odsouhlasení a vymezení zacilování výzev a v časové a věcné koordinaci výzev. Současně bude v relevantních případech koordinováno nastavení systému výběru a hodnocení projektů (např. případná bonifikace).

V rámci koordinaci s IROP se bude situace vyvíjet podle specifík každého projektu – obecně ale platí, že první musí být vybudována infrastruktura vyššího řádu, přičemž ale již ve fázi jejího plánování bude potřeba, aby nositelé investic do návazné infrastruktury (nejčastěji obce či kraje) seznámili dotčeného investora se svými požadavky tak, aby mohly být co nejlépe zohledněny.

8.2.1.3 Koordinace s OP PPR

V případě komplementárních či synergických vazeb s OP PPR bylo zaměření příslušných oblastí podrobeno detailnímu nastavení již při formulaci textu obou OP tak, aby z věcného hlediska byly přesně identifikovány a odděleny skupiny aktivit financovaných v OP PPR a skupiny aktivit financovaných v rámci věcných prioritních os OPD.

Komplementární vazby s OP PPR byly identifikovány v SC 2.2: Vytvoření podmínek pro širší využití vozidel na alternativní pohon na silniční síti.

Oba ŘO OP plánují využít koordinační mechanismy, které spočívají ve vzájemném odsouhlasení a vymezení zacilování výzev a v časové a věcné koordinaci výzev. Současně bude v relevantních případech koordinováno nastavení systému výběru a hodnocení projektů (např. případná bonifikace).

8.2.1.4 Koordinace s OP PIK

V případě komplementárních či synergických vazeb s OP PIK bylo zaměření příslušných oblastí podrobeno detailnímu nastavení již při formulaci textu obou OP tak, aby z věcného hlediska byly přesně identifikovány a odděleny skupiny aktivit financovaných v OP PIK a skupiny aktivit financovaných v rámci věcných prioritních os OPD.

Komplementární vazby s OP PIK byly identifikovány v SC 2.2: Vytvoření podmínek pro širší využití vozidel na alternativní pohon na silniční síti.

Oba ŘO OP plánují využít koordinační mechanismy, které spočívají ve vzájemném odsouhlasení a vymezení zacilování výzev a v časové a věcné koordinaci výzev. Současně

bude v relevantních případech koordinováno nastavení systému výběru a hodnocení projektů (např. případná bonifikace).

8.2.1.5 Koordinace s OP TP

V případě komplementárních či synergických vazeb s OP TP bylo zaměření příslušných oblastí podrobeno detailnímu nastavení, které z věcného hlediska přesně identifikovalo a oddělilo skupiny aktivit financovaných v OP TP a skupiny aktivit financovaných v rámci OP 4 OPD. Týká se to především mzdových nákladů (OPD financuje pouze mzdy osob zapojených do vlastní implementace), nákladů na vzdělávání administrativní kapacity (OP TP financuje vzdělávání na horizontální úrovni a v oblasti společných průřezových témat, OPD financuje vzdělávání ve specifických oblastech týkajících se OPD), zajištění absorpční kapacity (OP TP financuje aktivity zaměřené na základní povědomí o DoP a ESIF) a monitorovacího systému (OP TP financuje centrální rozvoj, provoz, správu, systémovou podporu a další aspekty MSC2014+, OPD financuje požadavky na individuální rozvoj MSC 2014+, které nemají průřezový charakter pro ostatní OP).

8.2.2 Koordinace s CEF a s národními zdroji financování v sektoru dopravy

Další navazující specifické koordinační mechanismy v sektoru dopravy jsou nastaveny ve smyslu výše uvedeného následovně:

- S ohledem na specifika intervencí v OPD (síťový charakter a velikost projektů dopravní infrastruktury) bude v řadě případů koordinace probíhat na úrovni jednotlivých projektů v rámci jejich hodnocení a výběru.
- Současně budou aplikována hlediska resortní koordinace při přípravě rozvojových záměrů, která jsou stanovena „Směrnicí upravující postupy Ministerstva dopravy, investorských organizací a Státního fondu dopravní infrastruktury v průběhu přípravy a realizace investičních a neinvestičních akcí dopravní infrastruktury, financovaných bez účasti státního rozpočtu“ (V-2/2012, účinná od 1. 1. 2013). Směrnice taktéž upravuje činnost Centrální komise MD, která se zabývá posuzováním záměrů projektů a působí tak jako efektivní resortní koordinační platforma. Součástí schvalovacího procesu dle směrnice V-2/2012 je též zajištění odborného oponentského posudku k jednotlivým záměrům projektů či jiným materiálům zásadního charakteru, které Centrální komise dle této směrnice projednává a schvaluje.
- Ministerstvo dopravy přijalo dále s účinností od 1. 12. 2012 „Směrnici pro rozpis globálních položek určených na přípravu staveb“, dle které je řízeno přidělování finančních prostředků z rozpočtu SFDI na přípravu konkrétních projektů a zároveň je dle ní 3x ročně kontrolován z úrovně Ministerstva dopravy postup investorů v naplňování definovaných úkolů, které mají být za přidělené prostředky na jednotlivých projektech realizovány. Účelem přijetí směrnice je tedy primárně koordinace zajištění přípravy nejdůležitějších akcí tak, aby jejich příprava probíhala

plynule, nebyla omezována např. z důvodů nedostatečného rozpočtového krytí a postup v přípravě byl z úrovně Ministerstva dopravy kontrolovatelný.

- Realizace konkrétních opatření je možná pouze, pokud je efektivně koordinováno jejich financování (a tedy i krytí jednotlivými disponibilními zdroji financování). Pro tento účel je nastaven schvalovací mechanismus pro přípravu rozpočtů v resortu dopravy, do kterého je zapojen SFDI a odpovědné odborné útvary MD. Mechanismus je blíže popsán a zdůvodněn v knize 10 DSS2, kapitola 5.
- Všechny tyto aktivity jsou realizovány v souladu s výstupy projektu „Vypracování dlouhodobého modelu financování dopravní infrastruktury“ spolufinancovaného z Operačního programu lidské zdroje a zaměstnanost EU, který byl ukončen v únoru 2013 a jehož cílem bylo zajistit větší efektivitu a transparentnost systému financování dopravní infrastruktury.

9 Předběžné podmínky

Pro každou předběžnou podmínku, která je platná pro operační program, má být 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 19 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.

Kromě příslušných tematických předběžných podmínek 7.1, 7.2 a 7.3 pro oblasti silniční, železniční a jiné dopravy, které by dle předpokladů měly být v roce 2014 splněny, jsou pro OPD relevantní všechny obecně předběžné podmínky (nediskriminace, rovnost mužů a žen, zdravotně postižení, veřejné zakázky, veřejná podpora i statistické ukazatele).

Pro OP D je rovněž uplatněna obecná předběžná podmínka „Existence opatření pro účinné uplatňování právních předpisů Unie pro oblast životního prostředí týkajících se EIA a SEA “ a to zejména s ohledem na zkušenosti s posuzováním velkých infrastrukturních projektů v období 2007-2013. Plnění této předběžné podmínky, na kterém kromě MŽP spolupracuje též MMR (stavební řád), je tedy pro podporu výstavby dopravní infrastruktury naprosto zásadní.

Naplňování předběžných podmínek, tematických i obecných, je uvedeno v následujících přehledech (tabulky 38-40).

9.1 Určení platných předběžných podmínek a vyhodnocení jejich plnění

Tabulka 38 Vymezení příslušných předběžných podmínek a jejich plnění

Přeběžná podmínka	Prioritní osy, ke kterým se podmínka vztahuje	Přeběžná podmínka splněna: ano/ne /částečně	Kritéria	Kritéria splněna: ano / ne/částečně	Odkazy ³	Vysvětlení
1. Existence administrativní kapacity pro provádění a uplatňování právních předpisů a politiky Unie v oblasti boje proti diskriminaci v případě fondů ESI	Všechny PO	Ano. (plnění probíhá průběžně a bude probíhat po celé programové období 2014-2020)	Ustanovení v souladu s institucionálním a právním rámcem členských států za účelem zapojení subjektů odpovědných za prosazování rovného zacházení se všemi osobami v rámci přípravy a provádění programů, včetně poskytování poradenství v otázkách rovnosti v rámci činností týkajících se fondů ESI;	ano	http://www.ochrance.cz/en/discrimination/ http://www.vlada.cz/cz/ppov/zmocnenec-vlady-pro-lidska-prava/organizace-sekce-lp/organizace-sekce-lidskych-prav-107606/	Specifické naplňování na národní úrovni je uvedeno v rámci Dohody o partnerství. Zástupce ÚV – Sekce pro lidská práva je zván na platformy OPD a následně po schválení bude rovněž zván na Monitorovací výbor. Zároveň je ministr pro lidská práva, rovné příležitosti a legislativu členem Rady pro ESI fondy. Zástupce Úřadu vlády – Sekce pro lidská práva je rovněž zván na jednání pracovní skupiny pro přípravu Dohody o partnerství. Zároveň se bude zástupce VOP účastnit MV OPD a je stálým hostem Rady pro ESI fondy. Na úrovni ŘO OPD se bude určená kontaktní osoba systematicky zabývat koordinací plnění antidiskriminačního práva. Problematika boje proti diskriminaci je rámcově řešena v kapitole 11, která se věnuje horizontálním principům. Podrobněji bude tato problematika rozpracována v dokumentaci vztahující se k hodnocení a kontrolám jednotlivých projektů.
			Opatření za účelem vzdělávání zaměstnanců orgánů	ano		Specifické naplňování na národní úrovni je uvedeno v rámci Dohody o partnerství.

³ Odkaz na strategie, právní akt nebo jiné relevantní dokumenty, včetně odkazů na příslušné oddíly, články či odstavce, doplněné o internetové odkazy nebo přístup k celému znění.

Předběžná podmínka	Prioritní osy, ke kterým se podmínka vztahuje	Předběžná podmínka splněna: ano/ne /částečně	Kritéria	Kritéria splněna: ano / ne/částečně	Odkazy ³	Vysvětlení
			zapojených do řízení a kontroly fondů ESI v oblasti právních předpisů a politiky Unie proti diskriminaci.			Klíčoví pracovníci ŘO a ZS jsou školeni v oblasti právních předpisů a politiky Unie proti diskriminaci.
2. Existence administrativní kapacity pro provádění a uplatňování právních předpisů a politiky Unie v oblasti rovnosti mezi ženami a muži v případě fondů ESI	Všechny PO	Ano (plnění probíhá průběžně a bude probíhat po celé programové období 2014-2020)	Ustanovení v souladu s institucionálním a právním rámcem členských států za účelem zapojení subjektů odpovědných za rovnost mezi ženami a muži v rámci přípravy a provádění programů, včetně poskytování poradenství v otázkách rovnosti mezi ženami a muži v rámci činností týkajících se fondů ESI;	ano	http://www.ochrance.cz/en/discrimination/ http://www.mpsv.cz/cs/12152	Specifické naplňování na národní úrovni je uvedeno v rámci Dohody o partnerství. Zástupce/zástupkyně MPSV je zván na platformy OPD (řídící výbor aj. jakožto vnitrostátní koordinátor agendy rovných příležitostí žen a mužů, a následně po schválení bude rovněž zván na Monitorovací výbor OPD. Zástupce/zástupkyně VOP se rovněž bude účastnit monitorovacích výborů a bude stálým hostem Rady pro fondy. Na úrovni ŘO OPD se bude určená kontaktní osoba systematicky zabývat koordinací plnění problematiky rovnosti žen a mužů a zdravotně postižených. Problematika rovnosti mezi ženami a muži je rámcově řešena v kapitole 11, která se věnuje horizontálním principům. Podrobněji bude tato problematika rozpracována v dokumentaci vztahující se k hodnocení a kontrolám jednotlivých projektů.
			Opatření za účelem vzdělávání zaměstnanců orgánů zapojených do řízení a kontroly fondů ESI v oblasti právních předpisů a politiky Unie týkajících se rovnosti mezi ženami a muži a zohledňování rovnosti mezi ženami a muži.	ano		Specifické naplňování na národní úrovni je uvedeno v rámci Dohody o partnerství. Klíčoví pracovníci ŘO a ZS jsou školeni v oblasti právních předpisů a politiky Unie týkajících se rovnosti mezi ženami a muži a zohledňování rovnosti mezi ženami a muži.

Předběžná podmínka	Prioritní osy, ke kterým se podmínka vztahuje	Předběžná podmínka splněna: ano/ne /částečně	Kritéria	Kritéria splněna: ano / ne/částečně	Odkazy ³	Vysvětlení
3. Existence administrativní kapacity k provádění a uplatňování Úmluvy OSN o právech osob se zdravotním postižením (UNCRPD) v oblasti fondů ESI v souladu s rozhodnutím Rady 2010/48/ES	Všechny PO	Ano (plnění probíhá průběžně a bude probíhat po celé programové období 2014-2020)	Opatření v souladu s institucionálním a právním rámcem členských států pro konzultaci a zapojení subjektů odpovědných za ochranu práv zdravotně postižených osob nebo organizací je zastupujících a ostatních příslušných zúčastněných stran do přípravy a provádění programů;	ano	http://www.vlada.cz/cz/ppov/vvzpo/dokumenty/narodni-plan-vytvoreni-rovných-prilezitosti-pro-osoby-se-zdravotnim-postizenim-na-obdobi-2010---2014-70026/	Specifické naplňování na národní úrovni je uvedeno v rámci Dohody o partnerství. Problematika osob se zdravotním postižením je rámcově řešena v kapitole 11, která se věnuje horizontálním principům. Podrobněji bude tato problematika rozpracována v dokumentaci vztahující se k hodnocení a kontrolám jednotlivých projektů.
			Opatření pro vzdělávání zaměstnanců orgánů zapojených do řízení a fondů ESI v oblasti práva a politik EU a členských států týkajících se zdravotně postižených osob, včetně přístupnosti a praktického uplatňování ustanovení UNCRPD provedených v právu Unie, případně členských států;	ano	http://www.vlada.cz/cz/ppov/vvzpo/dokumenty/zprava-o-plneni-opatreni-narodniho-planu-vytvoreni-rovných-prilezitosti-pro-osoby-se-zdravotnim-postizenim-na-obdobi-2010-2014-v-roce-2012-110987/	Specifické naplňování na národní úrovni je uvedeno v rámci Dohody o partnerství. Klíčoví pracovníci ŘO a ZS jsou školeni v oblasti problematiky zdravotně postižených osob.
			Opatření za účelem sledování provádění článku 9 UNCRPD ve vztahu k fondům ESI v rámci přípravy a provádění programů.	ano	http://www.vlada.cz/cz/ppov/vvzpo/dokumenty/narodni-plan-vytvoreni-rovných-prilezitosti-pro-osoby-se-zdravotnim-postizenim-na-obdobi-2010---2014-70026/	Specifické naplňování na národní úrovni je uvedeno v rámci Dohody o partnerství.

Předběžná podmínka	Prioritní osy, ke kterým se podmínka vztahuje	Předběžná podmínka splněna: ano/ne /částečně	Kritéria	Kritéria splněna: ano / ne/částečně	Odkazy ³	Vysvětlení
4. Existence opatření pro účinné uplatňování právních předpisů Unie o veřejných zakázkách v oblasti fondů ESI.	Všechny PO	ano – (plnění probíhá průběžně a bude probíhat celé programové období 2014 - 2020)	Opatření pro účinné uplatňování předpisů Unie o veřejných zakázkách prostřednictvím odpovídajících mechanismů,	ano	http://www.portal-vz.cz/cs/Jak-na-zadavani-verejnych-zakazek/Legislativa-a-Judikatura/Legislativa/Narodni-legislativa-aktualni-a-uplne-zneni-z-(1) http://www.portal-vz.cz/cs/Jak-na-zadavani-verejnych-zakazek/Metodiky- stanoviska http://www.portal-vz.cz/cs/Jak-na-zadavani-verejnych-zakazek/Metodiky- stanoviska/Stanoviska/Stano viska-expertni-skupiny-MMR- k-ZVZ http://www.portal-vz.cz/cs/Aktuality http://www.strukturalni-fondy.cz/cs/Fondy-EU/Narodni-organ-pro-koordinaci/Dokumenty http://mmr.cz/cs/Ministerstvo/Ministerstvo/Pro-media/Tiskove-zpravy/2014/Zakon-o-verejnych-zakazkach-	Specifické naplňování na národní úrovni je uvedeno v rámci Dohody o partnerství. ŘO OPD provádí ex-ante a jiné kontroly zadávacích řízení k veřejným zakázkám. ŘO OPD bude důsledně kontrolovat dodržování všech pravidel týkajících se oblasti zadávání veřejných zakázek a vyhodnocovat, která pravidla jsou pro příjemce nejproblematictější. K těmto pravidlům budou event. přijata speciální opatření (např. semináře, konzultace apod.).

Předběžná podmínka	Prioritní osy, ke kterým se podmínka vztahuje	Předběžná podmínka splněna: ano/ne /částečně	Kritéria	Kritéria splněna: ano / ne/částečně	Odkazy ³	Vysvětlení
					připravuje-siroke-kole	
			Opatření, jež zajišťují transparentní postupy zadávání veřejných zakázek.	ano	http://www.portal-vz.cz/cs/Jak-na-zadavani-verejnych-zakazek/Legislativa-a-Judikatura/Legislativa/Narodni-legislativa-aktualni-a-uplne-zneni-z-(1) http://www.portal-vz.cz/cs/Jak-na-zadavani-verejnych-zakazek/Metodiky-stanoviska/Metodicke-pokyny http://www.vestnikverejnychzakazek.cz/ http://www.portal-vz.cz/cs/Aktuality/Informace-k-postupu-pri-uverejnovani-v-souvislosti	Specifické naplňování na národní úrovni je uvedeno v rámci Dohody o partnerství. ŘO OPD klade maximální důraz na zajišťování transparentních postupů při zadávání všech veřejných zakázek. Tento princip bude zakotven ve všech relevantních částech řídicí dokumentace.
			Opatření pro odbornou přípravu a šíření informací pro zaměstnance podílející se na provádění fondů ESI.	ano	Poskytování konzultací a právní podpory k zadávacím řízením na veřejné zakázky; Šíření výkladových stanovisek k aplikaci zákona o veřejných zakázkách; Příprava a odesílání odpovědí na dotazy k zadávání veřejných zakázek; Účast lektorů na seminářích	Specifické naplňování na národní úrovni je uvedeno v rámci Dohody o partnerství. ŘO OPD bude věnovat problematice odborné přípravy zaměstnanců v oblasti zadávání veřejných zakázek značnou pozornost. Důraz na zvyšování znalostí v této oblasti bude promítnut rovněž ve vzdělávacích plánech. Řídicí orgán bude také poskytovat konzultace žadatelům a příjemcům dotací, popř. pro ně organizovat vzdělávací akce k oblasti zadávání veřejných zakázek.

Předběžná podmínka	Prioritní osy, ke kterým se podmínka vztahuje	Předběžná podmínka splněna: ano/ne /částečně	Kritéria	Kritéria splněna: ano / ne/částečně	Odkazy ³	Vysvětlení
					a konferencích pro zaměstnance podílející se na provádění fondů; Realizace vzdělávacích seminářů k oblasti veřejného zadávání pro subjekty implementačních struktur operačních programů a dalších struktur, které se podílí na implementaci NSRR; Publikace článků k oblasti veřejného zadávání (např. v časopisech „Veřejné zakázky v praxi“ nebo „Právní rozhledy“); Aktivní účast v pracovních skupinách, kde je řešena problematika zadávání veřejných zakázek http://www.portal-vz.cz/cs/Spoluprace-a-vymena-informaci/Info-forum/Otazky-a-odpovedi http://www.mmr.cz/cs/Verejne-zakazky/Verejne-zakazky-a-PPP/Informace-Udalosti/Konference-Pripravovane-zmeny-v-oblasti-verejneho	

Předběžná podmínka	Prioritní osy, ke kterým se podmínka vztahuje	Předběžná podmínka splněna: ano/ne /částečně	Kritéria	Kritéria splněna: ano / ne/částečně	Odkazy ³	Vysvětlení
			Opatření k posílení správní kapacity pro provádění a uplatňování právních předpisů Unie o veřejných zakázkách.	částečně	Částečné doplnění pracovníků na pracovní pozice v odboru práva veřejných zakázek a koncesí na Ministerstvu pro místní rozvoj ČR	Specifické naplňování na národní úrovni je uvedeno v rámci Dohody o partnerství. Rovněž na straně ŘO OPD je počítáno s tím, že v případě nedostatečné správní kapacity k zajištění problematiky zadávání veřejných zakázek budou ihned přijata veškerá relevantní opatření. ŘO OPD předpokládá náběr nových zaměstnanců v termínu do 3 měsíců (v závislosti na lhůtách dle zákoníku práce) od zjištění nedostatečné správní kapacity.
5. Existence opatření pro účinné uplatňování právních předpisů Unie pro veřejnou podporu v oblasti fondů ESI.	Všechny PO	Částečně – (plnění probíhá průběžně v závislosti na schvalování předpisů EK)	Opatření pro účinné uplatňování pravidel Unie pro veřejnou podporu;	částečně	Zákon č. 215/2004 Sb., o úpravě některých vztahů v oblasti veřejné podpory a o změně zákona o podpoře výzkumu a vývoje (http://www.uohs.cz/cs/legislativa/verejna-podpora.html) Vyhláška č. 456/2009 Sb. o údajích zaznamenávaných do centrálního registru Zákon č. 218/2000 Sb., o rozpočtových pravidlech a změně některých souvisejících zákonů (ve znění pozdějších předpisů) Zákon č. 250/2000 Sb., o rozpočtových pravidlech územních rozpočtů (ve znění pozdějších předpisů) Zákon č. 320/2001 Sb., o finanční kontrole ve veřejné správě a o změně některých zákonů (ve znění pozdějších předpisů)	Specifické naplňování na národní úrovni je uvedeno v rámci Dohody o partnerství. Příslušné postupy jsou již uplatňovány pro OPD 2007-2013, řídicí dokumentace pro OPD 2014-2020 bude zpracována před vyhlášením prvních výzev a bude zohledňovat potřeby nastavení postupů.

Předběžná podmínka	Prioritní osy, ke kterým se podmínka vztahuje	Předběžná podmínka splněna: ano/ne /částečně	Kritéria	Kritéria splněna: ano / ne/částečně	Odkazy ³	Vysvětlení
					Zákon č. 456/2011 Sb., o Finanční správě České republiky Metodika finančních toků a kontroly (http://www.mfcr.cz/cs/legislative/metodiky/2014/metodika-financnich-toku-a-kontroly-prog-17121) Manuál služeb obecného hospodářského zájmu (http://www.uohs.cz/cs/verejna-podpora/manualy-metodiky-a-dalsi-dokumenty.html) Centrální registr podpor malého rozsahu (http://eagri.cz/public/web/mze/farmer/registr-podpor-de-minimis/)	
			Opatření pro odbornou přípravu a šíření informací pro zaměstnance podílející se na provádění fondů ESI;	ano	www.uohs.cz/cs/verejna-podpora/aktuality-z-verejne-podpory.html http://www.vzdelavaniinsrr.cz/ www.strukturalni-fondy.cz	Specifické naplňování na národní úrovni je uvedeno v rámci Dohody o partnerství. Řídící orgán má vlastní tým právníků, kteří zajišťují poskytování konzultací pracovníkům implementační struktury i příjemců v tématech veřejné podpory. Kontrola plnění pravidel veřejné podpory je součástí řídicí dokumentace pro realizaci OPD 2007-2013 a bude zapracována i do řídicí dokumentace pro realizaci OPD 2014-2020.
			Opatření pro posílení správní kapacity pro	částečně		Specifické naplňování na národní úrovni je uvedeno v rámci Dohody o partnerství.

Předběžná podmínka	Prioritní osy, ke kterým se podmínka vztahuje	Předběžná podmínka splněna: ano/ne /částečně	Kritéria	Kritéria splněna: ano / ne/částečně	Odkazy ³	Vysvětlení
			provádění a uplatňování právních předpisů Unie k veřejné podpoře.			Řízení lidských zdrojů v implementační struktuře OPD2 probíhá s ohledem na činnosti, které je nutné zajistit. Dochází k plánování administrativní kapacity s ohledem na počty projektů v administraci i na plánované výzvy a jejich alokace. Jednotlivé úrovně programu (např. prioritní osy) řídicí orgán vyhodnocuje z hlediska pravděpodobnosti, v jakých svých částech mohou a za jakých podmínek zakládat veřejnou podporu. Na základě této identifikace dochází k odhadům potřebné kapacity lidských zdrojů. Vzhledem k tomu, že kontrola zadávání veřejné podpory se týká jak administrativních kontrol (desk-checks), tak kontrol na místě (on-the-spot checks), dochází k vyhodnocování kapacit různých útvarů v rámci řídicího orgánu a zprostředkujícího subjektu a v důsledku zjištěných skutečností případně k posílení týmu. Technická pomoc je na financování potřebných lidských zdrojů využívána v současném období 2007-2013 a bude i v období 2014-2020.
6. Existence opatření pro účinné uplatňování právních předpisů Unie pro oblast životního prostředí týkajících se EIA a SEA.	Všechny PO	Částečně	Opatření pro účinné uplatňování směrnice Evropského parlamentu a Rady 2011/92/EU (EIA) a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/42/ES (SEA).	částečně	Příslušná ustanovení zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, týkající se posuzování vlivů koncepcí na životní prostředí. http://portal.cenia.cz/eiasea/s_tatic/sea_legislativa § 19 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí: http://portal.cenia.cz/eiasea/s_tatic/eia_legislativa	Specifické naplňování na národní úrovni je uvedeno v rámci Dohody o partnerství..
			Opatření pro odbornou přípravu a šíření informací pro	ano	§21 a 22 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí	Specifické naplňování na národní úrovni je uvedeno v rámci Dohody o partnerství.

Předběžná podmínka	Prioritní osy, ke kterým se podmínka vztahuje	Předběžná podmínka splněna: ano/ne /částečně	Kritéria	Kritéria splněna: ano / ne/částečně	Odkazy ³	Vysvětlení
			zaměstnance podílející se na provádění směrnic EIA a SEA		§21 zákona č. 312/2001 Sb., o úřednicích územních samosprávných celků Usnesení Vlády ČR ze dne 30. listopadu 2005 č. 1542 http://www.mzp.cz/cz/posuzovani_vlivu_zivotni_prostredi http://portal.cenia.cz/eiasea/vview/eia100_cr (+ záložka legislativa, pokyny a sdělení atd.) http://portal.cenia.cz/eiasea/vview/SEA100_koncepce (+ záložka legislativa, pokyny a sdělení	
			Opatření k zajištění dostatečné správní kapacity	ano	§21 a 22 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí §21 zákona č. 312/2002 Sb., o úřednicích územních samosprávných celků Usnesení Vlády ČR č. 1542 ze dne 30. listopadu 2005	Specifické naplňování na národní úrovni je uvedeno v rámci Dohody o partnerství.

Předběžná podmínka	Prioritní osy, ke kterým se podmínka vztahuje	Předběžná podmínka splněna: ano/ne /částečně	Kritéria	Kritéria splněna: ano / ne/částečně	Odkazy ³	Vysvětlení
					Zákon č. 111/2009 Sb., o základních registrech http://www.mzp.cz/cz/posuzovani_vlivu_zivotni_prostredi http://portal.cenia.cz/eias/ea/view/eia100_cr (+ záložka legislativa, pokyny a sdělení atd.) http://portal.cenia.cz/eias/ea/view/SEA100_koncepcie (+ záložka legislativa, pokyny a sdělení atd.) http://portal.cenia.cz/eias/ea/osoby/osoby	
7.1 Existence statistického základu nezbytného k provádění hodnocení za účelem	Všechny PO	Částečně	Jsou vypracována opatření pro včasný sběr a agregaci statistických údajů, která obsahují tyto prvky:	částečně		Specifické naplňování na národní úrovni je uvedeno v rámci Dohody o partnerství.
			▪ určení zdrojů a mechanismů pro zajištění statistického	částečně		Specifické naplňování na národní úrovni je uvedeno v rámci Dohody o partnerství.

Předběžná podmínka	Prioritní osy, ke kterým se podmínka vztahuje	Předběžná podmínka splněna: ano/ne /částečně	Kritéria	Kritéria splněna: ano / ne/částečně	Odkazy ³	Vysvětlení
posouzení účinnosti a dopadu programů.			ověřování,			
			▪ opatření pro zveřejňování a zpřístupňování souhrnných informací veřejnosti;	částečně		Specifické naplňování na národní úrovni je uvedeno v rámci Dohody o partnerství.
7.2 Existence systému ukazatele výsledků nezbytných o pro výběr opatření, jež budou nejúčinnější i přispívat k dosahování požadovaných výsledků, k sledování pokroku při plnění cílů a k provedení posouzení dopadů.	Všechny PO	Částečně	Účinný systém ukazatelů výsledků, včetně:	částečně		Specifické naplňování na národní úrovni je uvedeno v rámci Dohody o partnerství.
			▪ výběru ukazatelů výsledků pro každý program, jež budou vypovídat o motivaci k výběru strategických kroků financovaných z programu,	částečně		Specifické naplňování na národní úrovni je uvedeno v rámci Dohody o partnerství.
			▪ vytyčení cílů pro tyto ukazatele,	částečně		Specifické naplňování na národní úrovni je uvedeno v rámci Dohody o partnerství.
			▪ musí být zajištěn soulad každého ukazatele s těmito podmínkami: robustností a statistickou validací, jasným normativním výkladem, souladem se strategiemi,	částečně		Specifické naplňování na národní úrovni je uvedeno v rámci Dohody o partnerství.

Předběžná podmínka	Prioritní osy, ke kterým se podmínka vztahuje	Předběžná podmínka splněna: ano/ne /částečně	Kritéria	Kritéria splněna: ano / ne/částečně	Odkazy ³	Vysvětlení
			včasným sběrem údajů,			
			Postupy zajišťující, aby všechny operace financované z programu používaly účinný systém ukazatelů.	částečně		Specifické naplňování na národní úrovni je uvedeno v rámci Dohody o partnerství.

7.1. Doprava: Existence komplexního plánu či komplexních plánů nebo rámce či rámců pro investice do dopravy v souladu s institucionálním uspořádáním členských států (včetně	OP D, PO 2 - Silniční infrastruktura na síti TEN-T a veřejná infrastruktura a pro čistou mobilitu OP D, PO 3 - Silniční infrastruktura a mimo síť TEN-T	Ne	Existence komplexního dopravního plánu či plánů nebo rámce či rámců pro investice do dopravy, které splňují právní požadavky pro strategické posouzení dopadů na životní prostředí a stanoví:	Ne	Dopravní sektorové strategie, 2. fáze - Střednědobý plán rozvoje dopravní infrastruktury s dlouhodobým výhledem (časový horizont 2014 až 2020 s výhledem do roku 2040) Dále viz příloha č. 6.	Základním dokumentem pro plnění této předběžné podmínky jsou Dopravní sektorové strategie, které byly schváleny vládou ČR (dne 13. 11. 2013, usnesení č. 850/2013) a které představují jeden z nejvýznamnějších podkladů pro tvorbu OP Doprava. Dále viz příloha č. 6.
			- přínos pro jednotný evropský dopravní prostor v souladu s článkem 10 nařízení EU č. /2013Evropského parlamentu a Rady, včetně pořadí důležitosti investic do: - hlavní sítě	Ne		

Předběžná podmínka	Prioritní osy, ke kterým se podmínka vztahuje	Předběžná podmínka splněna: ano/ne /částečně	Kritéria	Kritéria splněna: ano / ne/částečně	Odkazy ³	Vysvětlení
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.			TEN-T a globální síť, u nichž se předpokládají investice z EFRR a z Fondu soudržnosti, - sekundární dopravní obslužnosti.			
			▪ realistické a vyspělé vypracování projektů, u nichž se předpokládá podpora z EFRR a z Fondu soudržnosti.	Ne		
			Opatření k zajištění způsobilosti zprostředkujících subjektů a příjemců realizovat projekt.	Ne		
7.2. Železniční doprava: Existence – v rámci komplexního plánu či	OP D, PO 1 - Infrastruktur a pro železniční a další udržitelnou dopravu	Ne	Existence oddílu o rozvoji železniční dopravy v rámci dopravního plánu či plánů nebo rámce či rámců, jak je uvedeno výše, které splňují právní požadavky pro strategické posouzení	Ne	Dopravní sektorové strategie, 2. fáze - Střednědobý plán rozvoje dopravní infrastruktury s dlouhodobým výhledem (časový horizont 2014 až 2020 s výhledem do roku 2040)	Základním dokumentem pro plnění této předběžné podmínky jsou Dopravní sektorové strategie, které byly schváleny vládou ČR (dne 13. 11. 2013, usnesení č. 850/2013) a které představují jeden z nejvýznamnějších podkladů pro tvorbu OP Doprava. Dále viz příloha č. 6.

Předběžná podmínka	Prioritní osy, ke kterým se podmínka vztahuje	Předběžná podmínka splněna: ano/ne /částečně	Kritéria	Kritéria splněna: ano / ne/částečně	Odkazy ³	Vysvětlení
komplexních plánů nebo rámce či rámců – oddíl výslovně věnovaný rozvoji železniční 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			dopadů na životní prostředí a stanoví realistické a vyspělé vypracování projektu (včetně časového plánu a rozpočtového rámce).		Dále viz příloha č. 6.	
			opatření k zajištění způsobilosti zprostředkujících subjektů a příjemců realizovat projekt.	Ne		

Předběžná podmínka	Prioritní osy, ke kterým se podmínka vztahuje	Předběžná podmínka splněna: ano/ne /částečně	Kritéria	Kritéria splněna: ano / ne/částečně	Odkazy ³	Vysvětlení
obslužnost ve vztahu ke globálním sítím a hlavním sítím TEN-T. Investice se vztahují na mobilní majetek, interoperabilitu a budování kapacit.						
7.3. Ostatní způsoby dopravy, včetně vnitrozemské a námořní lodní dopravy, přístavů, multimodálních spojů a letištní infrastruktury:	OP D, PO 1 - Infrastruktura a pro železniční a další udržitelnou dopravu	Ne	Existence oddílu výslovně věnovaného vnitrozemské a námořní lodní dopravě, přístavům, multimodálním spojům a letištní infrastruktuře v rámci plánu či plánů dopravy nebo rámce či rámců dopravy, který:	Ne	Dopravní sektorové strategie, 2. fáze - Střednědobý plán rozvoje dopravní infrastruktury s dlouhodobým výhledem (časový horizont 2014 až 2020 s výhledem do roku 2040) Dále viz příloha č. 6.	
			splňuje zákonné požadavky na strategické posouzení dopadů na životní prostředí	Ne	Viz příloha č. 6.	Základním dokumentem pro plnění této předběžné podmínky jsou Dopravní sektorové strategie, které byly schváleny vládou ČR (dne 13. 11. 2013, usnesení č. 850/2013) a které představují jeden z nejvýznamnějších podkladů pro tvorbu OP Doprava.

Předběžná podmínka	Prioritní osy, ke kterým se podmínka vztahuje	Předběžná podmínka splněna: ano/ne /částečně	Kritéria	Kritéria splněna: ano / ne/částečně	Odkazy ³	Vysvětlení
Existence – v rámci komplexního plánu či komplexních plánů dopravy nebo rámce či rámců dopravy – oddílu zvláště věnovaného o vnitrozemské a námořní lodní dopravě, přístavům, multimodálním spojům a letištní infrastruktuře, které přispívají ke zlepšení dopravní obslužnosti			stanoví realistický a vyspělý plán provádění projektů (včetně harmonogramu a rozpočtového rámce);	Ne		Dále viz příloha č. 6.
			Opatření k zajištění způsobilosti zprostředkujících subjektů a příjemců realizovat projekt.	Ne		

Předběžná podmínka	Prioritní osy, ke kterým se podmínka vztahuje	Předběžná podmínka splněna: ano/ne /částečně	Kritéria	Kritéria splněna: ano / ne/částečně	Odkazy ³	Vysvětlení
i ve vztahu ke globálním a hlavním sítím TEN-T a podporují udržitelnou regionální a místní mobilitu.						

9.2 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

Tabulka 39 Popis opatření, která musí být provedena, aby bylo dosaženo splnění příslušných **obecných** předběžných podmínek

Obecná předběžná podmínka	Nesplněná kritéria	Opatření, která je nutno přijmout	Termín splnění (datum)	Odpovědné orgány
4 Existence opatření pro účinné uplatňování právních předpisů Unie o veřejných zakázkách v oblasti fondů ESI.	Opatření k posílení správní kapacity pro provádění a uplatňování pravidel Unie pro zadávání veřejných zakázek.	Provést analýzu správní kapacity pro zajištění problematiky zadávání veřejných zakázek pro programové období 2014-2020 a případně k stávajícím pracovníkům přijmout pracovníky nové.	V průběhu roku 2014	ŘO

Obecná předběžná podmínka	Nesplněná kritéria	Opatření, která je nutno přijmout	Termín splnění (datum)	Odpovědné orgány
5 Existence opatření pro účinné uplatňování právních předpisů Unie pro veřejnou podporu v oblasti fondů ESI	Opatření pro účinné uplatňování pravidel Unie pro veřejnou podporu	Zajistit dokončení monitorovacího systému MS2014+	V návaznosti na přijetí jednotlivých programů, nejpozději do 30. 9. 2014	MMR - OSMS
		Zajistit funkčnost přenosu dat mezi MS2014+ a Centrálním registrem de minimis	V návaznosti na přijetí jednotlivých programů, nejpozději do 30. 9. 2014	MMR - OSMS
		Zajistit úpravu Centrálního registru de minimis s ohledem na nová nařízení	Do 30. 6. 2014	ÚOHS / MZe
		Zajistit zapracování oblasti veřejné podpory (v souladu s připravovanou metodickou příručkou) do dokumentace k operačním programům, tj. podrobný popis činností, kterými bude zajištěno dodržování pravidel kumulace, principu Deggendorf, kontrola a případné vymáhání neoprávněné podpory, spolupráce s centrálními koordinačními orgány při hlášení a oznamování podpor apod.	V návaznosti na jednotlivé výzvy	ŘO
	Opatření pro odbornou přípravu a šíření informací pro zaměstnance podílející se na provádění fondů ESI	Proškolit zaměstnance ŘO a ZS, kteří se zabývají veřejnou podporou (zejména oblasti hodnocení či kontroly projektů).	V průběhu roku 2014.	ŘO
	Opatření pro posílení správní kapacity pro provádění a uplatňování právních předpisů Unie k veřejné podpoře.	Dokončit veřejnou zakázku „Podklady pro metodické doporučení pro oblast veřejné podpory“ (viz současný stav)	Plnění proběhne ve čtyřech etapách od podpisu Smlouvy - termíny jsou vázány na zveřejnění příslušných nařízení v Úředním věstníku EU: - 1. etapa do 30 dnů od podpisu smlouvy (tj. do konce ledna 2014), - 2. etapa 15 dní od zveřejnění nového nařízení k podpoře de minimis - 3. etapa 25 dní od zveřejnění nového obecného nařízení k	MMR

Obecná předběžná podmínka	Nesplněná kritéria	Opatření, která je nutno přijmout	Termín splnění (datum)	Odpovědné orgány
			blokovým výjimkám, - 4. etapa finalizace dokumentu. Finální verze do konce I. pololetí 2014	
		Dokončit veřejnou zakázku „Analytické podklady pro přípravu metodického doporučení pro implementaci finančních nástrojů v programovém období 2014 – 2020“	V současnosti bylo vyhlášeno výběrové řízení na zpracovatele zakázky. Dílo bude předáno do 85 dnů od podpisu smlouvy. Finální verze v průběhu II. pololetí 2014	MMR
		Posílit zapojení útvaru MD zodpovědného za oblast VP do implementace OPD	Do 31.12.2014 zapojit část kapacit do řešení oblasti VP v OPD s využitím prostředků TP.	ŘO
		Bude řešeno v rámci Platformy administrativní kapacita	operativně	MMR + členové platformy
6 Existence opatření pro účinné uplatňování právních předpisů Unie pro oblast životního prostředí týkajících se EIA a SEA.	Opatření pro účinné uplatňování směrnice Evropského parlamentu a Rady 2011/92/EU (EIA) a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/42/ES (SEA).	Cílové řešení: V rámci infringementového řízení ke směrnici EIA bylo na jednání s Evropskou komisí ze dne 21. 1. 2014 dohodnuto řešení spočívající v úpravě české legislativy, kterou budou v termínu do konce roku 2014 vyřešeny všechny výtky Evropské komise. Součástí této úpravy bude i oblast účasti veřejnosti a jejího přístupu k soudní ochraně. MŽP vypracovalo Akční plán plnění této předběžné podmínky, který byl následně poslán EK dne 24.2.2014. Odráží poslední požadavky setkání se zástupci DG ENVI.	Dle plánu se v 3/2014 vypracuje paragrafové znění novely, včetně hodnocení dopadů regulace (RIA) a rozešle se do meziresortního připomínkového řízení. V 5/2014 bude probíhat připomínkové řízení k novele a jeho vypořádání. V 6/2014 bude probíhat projednání k dané novele v rámci Legislativní rady vlády. Naplánované schválení novely vládou ČR je v 7/2014. Následuje projednávání novely v rámci Poslanecké sněmovny, které vyústí ve schválení novely. Poté následuje projednání novely v rámci Senátu a schválení	MŽP, MMR

Obecná předběžná podmínka	Nesplněná kritéria	Opatření, která je nutno přijmout	Termín splnění (datum)	Odpovědné orgány
			dokumentu. Výsledný přijatý zákon se předloží prezidentovi republiky za účelem jeho schválení. Po schválení bude vyhlášen předpoklad v 11/2014 ve Sbírce zákonů, s účinností od 1. 1. 2015.	
7.1 Existence statistického základu nezbytného k provádění hodnocení za účelem posouzení účinnosti a dopadu programů.	Jsou vypracována opatření pro včasný sběr a agregaci statistických údajů, která obsahují tyto prvky:	Ve vazbě na požadavky EK pro sledování výsledkových indikátorů na podpořené osoby je nezbytné provést legislativní úpravy zákona č. 101/2000 Sb., tak aby byla zajištěna možnost sledování mikrodat o účastnících. Ve spolupráci s MPSV připravit technické řešení sběru údajů o účastnících intervencí v podobě zajištění technické provazby na vybrané datové zdroje (ČSSZ, ÚP případně další).	v průběhu roku 2014	MMR, Úřad vlády (Úřad pro ochranu osobních údajů) + ŘO ESF programů, které mají povinnost monitorovat účastníky projektů v rámci povinných společných indikátorů (MPSV, HMP, MŠMT)
	určení zdrojů a mechanismů pro zajištění statistického ověřování	Tvorba Národního číselníku indikátorů pro programové období 2014-2020	v průběhu roku 2014	MMR, ŘO,
	opatření pro zveřejňování a zpřístupňování souhrnných informací veřejnosti;	Metodický pokyn pro evaluace, publicitu včetně navazujících metodických dokumentů ŘO	v průběhu roku 2014	MMR, ŘO
7.2 Existence systému ukazatelů výsledků nezbytného k výběru opatření, jež budou	Účinný systém ukazatelů výsledků, včetně:	Vytvoření jednotného metodického prostředí pro tvorbu programových dokumentů a indikátorových soustav (MP přípravy PD – schváleno, MP zásady tvorby a používání indikátorů – schválen, MP monitorování – v přípravě, Národní číselník indikátorů – v přípravě.	v průběhu roku 2014	MMR, ŘO

Obecná předběžná podmínka	Nesplněná kritéria	Opatření, která je nutno přijmout	Termín splnění (datum)	Odpovědné orgány
nejúčinněji přispívat k dosahování požadovaných výsledků, k monitorování pokroku při dosahování výsledků a k provedení posouzení dopadů	výběru ukazatelů výsledků pro každý program, jež budou vypovídat o motivaci k výběru strategických kroků financovaných z programu,	Vytvoření jednotného metodického prostředí pro tvorbu programových dokumentů a indikátorových soustav.	v průběhu roku 2014	MMR, ŘO
	vytyčení cílů pro tyto ukazatele	Schválení programů	v průběhu roku 2014	ŘO
	musí být zajištěn soulad každého ukazatele s těmito podmínkami: robustností a statistickou validací, jasným normativním výkladem, souladem se strategiemi, včasným sběrem údajů,	Vytvoření jednotného metodického prostředí pro tvorbu indikátorových soustav a monitorování (MP Zásady tvorby a používání indikátorů v programovém období 2014-2020, včetně Národního číselníku indikátorů a navazující MP monitorování 2014-2020)	V průběhu roku 2014	MMR, ŘO
	postupy zajišťující, aby všechny operace financované z programu používaly účinný systém ukazatelů	Vytvoření jednotného metodického prostředí pro tvorbu indikátorových soustav – MP indikátorů 2014-2020 a následně NČI2014+	MP indikátorů 2014-2020 – splněno NČI 2014 + - V průběhu roku 2014	MMR, ŘO

Tabulka 40 Popis opatření, která musí být provedena, aby bylo dosaženo splnění příslušných **tematických** předběžných podmínek

Tematická předběžná podmínka	Nesplněná kritéria	Opatření, která je nutno přijmout	Termín splnění (datum)	Odpovědné orgány
------------------------------	--------------------	-----------------------------------	------------------------	------------------

Tematická předběžná podmínka	Nesplněná kritéria	Opatření, která je nutno přijmout	Termín splnění (datum)	Odpovědné orgány
7.1. 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.	Existence komplexního dopravního plánu či plánů nebo rámce či rámců pro investice do dopravy, které splňují právní požadavky pro strategické posouzení dopadů na životní prostředí a stanoví: přínos pro jednotný evropský dopravní prostor v souladu s článkem 10 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013, včetně pořadí důležitosti investic do: hlavní sítě TEN-T a globální síť, u nichž se předpokládají investice z EFRR a z Fondu soudržnosti; a sekundární dopravní obslužnosti;	Dopracování Akčního plánu k Dopravním sektorovým strategiím. Dále viz příloha č. 6.	Srpen 2014	MD
	realistické a vyspělé vypracování projektů, u nichž se předpokládá podpora z EFRR a z Fondu soudržnosti;	Dopracování Akčního plánu k Dopravním sektorovým strategiím. Dále viz příloha č. 6.	Srpen 2014	MD
	Opatření k posílení způsobilosti zprostředkujících subjektů a příjemců realizovat projekt	Dopracování Akčního plánu k Dopravním sektorovým strategiím. Dále viz příloha č. 6.	Srpen 2014	MD

Tematická předběžná podmínka	Nesplněná kritéria	Opatření, která je nutno přijmout	Termín splnění (datum)	Odpovědné orgány
7.2. Železniční doprava: Existence – v rámci komplexního národního dopravního plánu či plánů nebo rámce či rámců – specifické kapitoly o rozvoji železniční dopravy v souladu s institucionálním uspořádáním členských států (včetně týkající se 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. Investice se vztahují na mobilní majetek, interoperabilitu a budování kapacit.	Existence oddílu o rozvoji železniční dopravy v rámci dopravního plánu či plánů nebo rámce či rámců, jak se uvedeno výše, které splňují právní požadavky pro strategické posouzení dopadů na životní prostředí a stanoví realistické a vyspělé vypracování projektu (včetně harmonogramu a rozpočtového rámce);	Dopracování Akčního plánu k Dopravním sektorovým strategiím. Dále viz příloha č. 6.	Srpen 2014	MD
	opatření k zajištění způsobilosti zprostředkujících subjektů a příjemců realizovat projekt.	Dopracování Akčního plánu k Dopravním sektorovým strategiím. Dále viz příloha č. 6.	Srpen 2014	MD
7.3. Ostatní způsoby dopravy, včetně vnitrozemské a námořní lodní dopravy, přístavů, multimodálních spojů a letištní infrastruktury: Existence – v rámci komplexního plánu či komplexních plánů dopravy nebo rámce či rámců dopravy – oddílu zvlášť věnovaného	Existence oddílu výslovně věnovaného vnitrozemské a námořní lodní dopravě, přístavům, multimodálním spojům a letištní infrastruktuře v rámci plánu či plánů dopravy nebo rámce či rámců dopravy, který:	Dopracování Akčního plánu k Dopravním sektorovým strategiím. Dále viz příloha č. 6.	Srpen 2014	MD
	splňuje zákonné požadavky na strategické posouzení dopadů na životní			

Tematická předběžná podmínka	Nesplněná kritéria	Opatření, která je nutno přijmout	Termín splnění (datum)	Odpovědné orgány
vnitrozemské a námořní lodní dopravě, přístavům, multimodálním spojům a letištní infrastruktuře, které přispívají ke zlepšení dopravní obslužnosti ve vztahu ke globálním a hlavním sítím TEN-T a podporují udržitelnou regionální a místní mobilitu.	prostředí;			
	stanoví realistický a vyspělý plán provádění projektů (včetně harmonogramu a rozpočtového rámce);			
	Opatření k zajištění způsobilosti zprostředkujících subjektů a příjemců realizovat projekt.			

10 Snižování administrativní zátěže pro příjemce

Dle článku 27 odst. 1 obecného nařízení musí každý OP zahrnovat aktivity vedoucí ke snižování administrativní zátěže pro příjemce. Nad rámec tohoto požadavku také EK požaduje dle čl. 96 odst. 6 písm. (c) 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 řídicího 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.

Dále pak je potřeba uplatnit jednotné metodické prostředí tak, jak je vymezené v Podkladu pro přípravu Dohody o partnerství pro programové období 2014-2020 (s. 54 – 55), schváleného Vládou ČR, tj. např. uplatněním těchto opatření:

- jednotná a transparentní metodika pro tvorbu, řízení a hodnocení programů
- srozumitelné, jednoduché a přehledné grafické prostředí internetových stránek jednotlivých operačních programů

- větší využití eGovernmentu, elektronizace agend – tj. tam, kde je to možné, nahradit papírovou formu dokladování příloh formou elektronickou a snížit tak administrativní zátěž pro žadatele i příjemce dotace; snížit počet povinných příloh u žadatelů tím, že budou mít administrátoři programů možnost ověřit požadovaný údaj v určité e-databázi apod.
- jednotný elektronický monitorovací systém (MS2014+), který bude umožňovat oboustrannou komunikaci mezi příjemcem a pracovníky implementační struktury.

Problematika administrativní zátěže a její optimalizace byla v sektoru dopravy tematicky zpracována v rámci realizace projektu „Vypracování dlouhodobého modelu financování dopravní infrastruktury“, který byl spolufinancován z Operačního programu Lidské zdroje a zaměstnanost a jehož realizace byla ukončena v únoru 2013. Účelem projektu bylo zpracování cílových konceptů přeměny role SDFI/SŽDC/ŘSD/ŘVC v procesu financování staveb dopravní infrastruktury. V rámci vykonaných projektových prací byly zpracovány detailní podklady, jejichž cílem bylo zajistit:

- větší efektivitu a transparentnost systému financování dopravní infrastruktury,
- odstranit nadbytečnou regulaci,
- optimalizovat administrativní zátěž související s výkonem stávajícího systému financování,
- vypracovat metodiky organizačních postupů procesu přípravy a realizace investic z veřejných zdrojů.

Byly navrženy etapovité kroky, které by vedly ke změně role jednotlivých subjektů v systému zajištění dopravní infrastruktury, a to z hlediska organizačního i finančního. Dále byla provedena analýza zajištění jednotlivých procesních úkonů v rámci současných organizačně-právních struktur příjemců a zprostředkujícího subjektu a byla navržena postupná implementace dílčích navrhovaných opatření do praxe, k čemuž v souladu s navrhovanými opatřeními dochází. V souladu se závěry evaluace „Vyhodnocení systémových, administrativních a vnějších vlivů na implementaci projektů majoritních příjemců OPD“ bude snižování administrativní zátěže pro příjemce zaměřeno zejména na aktivity v následujících oblastech:

- Příprava a zpracování projektů vč. řešení komplikací systémového rázu při předkládání projektových žádostí,
- Silnější metodické vedení mj. s ohledem na soulad s předpisy a metodikami EU,

- Analýza a řízení rizik přípravy a realizace projektů vč. rizik v oblasti veřejných zakázek.

Při samotné přípravě OPD je kladen důraz na nastavení všech vazeb a samotné struktury OP, tak aby ve fázi implementace programu byly minimalizovány překážky pro snižování administrativní zátěže. Další snižování administrativní zátěže bude cílem především při přípravě dokumentů navazujících na OPD, ve kterých bude více rozpracován proces administrace projektových žádostí a pravidla pro příjemce, přičemž nastavení jednotlivých procesů bude vycházet především z evaluací a zkušeností administrace programů z programového období 2004 – 2006 a 2007 – 2013.

MD v roli Řídícího orgánu i SFDI v roli Zprostředkujícího subjektu navážou při realizaci OPD na „dobrou praxi“ získanou při výkonu těchto rolí v programovém období 2007 – 2013. Právě tato úspěšná zkušenost při implementaci projektů v režimu zákona 104/2000 Sb., Státním fondu dopravní infrastruktury, vede aktuálně k novele tohoto zákona, který umožní podporu širšímu okruhu příjemců podpory.

11 Horizontální principy (čl. 96(7))

11.1 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 Strategický rámec udržitelného rozvoje ČR.

V rámci ekonomického pilíře v oblasti posilování konkurenceschopnosti ekonomiky je 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 nákladní dopravou, 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 rámci 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.

Při flexibilní ekonomice, založené na znalostech a dovednostech, je třeba zajistit:

- efektivnost dopravy a podporu vzniku integrovaných dopravních systémů.

V oblasti ochrany přírody, životního prostředí, přírodních zdrojů a krajiny 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 prostředí⁴ představuje stěžejní východisko formulaci Dohody o partnerství. Návazně jsou tyto principy dodržovány i v OPD. 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 OPD 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.

Řídící orgán zajistí, aby požadavky na udržitelný rozvoj byly zajištěny – při zohlednění jejich specifického zaměření – na úrovni projektů u všech oblastí podpory OPD. Konkrétní požadavky budou specifikovány v rámci příruček pro žadatele a příjemce, vydávaných v rámci jednotlivých výzev.

U stavebních projektů bude rovněž zohledněna problematika udržitelné energie, a to zejména ve vztahu ke snížení energetické náročnosti, zvýšení energetické účinnosti, nalezení vhodných energetických zdrojů nezatěžujících životní prostředí apod. Proto budou přednostně podporovány projekty, které přispějí k těmto cílům.

Žadatel o podporu ve specifické části projektové žádosti popíše vliv projektu na udržitelný rozvoj a odpoví na otázky, zda a jak projekt přispívá k podpoře udržitelného rozvoje. Cílem klasifikace projektů podle jejich vlivu na udržitelný rozvoj bude motivovat žadatele, aby vedle hlavního cíle projektu zvážili rozšíření projektových aktivit i o ty, které mají pozitivní dopad na toto horizontální téma.

Monitorování dopadů OP Doprava na životní prostředí bude prováděno v souladu s požadavky směrnice o SEA na úrovni programu a v relevantních případech i na úrovni

⁴ Formulovaná mj. na úrovni 7. Akčního programu pro životní prostředí do roku 2020 „Spokojený život v mezích naší planety“, který byl schválen Rozhodnutím Evropského parlamentu a Rady č. 1386/2013/EU ze dne 20. listopadu 2013

projektů. Na úrovni programu budou v souladu s Dohodou o partnerství sledovány následující environmentální indikátory:

- 211400 Snížení emisí primárních částic a prekurzorů sekundárních částic (t/rok, zdroj: ČHMÚ, emisní bilance),
- Snížení emisí polycyklických aromatických uhlovodíků (t/rok, zdroj: ČHMÚ, emisní bilance).

Na úrovni projektů budou v relevantních případech sledovány následující indikátory:

- Stavby, jejichž cílem je zachování či zlepšení biodiverzity ekosystémů (počet opatření, např. ekodukty, podchody, propustky), (relevantní pro SC: 2.1, 3.1)
- 373222 Přírůstek počtu osob obsluhovaných MHD (počet osob), (relevantní pro SC: 1.4)
- Snížení počtu obyvatel žijících v překročeném limitu hluku (Počet obyvatel). (relevantní pro SC: 1.1, 2.1, 3.1)

11.2 Rovné příležitosti a ochrana před diskriminací

Zákaz diskriminace v souladu s českým i evropským právem a podpora rovných příležitostí jsou základními principy realizace OPD a budou respektovány a podporovány ve všech prioritních osách a investičních prioritách. ŘO zajistí žadatelům rovné podmínky pro získání podpory, bez ohledu na pohlaví, rasový či etnický původ, náboženství či světový názor, zdravotní postižení, věk nebo sexuální orientaci. Při realizaci OPD bude brán zřetel na příspěvek k rovnému zacházení, aby měly všechny sociální skupiny stejný přístup k čerpání prostředků EFRR a FS. Řídící orgán zajistí, aby otázka rovných příležitostí a rovného zacházení byla sledována – při zohlednění jejich specifického zaměření - u všech oblastí intervencí na úrovni projektů.

Konkrétní naplnění podmínky rovných příležitostí a rovného zacházení bude specifikováno v příručkách pro žadatele a příjemce, vydávaných pro jednotlivé oblasti intervence či jejich části v rámci jednotlivých výzev. Žadatel o podporu ve specifické části projektové žádosti popíše vliv projektu na rovné příležitosti a zajištění rovného zacházení a odpoví na otázky, zda a jak projekt plánuje realizaci konkrétních aktivit na podporu rovných příležitostí (např. bezbariérové přístupy pro zdravotně postižené, přístup pro jiné znevýhodněné skupiny aj.).

Bude usilováno o to, aby podpořené projekty neporušovaly zákaz diskriminace a přispívaly k naplňování principu rovných příležitostí. Projekt, u něž bude v rámci hodnocení

identifikováno porušení zákazu diskriminace nebo negativní dopad na rovné příležitosti, nebude moci být podpořen z prostředků OPD.

Projekty budou rovněž hodnoceny z hlediska naplňování rovných příležitostí všech cílových skupin osob. Cílem klasifikace projektů podle jejich vlivu na rovné příležitosti bude motivovat žadatele, aby vedle hlavního cíle projektu zvážili rozšíření projektových aktivit i o ty, které mají pozitivní dopad na rovné příležitosti a zajišťují rovné zacházení se všemi cílovými skupinami. Významné je přitom zejména zajištění, aby realizátoři projektů v rámci podpory rovného přístupu náležitě zohledňovali specifické potřeby jednotlivých cílových skupin a využívali např. doprovodná opatření k odstranění možných bariér účasti v projektech pro cílové skupiny.

Zohlednění rovných příležitostí a rovného zacházení bude hrát významnou roli i v procesech monitorování, hodnocení a v realizaci principu partnerství. Řídící orgán bude dbát na to, aby v monitorovacím výboru byly dodržovány zásady rovných příležitostí a rovného zastoupení relevantních skupin a byla zabezpečena účast institucí z oblasti rovných příležitostí a ochranou před diskriminací. V závislosti na charakteru oblasti intervence a bude-li to účelné, bude zabezpečena účast organizací zabývajících se rovnými příležitostmi a ochranou před diskriminací v pracovních skupinách (např. v úrovni MV), v hodnotících komisích pro výběr projektů apod.

Informace o rovných příležitostech a rovném zacházení budou monitorovány primárně na úrovni projektů. Řídící orgán zajistí, že téma rovných příležitostí a rovného zacházení bude v závislosti na charakteru podpory agregováno v rámci monitorování realizace programu na úrovni prioritní osy.

Příspěvek OPD k zabezpečení zásady rovných příležitostí a rovného zacházení bude předmětem hodnocení při zpracování tematických a strategických evaluací.

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. 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.

11.3 Rovnost mezi muži a ženami

V OPD převažují aktivity, které nejsou primárně zaměřeny na oblast rovnosti žen a mužů. Princip rovnosti žen a mužů bude uplatňován jako horizontální princip napříč jednotlivými

investičními prioritami. Při programování, řízení, monitorování a evaluaci bude brán zřetel na příspěvek podporovaných intervencí k rovnosti žen a mužů tak, aby z výstupů jednotlivých aktivit mohli ženy a muži profitovat stejnou měrou.

V rámci jednotlivých investičních priorit bude důsledně dbáno na to, aby realizované aktivity nebyly v rozporu s principem rovnosti žen a mužů. U relevantních aktivit bude sledován a vyhodnocován jejich dopad na rovnost žen a mužů. Projekt, u něž bude v rámci hodnocení identifikován negativní dopad na rovnost žen a mužů, nebude moci být podpořen z prostředků OPD. Bude zajištěno, aby realizátoři projektů v rámci podpory rovnosti žen a mužů náležitě zohledňovali specifickou situaci a specifické potřeby jednotlivých cílových skupin.

Řídící orgán zajistí, aby informace o principu rovnosti žen a mužů a metodách podpory tohoto principu byly specifikovány v předmětných dokumentech k jednotlivým výzvám.

12 Seznam definic a zkratek

AGC	Evropská dohoda o mezinárodních železničních magistrálách (European Agreement on Main International Railway Lines)
AGN	Evropská dohoda o hlavních vnitrozemských vodních cestách mezinárodního významu (European Agreement on Main Inland Waterways of International Importace)
AGR	Evropská dohoda o hlavních silnicích s mezinárodním provozem (European Agreement on Main International Road Lines)
AGTC	Evropská dohoda o nejdůležitějších trasách mezinárodní kombinované dopravy a souvisejících objektech (European Agreement on Important International Combined Transport Lines and Related Installations)
AMS	automatizovaná monitorovací stanice
AO	Auditní orgán
CBA	Analýza nákladů a přínosů (Cost Benefit Analysis)
CEF	Nástroj pro propojení Evropy (Connecting Europe Facility)
CO	oxid uhelnatý (carbon monoxide)
CO ₂	oxid uhličitý (carbon dioxide)
ČHMÚ	Český hydrometeorologický ústav (Czech Hydrometeorological Institute)
ČNB	Česká národní banka
ČSÚ	Český statistický úřad (Czech Statistical Office)
ČR	Česká republika (Czech Republic)
ČVUT	České vysoké učení technické v Praze
DOZ	dálkově ovládané zabezpečovací zařízení
DP ČR	Dopravní politika ČR
DP EU	Evropská dopravní politika, Bílá kniha – Cesta k jednotnému evropskému dopravnímu prostoru – ke konkurenceschopnému a efektivnímu dopravnímu systému
DSS	Dopravní sektorové strategie
EHS/EEC	Evropské hospodářské společenství (European Economic Community)
EIA	posouzení vlivu na životní prostředí (Environmental Impact Assessment)
EIB	Evropská investiční banka (European Investment Bank)
EK	Evropská komise (EC European Commission)
ENRF	Evropský námořní a rybářský fond (EMFF European Maritime and Fisheries Fund)
EP	Evropský parlament (EP European Parliament)
EFRR	Evropský fond pro regionální rozvoj

ERDF	European Regional Development Fund
ES	Evropské společenství (European Community)
ESIF	ESI Fondy, Evropské Strukturální a investiční fondy EU (EU Structural and Investment Funds)
ESF	Evropský sociální fond (European Social Fund)
ERTMS	Evropský systém pro řízení železniční dopravy (European Rail Traffic Management System)
EU	Evropská unie (European Union)
ENE	Energy Subsystem
EZFRV	Evropský zemědělský fond pro rozvoj venkova (EAFRD European Agricultural Fund for Rural Development)
FS	Fond soudržnosti (Cohesion Fund)
GNSS	Globální družicový polohový systém (Global Navigation Satellite System)
HDP	hrubý domácí produkt (GDP Gross Domestic Product)
IAD	individuální automobilová doprava (Individual passenger transport)
IDS	integrovaný dopravní systém (Integrated transport system)
IHS	Integrované hlavní směry strategie Evropa 2020
INF	Infrastruktura
INSPIRE	Infrastruktura prostorových dat v Evropě (Infrastructure for Spatial Information in Europe)
IP	Investiční priorita
IROP	Integrovaný regionální operační program (Regional Operational Programme)
ITI	Integrovaná územní investice (Integrated Territorial Investment)
ITS	inteligentní dopravní systémy (Intelligent Transport Systems)
JASPERS	Společná pomoc při podpoře projektů v evropských regionech (Joint Assistance to Support Projects in European Regions)
MD	Ministerstvo dopravy (Ministry of Transport)
MF	Ministerstvo financí (Ministry of Finance)
MHD	městská hromadná doprava (Municipal Mass Transportation)
MHMP	Magistrát hl. m. Prahy (Prague City Hall)
MKD	mezinárodní kamionová doprava (International Lorries Transportation)
MMR	Ministerstvo pro místní rozvoj (Ministry of Regional Development)
MPO	Ministerstvo průmyslu a obchodu (Ministry of Industry and Trade)
MS2014+	Monitorovací systém strukturálních fondů a Fondu soudržnosti pro programové období 2014-2020
MV	Ministerstvo vnitra (Ministry of Interior)

MV	Monitorovací výbor (Monitoring Committee)
MŽP	Ministerstvo životního prostředí (Ministry of the Environment)
NNO	nevládní neziskové organizace (non-state non-profit organisations)
NO _x	směs oxidů dusíku (various Nitrogen Oxides)
NOK	Národní orgán pro koordinaci
NPR	Národní program reforem
NSRR	Národní strategický referenční rámec (National Strategic Reference Framework)
NUTS	Nomenklatura územních statistických jednotek (Nomenclature of Territorial Statistical Units)
O	odbor (Department)
OP	Operační program (Operational programme)
OPD	Operační program Doprava
OP LZZ	Operační program Lidské zdroje a zaměstnanost
OP PPR	Operační program Praha – Pól růstu
oskm	osobové kilometry (Passenger km)
P	Příjemci
PCO	Platební a certifikační orgán
PO	Prioritní osa
PPP	Public Private Partnership (partnerství veřejného a soukromého kapitálu)
PRM	Accessibility to Persons with Reduced Mobility / Přístupnost pro osoby se sníženou pohyblivostí.
PS	Pracovní skupina
ŘO	Řídící orgán (Managing Authority)
ŘSD ČR	Ředitelství silnic a dálnic ČR (Road and Motorway Directorate of the Czech Republic)
SC	Specifický cíl
SDI	Spatial Data Infrastructure (infrastruktura prostorových dat)
SEA	posouzení vlivu strategie (dokumentu, plánu) na životní prostředí (Strategic Environmental Assessment)
SF	Strukturální fond (Structural Fund)
SFDI	Státní fond dopravní infrastruktury (The State Fund for Transport Infrastructure)
SFŽP	Státní fond životního prostředí (State Environmental Fund)
SMK	Strategie mezinárodní konkurenceschopnosti
SO ₂	oxid siřičitý (sulfur dioxide)

SR	státní rozpočet (The State Budget)
SŽDC (s.o.)	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (Railway Infrastructure Administration, state organisation)
SWOT	analýza silných a slabých stránek, příležitostí a ohrožení (Strengths-Weaknesses-Opportunities-Threats Analysis)
TA	Technická asistence – pomoc (Technical Assistance)
TAF	Telematic applications for freight service
TAP	Telematic applications for passenger service
TEN-T	Transevropské dopravní síť (Trans European Network-Transport)
TSI	Technická specifikace interoperability (Technical Specification for Interoperability)
TŽK	tranzitní železniční koridor (Transit Railway Corridor)
UIC	Mezinárodní železniční unie (International Union of Railways)
VHD	veřejná hromadná doprava
VLC	veřejné logistické centrum (Public Logistic Centre)
VOC	těkavé organické látky (volatile organic compounds)
ZVZ	zákon č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách
ŽP	životní prostředí
Ž/P	žadatel/příjemce

13 Přílohy

- **Příloha 1 - Seznam velkých projektů, jejichž realizace je v průběhu programového období plánována**
- **Příloha 2 - Mapy**
- **Příloha 3 - Seznam relevantních partnerů zapojených do přípravy operačního programu**
- **Příloha 4 – Synergie a komplementarity s ostatními operačními programy**
- **Příloha 5 - Výkonnostní rámec operačního programu (příloha bude generována automaticky ve SFC na základě dat zadaných k jednotlivým prioritním osám)**
- **Příloha 6 – Plnění relevantních předběžných podmínek**
- **Příloha 7 - Akční plán pro obecnou předběžnou podmínku „Existence funkčního uspořádání, které zajišťuje účinné uplatňování právních předpisů EU souvisejících s EIA a SEA“**

Příloha 3 - Seznam relevantních partnerů zapojených do přípravy operačního programu

Společnost	Titul	Příjmení	Jméno	Za příjmením	Funkce
Asociace podniků českého železničního průmyslu					
	Ing.	Vopálenská	Marie		generální ředitelka
Česká asociace konzultačních inženýrů (CACE)					
	Ing.	Höfler	Martin		člen prezidia CACE
	Ing.	Veselý	Vladimír		vice-prezident CACE
	Ing.	Zušítk	Martin		předseda představenstva
Česká komora autorizovaných inženýrů a techniků činných ve výstavbě					
	Ing.	Loukota	Radim		člen představenstva CKAIT
ČVUT Fakulta dopravní					
	Ing.	Nováková	Helena	Ph.D.	
	prof.Dr.Ing.	Svítek	Miroslav		
	prof. Ing.	Zelinka	Tomáš	CSc.	statutární zástupce děkana
Dopravní federace					
		Příbyl	Pavel		předseda rady
European Investment Bank					
		Riley	Paul		
Hospodářská komora České republiky					
	Ing.	Forman	Petr		mpř. dopravní sekce
Kancelář Asociace krajů ČR, Magistrát hlavního města Prahy					
	JUDr.	Hašek	Michal		
MD - O600					
	Mgr.	Feranec	Milan		1. náměstek ministra

MD - O120					
	Ing.	Dont	Milan	Ph.D.	ředitel odboru
	Ing.	Krumphanzl	Václav		
MD - O130					
	Ing.	Kušnir	Jindřich		ředitel odboru
MD - O190					
	JUDr.	Michalčík	Ondřej		ředitel odboru
	Ing.	Vichta	František		ZŘ a VO 192
MD - O220					
	Ing.	Jelínek	Zdeněk		ZŘ a VO
	Ing.	Štolc	Jaromír		ředitel odboru
MD - O230					
	Mgr.	Koleničková	Katarína		ředitelka odboru
MD - O410					
	Ing.	Faltýsková	Magdalen a		ředitelka odboru
MD - O430					
	Ing. Mgr.	Pastucha	Marek		ředitel odboru
MD - O520					
	Ing.	Sedmidubský	Vít		vedoucí oddělení
	Ing.	Sosna	Luděk	Ph.D.	ředitel odboru
MD - O530					
	Mgr.	Čechura	Zdeněk		zástupce ředitele
	Mgr.	Zavázalová	Helena		ředitelka odboru
MD - O710					
	JUDr.	Kobera	Václav		ředitel odboru
	Ing.	Pichl	Martin		ZŘ a VO
	Ing.	Šváb	Ondřej		VO
MD - O910					
	Ing.	Kubovský	Josef		ředitel odboru

	Ing.	Vůjtěch	Petr		zástupce ředitele odboru
Ministerstvo financí					
	Ing.	Kortanová	Jana		
		Týfa	Michal		
Ministerstvo pro místní rozvoj					
	Mgr.	Daněk	Miroslav		vedoucí oddělení
	Ing.	Šlechtová	Karla		zástupkyně ředitelky odboru evropských záležitostí
Ministerstvo průmyslu a obchodu					
	Ing.	Očko	Petr	Ph.D.	ředitel sekce fondů EU
	Ing.	Rosol	Pavel		
Ministerstvo zdravotnictví					
	Ing.	Laaksonen	Olga		VO
Ministerstvo životního prostředí					
	Ing.	Muellerová	Veronika		
	Ing.	Svitáková	Světlana		
Otevřená společnost o.p.s.					
	Mgr.	Walek	Czeslaw		ředitel
Policejní prezidium České republiky					
	plk. Ing.	Lerch	Tomáš		ředitel služby dopravní policie
Rektorát ČVUT					
	prof. Ing.	Moos	Petr	CSc.	prorektor pro rozvoj ČVUT
Ředitelství silnic a dálnic ČR					
	Ing.	Brázdil	Tomáš		náměstek
Ředitelství vodních cest ČR					
	Ing.	Bukovský	Jan	Ph.D.	vedoucí oddělení rozvoje
Sdružení dopravních podniků ČR					
	Ing.	Macháček	Antonín		výkonný ředitel

Sdružení pro dopravní telematiku					
	Ing.	Srp	Roman		více prezident
Sdružení pro výstavbu silnic Praha					
	Ing.	Laušman	Petr		
Sdružení železničních společností					
	Ing.	Mužík	Jiří		předseda představenstva
Správa železniční dopravní cesty, s.o.					
	Ing.	Nejezchleb	Mojmír		náměstek pro modernizaci dráhy
Státní fond dopravní infrastruktury					
	Ing.	Blecha	Tomáš		náměstek sekce SRZ
	Ing.	Čoček	Tomáš	Ph.D.	ředitel SFDI
Svaz dopravy ČR					
	Ing.	Kašík	Petr		výkonný ředitel Svazu dopravy
Svaz měst a obcí České republiky					
		Smékal	Roman		
Svaz podnikatelů ve stavebnictví v ČR					
	Ing.	Ševčík	Pavel		technický ředitel Svazu
Svaz průmyslu a dopravy ČR					
	Mgr.	Rousek	Tomáš		manažer sekce hospodářské politiky SP ČR
Univerzita Pardubice					
	doc. Ing.	Průša	Petr	Ph.D.	proděkan pro vnější vztahy

Příloha 6 – Plnění relevantních předběžných podmínek

Vymezení tematických předběžných podmínek a jejich plnění

Přeběžná podmínka	Prioritní osy, ke kterým se podmínka vztahuje	Přeběžná podmínka splněna: ano/ne /částečně	Kritéria	Kritéria splněna: ano / ne/částečně	Odkazy ⁵	Vysvětlení
7.1. 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.	OP D, PO 2 - Silniční infrastruktura na síti TEN-T a veřejná infrastruktura pro čistou mobilitu OP D, PO 3 - Silniční infrastruktura mimo síť TEN-T	Částečně	Existence komplexního dopravního plánu či plánů nebo rámce či rámců pro investice do dopravy, které splňují právní požadavky pro strategické posouzení dopadů na životní prostředí a stanoví:	částečně	www.dopravnistrategie.cz Dopravní sektorové strategie, 2. fáze - Střednědobý plán rozvoje dopravní infrastruktury s dlouhodobým výhledem (časový horizont 2014 až 2020 s výhledem do roku 2040)	Dopravní sektorové strategie jako plán pro rozvoj a údržbu dopravní infrastruktury byl schválen vládou ČR (dne 13. 11. 2013, usnesení č. 850/2013).. Postup při naplňování této předběžné podmínky byl stanoven následovně: 1) schválení sektorové strategie (ČR má splněno) 2) rozpracování cílů v Akčním plánu strategie (podklady má dodat pro každý ČS JASPERS, předpoklad zpracování Akčního plánu v ČR bude do konce srpna 2014). Akční plán má stanovit úkoly, které musí být splněny do roku 2016 a které se týkají projektů realizovaných v období do r. 2023, Součástí dokumentu Dopravní sektorové strategie, 2. fáze - Střednědobý plán rozvoje dopravní infrastruktury s dlouhodobým výhledem (časový horizont 2014 až 2020 s výhledem do roku 2040) je rovněž harmonogram realizace jednotlivých projektů, přičemž u každého projektu je zmíněno, z jakých zdrojů (resp. dotačních titulů) bude financován. U projektů, které mají být spolufinancovány z Evropského fondu pro regionální rozvoj či z Fondu soudržnosti je počítáno, že budou muset splňovat všechna nezbytná kritéria. I z tohoto důvodu byly do Dopravních sektorových strategií, 2. fáze zařazeny kapitoly, které se zabývají přímo projektovou přípravou a které tedy představují záruku naplnění tohoto kritéria. Tato problematika nicméně bude s vysokou pravděpodobností ještě
			- přínos pro jednotný evropský dopravní prostor v souladu s článkem 10 nařízení EU č. /2013Evropského parlamentu a Rady, včetně pořadí důležitosti investic do: - hlavní sítě TEN-T a globální sít, u nichž se předpokládají investice z EFRR a z Fondu soudržnosti, - sekundární dopravní	částečně	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 a byl zakončen vydáním souhlasného stanoviska – viz http://portal.cenia.cz/eiasea/detail/SEA_MZP129K . Zprostředkující subjekt SFDI a příjemce ŘSD ze svého titulu disponují dostatečnou kapacitou a zkušeností pro	

⁵ Odkaz na strategii, právní akt nebo jiné relevantní dokumenty, včetně odkazů na příslušné oddíly, články či odstavce, doplněné o internetové odkazy nebo přístup k celému znění.

Předběžná podmínka	Prioritní osy, ke kterým se podmínka vztahuje	Předběžná podmínka splněna: ano/ne/částečně	Kritéria	Kritéria splněna: ano / ne/částečně	Odkazy ⁵	Vysvětlení
			obslužnosti.		realizaci silničních projektů (včetně velkých), dílčí nedostatky jsou pouze z hlediska předcházení nesrovnalostem v oblasti ZVZ a jejich včasné identifikace	rozpracována v připravovaném akčním plánu (viz výše). Způsobilost zprostředkujících subjektů a příjemců realizovat projekt je možné již nyní považovat za velmi vysokou. I přesto však budou v tomto ohledu přijímána další opatření. Způsobilost zprostředkujících subjektů a příjemců realizovat projekt je proto řešena v rámci Dopravních sektorových strategií, 2. fáze - Střednědobého plánu rozvoje dopravní infrastruktury s dlouhodobým výhledem (časový horizont 2014 až 2020 s výhledem do roku 2040), byť tato problematika v nich pochopitelně nepředstavuje stěžejní téma (např. v kapitole 54). Kromě toho je této problematice věnována pozornost i v jiných strategických dokumentech, např. v Dopravní politice ČR pro období 2014-2020 s výhledem do roku 2050 (např. v kapitole 5.1.1). Kromě toho jsou na úrovni předpokládaného zprostředkujícího subjektu (SFDI), připravována další opatření, která budou mít dopad i na majoritní příjemce. Rovněž je tato problematika dále řešena v připravovaném akčním plánu (viz výše) formou stanovení opatření pro řešení klíčových problémů v projektové implementaci.
			▪ realistické a vyspělé vypracování projektů, u nichž se předpokládá podpora z EFRR a z Fondu soudržnosti.	částečně		
			Opatření k zajištění způsobilosti zprostředkujících subjektů a příjemců realizovat projekt.	částečně		
7.2. Železniční doprava: Existence – v rámci komplexního plánu či komplexních plánů nebo rámce či rámců – oddíl výslovně věnovaný rozvoji železniční dopravy v souladu s institucionálním uspořádáním členských států (včetně veřejné dopravy na regionální a místní úrovni), čímž se	OP D, PO 1 - Infrastruktura pro železniční a další udržitelnou dopravu	Částečně	Existence oddílu o rozvoji železniční dopravy v rámci dopravního plánu či plánů nebo rámce či rámců, jak je uvedeno výše, které splňují právní požadavky pro strategické posouzení dopadů na životní prostředí a stanoví realistické a vyspělé vypracování projektu (včetně časového plánu a rozpočtového rámce).	částečně	www.dopravnistrategie.cz 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	Dopravní sektorové strategie jako plán pro rozvoj a údržbu dopravní infrastruktury byl schválen vládou ČR (dne 13. 11. 2013, usnesení č. 850/2013). Postup při naplňování této předběžné podmínky byl stanoven následovně: : 1) schválení sektorové strategie (ČR má splněno) 2) rozpracování cílů v Akčním plánu strategie (podklady má dodat pro každý ČS JASPERS, předpoklad zpracování Akčního plánu v ČR bude do konce srpna 2014). Akční plán má stanovit úkoly, které musí být splněny do roku 2016 a které se týkají projektů realizovaných v období do r. 2023, Součástí dokumentu Dopravní sektorové strategie, 2. fáze - Střednědobý plán rozvoje dopravní infrastruktury s dlouhodobým výhledem (časový horizont 2014 až 2020 s
			opatření k zajištění způsobilosti zprostředkujících subjektů a	částečně		

Předběžná podmínka	Prioritní osy, ke kterým se podmínka vztahuje	Předběžná podmínka splněna: ano/ne /částečně	Kritéria	Kritéria splněna: ano / ne/částečně	Odkazy ⁵	Vysvětlení
podporuje rozvoj infrastruktury a zvyšuje se dopravní obslužnost ve vztahu ke globálním sítím a hlavním sítím TEN-T. Investice se vztahují na mobilní majetek, interoperabilitu a budování kapacit.			příjemců realizovat projekt.		prosinci 2011 a byl zakončen vydáním souhlasného stanoviska – viz http://portal.cenia.cz/eiasea/detail/SEA_MZP129K. 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. V železniční dopravě jde o významné přiblížení kvality sítě úrovni starých evropských zemí. Modernizace tratí ve shodě se sektorovou strategií a Národním plánem implementace ERTMS zahrnuje zavádění standardů TSI včetně systému ERTMS s cílem zajištění interoperability systému. ČR se připojuje k evropskému trendu výstavby vysokorychlostních tratí. V současné době byly zahájeny práce zaměřené na definování podoby sítě tzv. Rychlých	výhledem do roku 2040) je rovněž harmonogram realizace jednotlivých projektů, přičemž u každého projektu je zmíněno, z jakých zdrojů (resp. dotačních titulů) bude financován. U projektů, které mají být spolufinancovány z Fondu soudržnosti je počítáno, že budou muset splňovat všechna nezbytná kritéria. I z tohoto důvodu byly do Dopravních sektorových strategií, 2. fáze zařazeny kapitoly, které se zabývají přímo projektovou přípravou a které tedy představují záruku naplnění tohoto kritéria. Tato problematika nicméně bude s vysokou pravděpodobností ještě rozpracována v připravovaném akčním plánu (viz výše). Způsobilost zprostředkujících subjektů a příjemců realizovat projekt je možné již nyní považovat za velmi vysokou. I přesto však budou v tomto ohledu přijímána další opatření. Způsobilost zprostředkujících subjektů a příjemců realizovat projekt je proto řešena v rámci Dopravních sektorových strategií, 2. fáze - Střednědobého plánu rozvoje dopravní infrastruktury s dlouhodobým výhledem (časový horizont 2014 až 2020 s výhledem do roku 2040), byť tato problematika v nich pochopitelně nepředstavuje stěžejní téma (např. v kapitole 54). Kromě toho je této problematice věnována pozornost i v jiných strategických dokumentech, např. v Dopravní politice ČR pro období 2014-2020 s výhledem do roku 2050 (např. v kapitole 5.1.1). Kromě toho jsou na úrovni předpokládaného zprostředkujícího subjektu (SFDI), připravována další opatření, která budou mít dopad i na majoritní příjemce. Rovněž je tato problematika dále řešena v připravovaném akčním plánu (viz výše) formou stanovení opatření pro řešení klíčových problémů v projektové implementaci

Předběžná podmínka	Prioritní osy, ke kterým se podmínka vztahuje	Předběžná podmínka splněna: ano/ne /částečně	Kritéria	Kritéria splněna: ano / ne/částečně	Odkazy ⁵	Vysvětlení
					spojení v ČR (Studie příležitostí, Technická studie a Územně-technické studie).	
7.3. Ostatní způsoby dopravy, včetně vnitrozemské a námořní lodní dopravy, přístavů, multimodálních spojů a letištní infrastruktury: Existence – v rámci komplexního plánu či komplexních plánů dopravy nebo rámce či rámců dopravy – oddílu zvlášť věnovaného vnitrozemské a námořní lodní dopravě, přístavům, multimodálním spojům a letištní infrastrukturu, které přispívají ke zlepšení dopravní obslužnosti ve vztahu ke globálním a hlavním sítím TEN-T a podporují udržitelnou regionální a místní mobilitu.	OP D, PO 1 - Infrastruktura pro železniční a další udržitelnou dopravu	Částečně	Existence oddílu výslovně věnovaného vnitrozemské a námořní lodní dopravě, přístavům, multimodálním spojům a letištní infrastrukturu v rámci plánu či plánů dopravy nebo rámce či rámců dopravy, který:	částečně	www.dopravnistrategie.cz Dopravní sektorové strategie, 2. fáze - Střednědobý plán rozvoje dopravní infrastruktury s dlouhodobým výhledem (časový horizont 2014 až 2020 s výhledem do roku 2040)	
			splňuje zákonné požadavky na strategické posouzení dopadů na životní prostředí	částečně	www.dopravnistrategie.cz Dopravní sektorové strategie, 2. fáze - Střednědobý plán rozvoje dopravní infrastruktury s dlouhodobým výhledem (časový horizont 2014 až 2020 s výhledem do roku 2040)	Dopravní sektorové strategie jako plán pro rozvoj a údržbu dopravní infrastruktury byl schválen vládou ČR (dne 13. 11. 2013, usnesení č. 850/2013). Postup při naplňování této předběžné podmínky byl stanoven následovně: 1) schválení sektorové strategie (ČR má splněno) 2) rozpracování cílů v Akčním plánu strategie (podklady má dodat pro každý ČS JASPERS, předpoklad zpracování Akčního plánu v ČR bude do konce srpna 2014). Akční plán má stanovit úkoly, které musí být splněny do roku 2016 a které se týkají projektů realizovaných v období do r. 2023,
			stanoví realistický a vyspělý plán provádění projektů (včetně harmonogramu a rozpočtového rámce);	částečně	Východiskem pro výběr infrastrukturních projektů je dokument Dopravní sektorové strategie II. fáze (pro období 2014–2020), který obsahuje prioritizaci potřeb výstavby dopravní infrastruktury vzešlou z rozsáhlé multikriteriální analýzy. Tento materiál rovněž obsahuje	
			Opatření k zajištění způsobilosti zprostředkujících subjektů a příjemců realizovat projekt.	částečně		Rovněž v případě této předběžné podmínky je stanoveno, že v akčním plánu bude řešena problematika přípravy projektů a schopnost zprostředkujících subjektů a příjemců zajistit přípravu projektů. Snaha snižovat spotřebu zdrojů v dopravě a to jak absolutně, tak i v jednotkových nákladech, navazuje na oblast energetických úspor a konkurenceschopnosti podniků. Promítá se do budování a rozvoje nízkouhlíkových dopravních systémů šetrných k životnímu prostředí, představovaných zejména multimodalitou

Předběžná podmínka	Prioritní osy, ke kterým se podmínka vztahuje	Předběžná podmínka splněna: ano/ne /částečně	Kritéria	Kritéria splněna: ano / ne/částečně	Odkazy ⁵	Vysvětlení
					analýzu opatření na dopravní infrastrukturu včetně nedostatků a dále zdůvodnění potřeb rozvoje regionální infrastruktury včetně jejího odůvodnění.	dopravy včetně vnitrozemské vodní dopravy, drážní městskou a příměstskou dopravou a s ní spojeným ekologicky čistým vozovým parkem, ITS v silniční dopravě v rámci aglomerací a cyklistickou dopravou.

Popis opatření, která musí být provedena, aby bylo dosaženo splnění příslušných tematických předběžných podmínek

Tematická předběžná podmínka	Nesplněná kritéria	Opatření, která je nutno přijmout	Termín splnění (datum)	Odpovědné orgány
7.1. 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.	Existence komplexního dopravního plánu či plánů nebo rámce či rámců pro investice do dopravy, které splňují právní požadavky pro strategické posouzení dopadů na životní prostředí a stanoví: - přínos pro jednotný evropský dopravní prostor v souladu s článkem 10 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013, včetně pořadí důležitosti investic do: - hlavní sítě TEN-T a globální sítě, u nichž se předpokládají investice z EFRR a z Fondu soudržnosti; a - sekundární dopravní obslužnosti;	Dopravní sektorové strategie jako plán pro rozvoj a údržbu dopravní infrastruktury byl schválen vládou ČR (dne 13. 11. 2013, usnesení č. 850/2013). Postup při naplňování této předběžné podmínky byl stanoven následovně - schválení sektorové strategie (ČR má splněno) - rozpracování cílů v Akčním plánu strategie (podklady má dodat pro každý ČS JASPERS, předpoklad zpracování Akčního plánu v ČR bude do konce srpna 2014). Akční plán má stanovit úkoly, které musí být splněny do roku 2016 a které se týkají projektů realizovaných v období do r. 2023.	Srpen 2014	MD
	realistické a vyspělé vypracování projektů, u nichž se předpokládá podpora z EFRR a z Fondu soudržnosti;	Součástí dokumentu Dopravní sektorové strategie, 2. fáze - Střednědobý plán rozvoje dopravní infrastruktury s dlouhodobým výhledem (časový horizont 2014 až 2020 s výhledem do roku 2040) je rovněž harmonogram realizace jednotlivých projektů, přičemž u každého projektu je zmíněno, z jakých zdrojů (resp. dotačních titulů) bude financován. U projektů, které mají být spolufinancovány z Evropského fondu pro regionální rozvoj či z Fondu soudržnosti je počítáno, že budou muset splňovat všechna nezbytná kritéria. I z tohoto důvodu byly do Dopravních sektorových strategií, 2. fáze zařazeny kapitoly, které se zabývají přímo projektovou přípravou a které tedy představují záruku naplnění tohoto kritéria. Tato problematika nicméně bude s vysokou pravděpodobností ještě rozpracována v připravovaném akčním plánu (viz výše).	Srpen 2014	MD
	Opatření k posílení způsobilosti zprostředkujících subjektů a příjemců realizovat projekt	Způsobilost zprostředkujících subjektů a příjemců realizovat projekt je možné již nyní považovat za velmi vysokou. I přesto však budou v tomto ohledu přijímána další opatření. Způsobilost zprostředkujících subjektů a příjemců realizovat projekt je proto řešena v rámci Dopravních sektorových strategií, 2. fáze - Střednědobého plánu rozvoje dopravní infrastruktury s dlouhodobým výhledem (časový horizont 2014 až 2020 s výhledem do roku 2040), byť tato problematika v nich pochopitelně nepředstavuje stěžejní téma (např. v kapitole 54). Kromě toho je této problematice věnována pozornost i v jiných strategických dokumentech, např. v Dopravní politice ČR pro období 2014-	Srpen 2014	MD

Tematická předběžná podmínka	Nesplněná kritéria	Opatření, která je nutno přijmout	Termín splnění (datum)	Odpovědné orgány
		2020 s výhledem do roku 2050 (např. v kapitole 5.1.1). Kromě toho jsou na úrovni předpokládaného zprostředkujícího subjektu (SFDI), připravována další opatření, která budou mít dopad i na majoritní příjemce. Rovněž tato problematika dále řešena v připravovaném akčním plánu (viz výše) formou stanovení opatření pro řešení klíčových problémů v projektové implementaci		
7.2. Železniční doprava: Existence – v rámci komplexního národního dopravního plánu či plánů nebo rámce či rámců – specifické kapitoly o rozvoji železniční dopravy v souladu s institucionálním uspořádáním členských států (včetně týkající se 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. Investice se vztahují na mobilní majetek, interoperabilitu a budování kapacit.	Existence oddílu o rozvoji železniční dopravy v rámci dopravního plánu či plánů nebo rámce či rámců, jak se uvedeno výše, které splňují právní požadavky pro strategické posouzení dopadů na životní prostředí a stanoví realistické a vyspělé vypracování projektu (včetně harmonogramu a rozpočtového rámce);	Dopravní sektorové strategie jako plán pro rozvoj a údržbu dopravní infrastruktury byl schválen vládou ČR (dne 13. 11. 2013, usnesení č. 850/2013). Postup při naplňování této předběžné podmínky byl stanoven následovně: • schválení sektorové strategie (ČR má splněno) • rozpracování cílů v Akčním plánu strategie (podklady má dodat pro každý ČS JASPERS, předpoklad zpracování Akčního plánu v ČR bude do konce srpna 2014). Akční plán má stanovit úkoly, které musí být splněny do roku 2016 a které se týkají projektů realizovaných v období do r. 2023, Součástí dokumentu Dopravní sektorové strategie, 2. fáze - Střednědobý plán rozvoje dopravní infrastruktury s dlouhodobým výhledem (časový horizont 2014 až 2020 s výhledem do roku 2040) je rovněž harmonogram realizace jednotlivých projektů, přičemž u každého projektu je zmíněno, z jakých zdrojů (resp. dotačních titulů) bude financován. U projektů, které mají být spolufinancovány z Fondu soudržnosti je počítáno, že budou muset splňovat všechna nezbytná kritéria. I z tohoto důvodu byly do Dopravních sektorových strategií, 2. fáze zařazeny kapitoly, které se zabývají přímo projektovou přípravou a které tedy představují záruku naplnění tohoto kritéria. Tato problematika nicméně bude s vysokou pravděpodobností ještě rozpracována v připravovaném akčním plánu (viz výše).	Srpen 2014	MD
	opatření k zajištění způsobilosti zprostředkujících subjektů a příjemců realizovat projekt.	Způsobilost zprostředkujících subjektů a příjemců realizovat projekt je možné již nyní považovat za velmi vysokou. I přesto však budou v tomto ohledu přijímána další opatření. Způsobilost zprostředkujících subjektů a příjemců realizovat projekt je proto řešena v rámci Dopravních sektorových strategií, 2. fáze - Střednědobého plánu rozvoje dopravní infrastruktury s dlouhodobým výhledem (časový horizont 2014 až 2020 s výhledem do roku 2040), byť tato problematika v nich pochopitelně nepředstavuje stěžejní téma (např. v kapitole 54). Kromě toho je této problematice věnována pozornost i v jiných strategických dokumentech, např. v Dopravní politice ČR pro období 2014-2020 s výhledem do roku 2050 (např. v kapitole 5.1.1). Kromě toho jsou na úrovni předpokládaného zprostředkujícího subjektu (SFDI), připravována další opatření, která budou mít dopad i na majoritní příjemce. Rovněž tato problematika dále řešena v připravovaném akčním plánu (viz výše) formou stanovení opatření pro řešení klíčových	Srpen 2014	MD

Tematická předběžná podmínka	Nesplněná kritéria	Opatření, která je nutno přijmout	Termín splnění (datum)	Odpovědné orgány
		problémů v projektové implementaci)		
7.3. Ostatní způsoby dopravy, včetně vnitrozemské a námořní lodní dopravy, přístavů, multimodálních spojů a letištní infrastruktury: Existence – v rámci komplexního plánu či komplexních plánů dopravy nebo rámce či rámců dopravy – oddílu zvlášť věnovaného vnitrozemské a námořní lodní dopravě, přístavům, multimodálním spojům a letištní infrastruktury, které přispívají ke zlepšení dopravní obslužnosti ve vztahu ke globálním a hlavním sítím TEN-T a podporují udržitelnou regionální a místní mobilitu.	Existence oddílu výslovně věnovaného vnitrozemské a námořní lodní dopravě, přístavům, multimodálním spojům a letištní infrastruktury v rámci plánu či plánů dopravy nebo rámce či rámců dopravy, který:	Dopravní sektorové strategie jako plán pro rozvoj a údržbu dopravní infrastruktury byl schválen vládou ČR (dne 13. 11. 2013, usnesení č. 850/2013). Postup při naplňování této předběžné podmínky byl stanoven následovně: • schválení sektorové strategie (ČR má splněno) • rozpracování cílů v Akčním plánu strategie (podklady má dodat pro každý ČS JASPERS, předpoklad zpracování Akčního plánu v ČR bude do konce srpna 2014). Akční plán má stanovit úkoly, které musí být splněny do roku 2016 a které se týkají projektů realizovaných v období do r. 2023, Rovněž v případě této předběžné podmínky je stanoveno, že v akčním plánu bude řešena problematika přípravy projektů a schopnost zprostředkujících subjektů a příjemců zajistit přípravu projektů	Srpen 2014	MD
	▪ splňuje zákonné požadavky na strategické posouzení dopadů na životní prostředí;			
	▪ stanoví realistický a vyspělý plán provádění projektů (včetně harmonogramu a rozpočtového rámce);			
	Opatření k zajištění způsobilosti zprostředkujících subjektů a příjemců realizovat projekt.			