

Operační program Doprava 2014-2020

Fáze 2 - pracovní návrh

Verze 3

Ministerstvo dopravy

září 2013

OBSAH

1. Příprava operačního programu a zapojení partnerů.....	4
2. Strategie pro příspěvek operačního programu ke strategii EU zaměřené na inteligentní a udržitelný růst podporující začlenění	7
2.1 Identifikace potřeb na úrovni operačního programu	7
2.2 Příspěvek OP k naplňování strategie Evropa 2020 a dalších relevantních strategických dokumentů.....	20
2.3 Strategie OP Doprava.....	29 30
2.4 Zdůvodnění finančních alokací	35 36
3. Popis prioritních os OP Doprava.....	40
3.1 Prioritní osa 1 - Infrastruktura pro železniční a další udržitelnou dopravu	40
3.1.2 Podporované aktivity k dosažení specifických cílů a odpovídajících indikátorů výstupu	46
46	
3.2 Prioritní osa 2 – Silniční infrastruktura na síti TEN-T a veřejná infrastruktura pro čistou mobilitu	50 50
3.2.1 Identifikace investičních priorit a popis korespondujících specifických cílů.....	50 50
3.2.2 Podporované aktivity k dosažení specifických cílů a odpovídajících indikátorů výstupu	51 51
51	
3.3 Prioritní osa 3 – Silniční infrastruktura mimo síť TEN-T	53 53
3.3.1 Identifikace investičních priorit a popis korespondujících specifických cílů.....	53 53
3.3.2 Podporované aktivity k dosažení specifických cílů a odpovídajících indikátorů výstupu	53
53	
3.4 Popis principů pro výběr operací.....	54 54
3.5 Specifikace velkých projektů	55 55
3.6 Společné a specifické indikátory OP Doprava	55 55
3.7 Výkonnostní rámec.....	68 68
3.8 Kategorie intervencí	68 68
3.9 Prioritní osa 4 – Technická pomoc	69 69
3.9.1 Specifický cíl 4.1 - Technická pomoc pro zajištění implementace OP Doprava	69 69
3.9.2 Seznam indikátorů	69 69
3.9.3 Popis podporovaných aktivit a jejich očekávaný příspěvek k naplnění specifických cílů (úroveň prioritní osy technická pomoc)	70 70

3.9.4	Kategorie intervencí a orientační rozpis zdrojů.....	7171
4.	Finanční plán.....	7272
4.1	Tabulka uvádějící pro jednotlivé roky výši celkových finančních závazků plánovaných podpor z jednotlivých fondů (EUR).....	7272
4.2	Finanční plán OP na celé programové období s uvedením celkové finanční alokace každého fondu v OP, národního financování a míry spolufinancování pro každou prioritní osu (EUR)....	7373
4.3	Rozdělení finančního plánu operačního programu podle prioritních os, fondu a tematických cílů pro EFRR, ESF a FS.....	7474
5.	Příspěvek k integrovanému přístupu pro územní rozvoj	7575
5.1	Plánovaný přístup k udržitelnému integrovanému rozvoji měst	7777
6.	Řízení a implementace OP Doprava.....	7979
6.1	Instituce a subjekty odpovědné za řízení, kontrolu a audit.....	7979
6.1.1	Řídící orgán OP Doprava	8080
6.1.2	Zprostředkující subjekt pro implementaci.....	8181
6.1.3	Národní orgán pro koordinaci	8282
6.1.4	Platební a certifikační orgán.....	8282
6.1.5	Auditní orgán.....	8383
6.2	Role partnerů při implementaci, monitoringu a evaluaci operačního programu	8383
6.2.1	Partnerství při přípravě operačního programu.....	8383
6.2.2	Monitorovací výbor programu	8484
7.	Mechanismus k zajištění koordinace.....	8686
7.1	Koordinace při přípravě operačního programu	8686
7.2	Koordinační mechanismy během realizace OPD	8888
8.	Předběžné podmínky	9292
8.1	Určení platných předběžných podmínek a vyhodnocení jejich plnění.....	9292
8.2	Popis opatření, která mají být provedena, aby bylo dosaženo splnění obecných a tematických předběžných podmínek, které nejsou splněny ke dni předložení operačního programu, zodpovědné orgány a odpovídající harmonogram pro naplnění příslušných opatření	101103
9.	Snižování administrativní zátěže pro příjemce.....	102104
10.	Horizontální principy (čl. 87(3))	104106
10.1	Udržitelný rozvoj.....	105107
10.2	Rovné příležitosti a ochrana před diskriminací	107109
10.3	Rovnost mezi muži a ženami.....	108110
11.	Přílohy	113115

1. PŘÍPRAVA OPERAČNÍHO PROGRAMU A ZAPOJENÍ PARTNERŮ

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 na léta 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 je připravován v gesci MD souběžně s přípravou Dohody o partnerství a dalších operačních programů. Jeho zpracování bylo zahájeno v návaznosti na přijetí usnesení vlády ČR č. 867/2012 a 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 (do listopadu 2013) v závislosti na stavu vyjednávání příslušné legislativy a v závislosti na stavu přípravy a vyjednávání Dohody o partnerství bude program kompletně dopracován a postoupen vládě ČR k projednání,
- následně bude program předložen a oficiálně projednán s Evropskou komisí (dále jen „EK“), upraven a poté bude konečná verze programu předložena EK ke schválení.

Souběžně s přípravou OP Doprava je v souladu s čl. 48 návrhu obecného nařízení realizován proces ex-ante hodnocení programu. Zajišťováno je také vyhodnocení SEA, tedy vyhodnocení souladu se zákonem č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí,

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.

ve znění pozdějších předpisů. Výsledky těchto procesů budou zohledněny v konečné verzi dokumentu.

Příprava je realizována v souladu s principem partnerství. Příslušní partneři byli přizváni k přípravě dokumentu v rámci tzv. Platformy pro přípravu OPD 2014-2020, kterou ustavilo MD a její první zasedání proběhlo 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 jejích 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
- Návrh Nařízení Evropského parlamentu a Rady o společných ustanoveních ohledně Evropského fondu pro regionální rozvoj, Evropského sociálního fondu, Fondu soudržnosti, Evropského zemědělského fondu pro rozvoj venkova a Evropského námořního a rybářského fondu, jichž se týká společný strategický rámec, o obecných

ustanoveních ohledně Evropského fondu pro regionální rozvoj, Evropského sociálního fondu a Fondu soudržnosti a o zrušení nařízení (ES) č. 1083/2006 (dále jen „obecné nařízení“)

- Návrh Nařízení Evropského parlamentu a rady o zvláštních ustanoveních týkajících se Evropského fondu pro regionální rozvoj a cíle Investice pro růst a zaměstnanost a o zrušení nařízení (ES) č. 1080/2006
- Návrh Nařízení Evropského parlamentu a rady o Fondu soudržnosti a o zrušení nařízení Rady (ES) č. 1084/2006
- BÍLÁ KNIHA: Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje, KOM (2011) 144 v konečném znění
- Rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 661/2010/EU o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě
- Návrh Nařízení Evropského parlamentu a Rady o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě
- Draft Template and Guidelines for the Content of the Operational Programme, který zpracovala Evropská komise
-
- Návrh směrnice Evropského parlamentu a Rady o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva.

OPD je zpracováno v souladu s dokumentem Metodický pokyn pro přípravu programových dokumentů pro programové období 2014–2020, který zpracovalo MMR.

2. STRATEGIE PRO PŘÍSPĚVEK OPERAČNÍHO PROGRAMU KE STRATEGII EU ZAMĚŘENÉ NA INTELIGENTNÍ A UDRŽITELNÝ RŮST PODPORUJÍCÍ ZAČLENĚNÍ

2.1 Identifikace potřeb na úrovni operačního programu

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

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

Jedním ze základů pro řešení dopravní problematiky je kvalitní dopravní infrastruktura jako základní předpoklad pro dopravní provoz. Dá se konstatovat, že dopravní dostupnost je pro všechny regiony ČR zajištěna, avšak ne vždy v dostatečné kvalitě. To je jednou z příčin nerovnovážného postavení regionů, neboť kvalita dopravní dostupnosti je jedním z aspektů konkurenceschopnosti regionů.

Nařízení o hlavních směrech pro rozvoj TEN-T stanoví pro Českou republiku závazek do roku 2030 dobudovat dopravní infrastrukturu tzv. hlavní sítě TEN-T, a to multimodálně v oblasti železniční, silniční, vodní, multimodální a letecké dopravy resp. jejího napojení na železniční síť, a zároveň zajistit provázanost těchto sítí v multimodálních uzlech. Do roku 2050 by pak měla Česká republika 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. Nedokončení hlavní sítě TEN-T je jednou z hlavních překážek jednotného evropského obchodu, nedokončení globální sítě pak znamená znevýhodnění dotčených regionů na úrovni NUTS II.

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

Každý druh dopravy hraje v dopravní soustavě nenahraditelnou úlohu, a neplní-li ji v dostatečné míře, vede to k celospolečenským ztrátám, zejména v důsledku nárůstu externalit. Každý druh dopravy proto má význam v určitém segmentu dopravního trhu. Růst přepravy 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 – železniční a vodní doprava může fungovat i jako služba pro silniční dopravce. 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.

Pro fungování dopravního systému jsou nezbytné tři základní složky: dopravní síť a stavby, dopravní prostředky a vlastní řízení dopravního provozu nebo řízení procesu přemísťování osob nebo věcí. 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 komodality² v nákladní dopravě, problematiku vnitřní a vnější bezpečnosti v dopravě (safety a security), dopravní problémy v hustě osídlených oblastech, zavádění moderních technologií a alternativní energie pro dopravu.

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

2.1.1 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 (např. dokončení D8 a silničního okruhu kolem Prahy). Některá krajská centra stále nemají kvalitní napojení na síť dálnic a rychlostních silnic. Stále chybí řada obchvatů sídel, která umožní odlehčit obytné zástavbě od dopravního zatížení.

Stále vyšší tlak na rychlost, bezpečnost a komfort přepravy, ale také na šetrnost dopravních cest k životnímu prostředí způsobuje, že stávající síť dálnic a rychlostních komunikací, vzhledem k neustále rostoucí mobilitě obyvatelstva a přepravní zátěži, je v nedostatečná nejen z hlediska rozsahu sítě, ale také z hlediska nevyhovujícího stavu stávající sítě.

Kromě dálnic a rychlostních silnic mají velký význam pro dopravní obsluhu republiky silnice I. třídy. Ač jejich délka představuje pouze 11 % délky silniční sítě, je po nich realizováno 43,2 % dopravního výkonu na celé síti. 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 (malá šířka vozovky, velké podélné sklony, směrové oblouky o malém poloměru), s malou vybaveností

² využívání optimálního druhu dopravy samostatně nebo v jejich kombinaci

(nedostatek odpočívák, sociálního zařízení), ale také se zmíněnými nepopulárními průjezdy měst. Dalším důvodem neuspokojivé situace v dálniční a silniční dopravě je technický stav vozovek, který vyžaduje v mnoha případech obnovu, neboť v současném stavu způsobuje snižování komfortu jízdy, nehodovost, zvyšování nákladů uživatelů a ovlivňuje jejich zdraví.

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

V posledních 20 letech došlo v České republice k prudkému nárůstu objemu silniční dopravy a to jak nákladní, tak osobní. Pokud jde o předpokládané trendy podrobně analyzované v rámci Dopravních sektorových strategií, 2. fáze, v období do roku 2020 je predikováno pokračování růstu výkonů silniční dopravy, a to zejména v oblasti osobní individuální dopravy.

Na skutečný průběh nárůstu výkonů bude mít vliv celková hospodářská situace, výše a rozsah mýtného (zahrnujícího i internalizaci externích nákladů) a to nejen v ČR, ale i v okolních zemích, stejně jako ceny pohonných hmot. V rámci Dopravních sektorových strategií, 2. fáze byl model dopravních prognóz sestaven za účasti širší skupiny odborníků nejen z oblasti dopravy a refletoval v rámci kalibrace modelu i predikce z okolních zemí.

Silniční doprava je nenahraditelná v místech rozptýlených přepravních proudů a v případech 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.

Je nutno rovněž uvést, že rychlostní silnice v ČR jsou svými parametry komunikacemi dálničního typu. V této souvislosti má Ministerstvo dopravy připraven návrh legislativní změny, prezentované veřejnosti jako tzv. „Nové pojetí dálniční sítě“. Tato změna v případě přijetí povede k rekatégorizaci současných rychlostních silnic na dálnice II. třídy. Spolu s tímto krokem bude moci být ve větší míře využita kategorie silnic pro motorová vozidla s nově povolovanou maximální rychlostí až 110 km/h na těch úsecích stávajících komunikací, které po provedení bezpečnostních auditů umožní zvýšení rychlosti ze současných 90 km/h. Do kategorie silnic pro motorová vozidla by nově byly zařazeny především v minulosti vybudované úseky čtyřpruhových směrově rozdělených silnic I. třídy a

ty rychlostní silnice, jejichž parametry nebudou vyhovovat požadavkům na dálnice II. třídy. Tento krok bude výrazným přínosem pro uživatele z pohledu dosahovaných časových úspor.

Kategorie „high quality roads“, (viz dohoda AGR) tj. 2 – 3 pruhové silnice s usměrněnými vjezdy a výjezdy vedené výhradně v extravilánu jsou budovány v ČR zatím pouze v omezené míře. Větší využívání této kategorie silnic při novostavbách by vedlo ke zvýšení efektivity výstavby sítě zejména v oblastech s nižší hustotou osídlení a tedy nižším předpokládaným zatížením. V rámci Dopravních sektorových strategií, 2. fáze bylo indikováno množství rozvojových záměrů (především dosud sledované rychlostní silnice), jejichž navrhovaná kapacita se na základě posouzení v celostátním i přeshraničním kontextu ukazuje jako předdimenzovaná. Dopravní sektorové strategie tak iniciovaly podrobnější prověření návrhových parametrů sledovaných rychlostních silnic s cílem dosáhnout jejich optimalizace a ekonomické efektivity – tedy např. možnost vybudování pouze polovičního profilu se šířkou zpevnění umožňující provoz v režimu 2+1 jízdní pruh.

V majetku státu je celkem 7 426 km silnic. Po téměř 40 letech výstavby sítě dálnic a rychlostních silnic dosahuje celková délka pouze 1 227 km z plánovaných téměř 2 200 km. Dosud chybí vybudovat značnou část délky páteřní infrastruktury silniční dopravy, v provozu je jen 56 % z délky plánované sítě dálnic a rychlostních silnic. Dopravní sektorové strategie, 2. fáze vyhodnotily priority v rámci budování tohoto zbytku nadřazené sítě s důrazem na potřebu odstraňování největších problémů (úzkých míst z pohledů kapacity, resp. z pohledu vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví) v nejkratším možném čase s přihlédnutím ke stavu rozpracovanosti (připravenosti) jednotlivých opatření.

Nedokončené úseky sítě dálnic a rychlostních silnic, špatný stav stávající sítě a bodové závady na síti silnic I. třídy mají důsledky pro bezpečnost a podílí se rovněž na vysoké nehodovosti. Tato skutečnost vede i k velkému počtu usmrčených osob, který dosáhl v ČR nejhorších hodnot v roce 2008, a to 104 na 1 mil. obyvatel, což výrazně překračovalo průměr EU, kde je tento počet 78 osob. Nepříznivý stav byl ovlivněn dosažením vysokého stupně motorizace bez odpovídajícího zlepšení infrastruktury v krátkém časovém období. V současné době mají tyto hodnoty zlepšující se trend.

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

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

na údržbu a opravy silnic a dálnic. Tato potřeba byla podrobně odůvodněna v rámci Dopravních sektorových strategií. Výsledný scénář financování potřeb Dopravních sektorových strategií s nárůstem těchto prostředků počítá.

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. Pozornost by měla být zaměřena především na dokončení opravy D1, dokončení D1, D8 a D11, R35 (Opatovice - Opatov), R1 (stavba 511), D3 (Veselí nad Lužnicí – Třebotín) a R49 (Hulín – Fryšták). Kapacita nově budovaných silnic musí odpovídat prognózovaným intenzitám provozu. Pozornost bude zaměřena i na zabezpečení dostatečné kapacity silniční infrastruktury v příhraničních oblastech a také na kvalitnější řešení tranzitní dopravy dnes procházející obcemi.

Důležitým aspektem je zavádění moderních technologií ITS, které umožňují nejen zvyšovat komfort a bezpečnost dopravy, ale jsou rovněž nástrojem optimalizace využití kapacity dopravní infrastruktury. Současný stav je charakterizován nízkým podílem ITS na řízení a usměrňování provozu, a to zejména na síti TEN-T.

V souvislosti s predikovaným růstem objemu silniční dopravy bude v dalším období klíčové, aby pokračoval pozitivní trend v ekologizaci vozového parku a nedocházelo tak k výraznému nárůstu emisí, resp. aby byl vytvořen předpoklad pro jejich pokles. Z tohoto důvodu bude třeba podporovat na straně státu i soukromého sektoru opatření, která budou jako vhodná indikována v „Akčním plánu čisté mobility“, jehož zpracování předpokládá Dopravní politika ČR.

2.1.2 Železniční a multimodální doprava

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

V současnosti je v České republice v provozu přibližně 9 500 km železničních tratí, což je vzhledem k rozloze území ČR jedna z nejhustějších železničních sítí na světě. Na druhé straně pouze zhruba 33 % délky vybudovaných tratí je elektrizovaných.

Železniční doprava je v případě osobní dopravy důležitá tam, kde jsou silné přepravní proudy. Jde zejména o rychlou dálkovou dopravu (cílem evropské dopravní politiky je uplatnění dálkové železniční dopravy nejen s ohledem na silniční dopravu, ale železniční doprava by měla postupně nahrazovat i leteckou dopravu na střední vzdálenosti až do přibližně 1000 km). Dále je železnice efektivní jako páteř městské, příměstské a regionální dopravy. Její význam

stoupá zejména v hustě osídlených oblastech, kde vznikají největší problémy v silniční dopravě v důsledku velkých prostorových nároků silniční dopravy. Pro zvýšení atraktivity železniční dopravy je však problémem přetrvávající nedostatečná integrace (přepravní, tarifní, informační) s ostatními systémy veřejné 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 (příměstská a regionální doprava klade vysoké požadavky na kapacitu, neboť intervaly na jednotlivých linkách jsou již dnes běžně 15 minut a méně, v poměrně hustých intervalech jsou i linky dálkové osobní dopravy a kapacitní problém vyplývá i z rozdílných rychlostí vlaků příměstské, dálkové a nákladní dopravy). Nákladní vlaky proto v nejzatíženějších směrech potřebují samostatné trasy, které se vyhýbají tratím s intenzivní osobní dopravou. Z toho důvodu je síť TEN-T pro železniční dopravu řešena samostatně pro osobní a nákladní dopravu. Síť pro osobní dopravu se dále dělí na tratě konvenční a vysokorychlostní.

V roce 1993 bylo v ČR zahájeno postupné budování 4 tranzitních železničních koridorů tvořících páteřní síť jak z hlediska vnitrostátní dopravy, tak z hlediska tranzitní dopravy a napojení ČR na klíčové železniční tahy v sousedních zemích. Tratě zahrnuté do TŽK procházejí buď modernizací, zahrnující opatření, včetně úprav vedení traťových úseků, umožňující zvýšení traťové rychlosti do 160 km/h a zajištění dalších požadovaných parametrů. Anebo se jedná pouze o optimalizaci, při které se optimalizují parametry tratě zpravidla na stávajícím zemním tělese.

Do dnešního dne byly dokončeny, s výjimkou několika úseků, zatím I. a II. koridor (Děčín – Praha – Pardubice – Brno – Břeclav a Břeclav – Hodonín – Přerov – Ostrava). V následujícím období bude pozornost věnována zejména modernizaci a přestavbě hlavních železničních uzlů a dobudování dalších dvou koridorů (III. tranzitní koridor Cheb – Plzeň – Praha – Olomouc – Ostrava – Mosty u Jablunkova a IV. tranzitní koridor Děčín – Ústí nad Labem – Praha – České Budějovice – Horní Dvořiště), se jako reálné jeví do roku 2020. Výjimkou bude zřejmě úsek IV. TŽK Nemanice – Ševětín. V případě úseku Praha – Beroun je v tomto termínu reálná pouze optimalizace stávající tratě.

Do budoucna jsou potřebné různé druhy investic, od revitalizací, optimalizací a modernizací k dovybavení železnic o zabezpečovací systém či elektrizaci. V dalším období je nutné počítat s dokončením základní sítě železničních tratí, které zajistí napojení na rozhodující transevropské směry (spojení Plzeň – Česká Kubice), propojení všech regionů (Brno – Přerov, nutnost zajistit obsluhu průmyslové zóny v Mladé Boleslavi v relaci Mladá Boleslav – Nymburk a postupné napojování liberecké aglomerace na kapacitní železniční síť, zkvalitnění napojení strategické průmyslové zóny Nošovice na železniční síť), napojit mezinárodní letiště Praha na síť dálkové železniční dopravy a řešit významné městské a příměstské vazby (Praha – Kladno, Hradec Králové – Chrudim, Otrokovice – Vizovice, Liberec – Tanvald a další).

Zvláštní pozornost je třeba věnovat zlepšování infrastruktury na vstupech do velkých měst (Beroun – Praha, Říčany – Praha, obdobně vstup do Brna, Ostravy atd.), kde se vytvářejí nejproblematictější úzká místa na železniční síti, která jsou v konečném důsledku problémem pro dálkovou (spojení regionů) i regionální (aglomerační) dopravu. Sem by měly být infrastrukturní investice směřovány prioritně, naopak mimo aglomerace jsou kapacitní problémy méně významné.

V období let 2014 – 2020 rovněž musí pokračovat příprava vysokorychlostních tratí v souladu s Politikou transevropské dopravní sítě (očekává se rychlý rozvoj systému VRT ze západu směrem do Polska i Rakouska), neboť v opačném případě by se Česká republika stala postupně periferií v centru Evropy. Je především nutné zpracovat koncepci VRT/RS v kontextu existující železniční sítě, včetně interakce se sítí konvenční železnice. V kontextu rozvoje evropské železniční sítě pro období 2014 – 2020 by měla být jasně definována úloha VRT z hlediska vnitrostátních přepravních vztahů.

Jako potřebné se jeví i zlepšení koordinace rozvoje infrastruktury s objednávkou výkonů ve veřejné dopravě, resp. s požadavky dopravců obecně. Je potřeba zajistit, aby investicemi dosažené parametry byly skutečně využity v provozu (zvýšení kapacity dráhy, traťová rychlost, traťová třída zatížení, elektrizace).

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

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

Infrastruktura pro multimodální dopravu má zajistit optimální využívání všech druhů dopravy v nákladní dopravě, a tím snižovat externality v dopravě a řešit snižování dopadů dopravy na životní prostředí, globální změny, veřejné zdraví a nehodovost. Na české železniční síti je málo terminálů, které mají dostatečnou kapacitu a technické parametry. V této souvislosti je nutné podpořit výstavbu terminálů multimodální dopravy s případnou vazbou na veřejná logistická centra, neboť síť těchto terminálů je z hlediska technických parametrů prakticky nevyužitelná a brání tak dalšímu rozvoji nákladní železniční dopravy. Systém musí být budován tak, aby mohl fungovat na bázi „veřejnosti“ (tzn. umožnit poskytovat služby komukoliv a pro kohokoliv za stejných podmínek nediskriminačně). Intermodální doprava tak bude službou pro silniční dopravce a umožní rovněž napojit stávající logistická centra

napojená pouze na silniční síť na linky intermodální dopravy. Je proto nutné podpořit vznik překladišť včetně napojení na infrastrukturu silniční, železniční a eventuálně i vodní a letecké dopravy, podpořit vybavení překládkovými mechanizmy a umožnit v těchto lokalitách rozšíření na veřejné logistické centrum (dostavba v režii soukromého sektoru). Důležité je rovněž v případě rozsáhlých průmyslových areálů obsazených velkými investory zajistit napojení na železniční síť tak, aby bylo možné dopravovat zboží po železnici v režimu vlečka – vlečka bez prodražující překládky.

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

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

2.1.3 Vnitrozemská vodní doprava

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

Vodní doprava je reprezentována především nákladní dopravou a osobní dopravou pro rekreační účely a provozováním přívozdů. Podíl na přepravním trhu tvoří pouze necelé jedno procento z celkového objemu nákladní přepravy. Přírodní podmínky v České republice a současný rozsah a technický stav vodních cest umožňují plavbu pouze na dvou vodních cestách – Labsko-vltavské vodní cestě a Baťově kanálu na Moravě, který však slouží pouze

pro rekreační dopravu. Rekreační dopravě taktéž slouží zprovozněný úsek horní Vltavy České Budějovice – Týn n. Vlt., který byl dokončen v období 2007-2013.

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

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 celém povodí řek). Tento problém by mělo vyřešit vybudování plavebního stupně Děčín, jakožto plavebně úzkého místa na transevropské dopravní síti TEN-T. Příprava tohoto záměru je dlouhodobě komplikována hledáním všeobecného kompromisu mezi podmínkami technického řešení a zájmy ochrany přírody a krajiny.

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

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

2.1.4 Městská mobilita a veřejná doprava

Dopravní obslužnost patří k základním veřejným službám, které zajišťuje veřejná správa. Na jejím zajišťování se podílí stát, kraje a obce. Základním nástrojem pro její plánování, jakož i pro provázání objednávek a vytváření synergií ve vertikální úrovni (objednávka státu, krajů a obcí) i v horizontální úrovni (návaznost objednávek sousedních krajů a eliminace „hluchých“ zón na hranici krajů) je vytváření střednědobých dopravních plánů. Plánování dopravní obslužnosti představuje jeden z důležitých vstupů pro plánování výstavby a modernizace sítě dopravní infrastruktury, a to zejména železniční.

Kvalitní a efektivní veřejná dopravu jako nástroj zajišťování mobility osob ve městech a v regionech je jedním z předpokladů udržitelného rozvoje. 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.

Nezastupitelnost veřejné dopravy organizované do jednotlivých regionálních dopravních systémů je zcela zřejmá. Zvláště u regionů s velkými podíly venkovského prostoru a rozptýleným obyvatelstvem má potřeba odpovídajícího dopravního spojení zásadní význam pro udržení osídlení a zaměstnanosti, které podmiňují rozvoj těchto lokalit.

Veřejná doprava má velmi významný vliv i 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. Je třeba mít také na zřeteli řadu negativních externalit, které by bez veřejné dopravy ve městech vznikly a jejichž dopad by směřoval na všechny obyvatele. Investice jsou nezbytné zejména v oblasti výstavby infrastruktury pro veřejnou drážní dopravu ve městech. Nedílnou součástí řešení jsou i terminály osobní dopravy, kde je umožněn snadný přestup mezi jednotlivými systémy veřejné dopravy, kde bude dle místních podmínek umožněna provázanost veřejné, individuální a nemotorové dopravy.

Veřejná doprava je v rámci ČR provozována na bázi oddělených dopravních systémů, kdy integrované (tj. přepravně, tarifně a informačně provázané) dopravní systémy jsou organizovány jen v omezené funkčnosti, bez většího propojení mezi kraji. V některých krajích (např. Vysočina, Jihočeský) je stále integrovaný dopravní systém pouze nadstavbou systému veřejné dopravy (usnadňující využívání městské a příměstské dopravy), nikoliv principem propojujícím všechny druhy dopravy v celém území regionu, v řadě případů přetrvává rozdílný názor na zajištění veřejné dopravy mezi regionem a jádrovým městem, což komplikuje vytváření integrovaných dopravních systémů.

Naléhavá potřeba zatraktivnit hromadnou dopravu však napomáhá postupnému vzniku integrovaných dopravních systémů, které umožňují dopravní obsluhu ucelených územních celků veřejnou dopravou zahrnující více druhů dopravy a více dopravců (podle jednotných přepravních a tarifních podmínek). Stále je však v některých městech problémem chybějící preference MHD.

Drážní doprava tvoří významnou součást hromadné dopravy osob ve městech s prokazatelně příznivými celospolečenskými efekty. Jejím problémem je vysoká investiční náročnost při budování infrastruktury. 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 přístupných terminálů.

Hlavní město Praha má relativně dobře fungující městskou hromadnou dopravu s páteřním systémem metra a sítí tramvajových tratí. Sít' v žádném jiném městě ČR nedosahuje ani poloviny rozsahu pražské sítě. V Praze se nachází největší tramvajový provoz, největší síť autobusů MHD a jediná podzemní dráha ve státě.

Sítě tramvajových tratí disponují v současné době i další města v rámci ČR (Brno – s provozem i v rámci Modřic, Liberec – s meziměstskou linkou do Jablonce nad Nisou, Most – propojení s tramvajovými tratěmi v Litvínově, Olomouc, Ostrava, Plzeň). Součástí drážní městské hromadné dopravy je i trolejbusová doprava. V ČR je v současné době 13 provozovaných trolejbusových systémů. Rozvojové záměry na úrovni jednotlivých měst jsou potvrzeny příslušnými místními strategickými dokumenty, které obsahují zdůvodnění potřeb rozvoje příslušných sítí.

2.1.5 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, resp. jejich aplikace, jsou obvykle kombinací inteligentního vozidla, inteligentní infrastruktury a služeb, které plní specifické funkce, pro které byly navrženy. 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. Pro využití plného potenciálu ITS je nutné, aby budované i již zavedené systémy a aplikace dosáhly odpovídající míry kompatibility, interoperability a kontinuity služeb poskytovaných koncovým uživatelům na lokální, regionální, národní nebo evropské úrovni.

Bezpečnost dopravy znamená bezpečný pohyb dopravních prostředků po dopravní infrastruktuře. V železniční dopravě je bezpečnost jízdy vlaku zajištěna systémy zabezpečovacího zařízení pro stanice, tratě, ale i pro zabezpečení bezpečného úrovněového křížení se silniční dopravou. V letecké dopravě jsou používány systémy pro řízení toku letového provozu a letadla jsou vybavena například protisrážkovými systémy. V silniční dopravě se postupně začínají objevovat systémy podobné systémům známým ze železniční a letecké dopravy, jako jsou protisrážkové systémy, automatické vedení vozidla, rozpoznávání dopravní situace. V těchto aplikacích hraje informace o reálné poloze dominantní roli. Protože mnoho informací o poloze je zobrazováno pomocí map, je důležité vzít v úvahu také definici společného formátu a struktury zaznamenávání údajů v digitálních mapách a související postupy pro zajištění dostupnosti přesných dat pro digitální mapy a jejich včasnou aktualizaci.

Pro vzájemnou kompatibilitu datových základů je třeba popisy jednotlivých dopravních sítí integrovat do jednotného systému, a to v souladu se směrnicí INSPIRE. Tuto skutečnost potvrzují zejména případy navazujících sítí na digitální mapu silniční infrastruktury, kde se jednotlivé druhy dopravy, resp. dopravní infrastruktury, kříží nebo dotýkají (např. terminály osobní nebo nákladní dopravy). To je velmi důležité také při řízení mimořádných nebo krizových situací a při řešení důsledků nehod (např. přesná identifikace železničního přejezdu atd.). Další klíčovou vlastností je technická propojitelnost nejen s různými systémy ITS, ale také s dalšími geoportály. Výroba a aktualizace digitálních map je nová oblast průmyslu se stále rostoucím potenciálem, která je velmi zajímavá pro národní hospodářství. Nároky na

kvalitu, podrobnost, přesnost a aktuálnost digitálních map v souvislosti s dnešními aplikacemi ITS jsou vysoké a do budoucna se budou, mj. s rozvojem spolupracujících systémů vozidlo-vozdlo, vozidlo-infrastruktura, dále zvyšovat. Významnou komponentou pro ITS je družicová navigace a komunikace, protože informace o poloze a rychlosti a jejich přenos je základem pro funkci řady systémů a služeb ITS.

Systémy řízení dopravy využívající ITS i systémy využívající družicové systémy jsou považovány za součást trans-evropské dopravní sítě (TEN-T). V této souvislosti by se mělo jednat o systémy nebo aplikace ITS s tzv. evropskou přidanou hodnotou, u nichž lze předpokládat širší využití ve více členských státech. Z tohoto pohledu je možné vymezit dvojí formu vymezení rozsahu ITS:

1. geografické vymezení – např. systémy ITS pro dynamické řízení silničního provozu na síti TEN-T, u kterých je zajištěna interoperabilita mezi jednotlivými státy EU s daným rozhraním na návazné systémy na regionální, místní úrovni a úrovni velkých měst, anebo na systémy soukromého sektoru,
2. vymezení podle typů služeb - systémy ITS, které by měly být rozšiřovány na evropské úrovni, ale nelze je jednoznačně vymezit pouze pro síť TEN-T (např. informace o dopravním spojení a o cestování v reálném čase, automatické tísňové volání z vozidla eCall, navigační zařízení pro osoby se sníženou schopností orientace apod.).

Na národní úrovni je nutné směřovat k zajištění koordinace jednotlivých druhů dopravy s ITS. K tomu by měl sloužit mimo jiné připravovaný Akční plán pro telematiku.

2.1.6 Alternativní druhy energií v dopravě

Dlouhodobým problémem celého sektoru je vysoká závislost dopravy na ropě a vysoké emise skleníkových plynů z dopravy. Vzhledem k náročným evropským cílům v oblasti snižování emisí skleníkových plynů, jakož i s ohledem na ropný vrchol (nová přírodní naleziště této suroviny pozvolna nestačí pokrýt rychlý růst poptávky) bude rovněž nutné řešit problém nových energií pro dopravu. Problém se netýká pouze vývoje nových dopravních prostředků, ale rovněž vybavení dopravní infrastruktury stanicemi pro napájení alternativními druhy energií.

Strategie Evropa 2020 pro inteligentní a udržitelný růst podporující začlenění se ve svých stěžejních iniciativách „Evropa účinněji využívající zdroje“ a „Unie inovací“ 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 kniha³ „Plán jednotného

³ BÍLÁ KNIHA Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje KOM(2011) 144 ze dne 28. 3. 2011

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 %. Bílá kniha uvádí, že Komise bude rozvíjet „udržitelnou strategii alternativních paliv zahrnující rovněž odpovídající infrastrukturu“ (iniciativa 24) a „pokyny a normy pro čerpací infrastrukturu“ (iniciativa 26).

Sdělení Komise o evropské strategii pro alternativní paliva⁴ hodnotí hlavní dostupné varianty alternativních paliv, která by mohla nahradit ropu a přispět ke snížení emisí skleníkových plynů z dopravy, a navrhuje rozsáhlý seznam opatření na podporu rozvoje trhu s alternativními palivy v Evropě, která doplňují ostatní strategie pro snížení spotřeby ropy a emisí skleníkových plynů z dopravy.

Hlavními alternativními variantami paliv jsou elektřina, vodík, biopaliva, zemní plyn (v podobě stlačeného zemního plynu (CNG), zkapalněného zemního plynu (LNG) nebo zkapalněného plynu (GTL) a zkapalněný ropný plyn (LPG).

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, jejímž účelem je zajistit vytváření infrastruktury pro alternativní paliva a zavedení společných technických specifikací pro tuto infrastrukturu v Unii. Jejím cílem je usnadnit působení tržních sil a přispět touto iniciativou k hospodářskému růstu v Evropě.

V návrhu směrnice je vymezena minimální povinná infrastruktura pro elektřinu, vodík 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. Tento návrh vyžaduje, aby každý členský stát zřídil minimální počet dobíjecích stanic pro elektrická vozidla, přičemž 10 % z nich bude veřejně přístupných. Čerpací stanice s LNG je dle aktuálního znění legislativního návrhu třeba postavit v rámci základní transevropské dopravní sítě (TEN-T) ve všech námořních a vnitrozemských přístavech a s maximálními možnými rozestupy na dálnicích.

⁴ Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů, Čisté zdroje energie pro dopravu: Evropská strategie pro alternativní paliva, KOM(2013) 14 ze dne 24. 1. 2013

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

2.2.1 Strategie Evropa 2020 a navazující strategické dokumenty

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

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

- Do roku 2020 snížení emisí skleníkových plynů nejméně o 20 %, zvýšení podílu obnovitelných zdrojů na skladbě zdrojů v konečné spotřebě energie EU na 20 % a zvýšení energetické účinnosti o 20 %.
K tomuto záměru bude OPD přispívat zejména specifickými cíli 1.1, 1.2, 1.3, 1.4, 1.6 a 2.2.
- 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 specifickými cíli 1.3, 1.4, 1.5 a 2.2.
- 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 specifickými cíli 1.1, 1.2, 1.3, 2.1 a 3.1.
- Na vnitrostátní úrovni vyvinout inteligentní, modernizovanou a plně propojenou dopravní a energetickou infrastrukturu.
K tomuto záměru bude OPD přispívat zejména specifickými cíli 1.1, 1.2, 1.3, 1.4, 1.5, 2.1, 2.2 a 3.1.
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 specifickými cíli 1.1, a 2.1.
Zaměřit se na městský rozměr dopravy, kde vzniká značná část dopravního přetížení a emisí.
K tomuto záměru bude OPD přispívat zejména specifickými cíli 1.4 a 1.5.

Dokument „**Integrované hlavní směry strategie Evropa 2020**“ (dále jen „IHS“) stanoví rámec pro provádění strategie Evropa 2020 a reforem na úrovni členských států. Cíle v oblasti dopravy jsou zahrnuty v IHS 5 „Zlepši 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** a následujícím záměrem, který by v rámci této iniciativy měl být realizován na úrovni EU zajistit, aby dopravní a logistické sítě poskytovaly průmyslu v celé Unii efektivní přístup k jednotnému trhu a k mezinárodnímu trhu za hranicí Unie.

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.

Národní program reforem (dále jen „NPR“) představuje každoročně příspěvek České republiky k plnění cílů Strategie Evropa 2020, které si stanovily státy EU nad rámec unijních kompetencí v oblasti dobrovolné koordinace hospodářských politik. NPR pro rok 2013 zahrnul mezi svá prioritní opatření bod č. 11 Zavedení efektivního strategického plánování v oblasti dopravy. Dokument se dále zabývá otázkami rozvoje dopravní infrastruktury (kapitola 3.2.3 Rozvoj dopravní infrastruktury) a v souladu s OPD považuje dobudování páteřní dopravní infrastruktury a napojení zbývajících regionů a hlavních průmyslových center na hlavní české i evropské trasy za nezbytnou podmínku pro zlepšení nepříznivé podnikatelské situace v těchto krajích i pro zlepšení konkurenceschopnosti celého českého hospodářství.

Pro rok 2013 určil NPR konkrétní reformní opatření v sektoru dopravy:

- Efektivní strategické plánování rozvoje dopravní infrastruktury. Plnění tohoto opatření se reálně projeví zejména ve skladbě projektů realizovaných ve specifické cílech 1.1, 1.2, 1.3, 2.1, 3.1.
- Hlavní projekty v oblasti železniční infrastruktury (zejména dobudování tranzitních železničních koridorů včetně železničních uzlů a modernizace tratí na hlavní síti TEN-T). K těmto cílům bude OPD přispívat zejména specifickým cílem 1.1.
- Hlavní projekty v oblasti silniční infrastruktury (výstavba chybějících dálničních a silničních úseků na hlavní a globální síti TEN-T, zkvalitnění napojení všech krajských měst a významných průmyslových zón na páteřní kapacitní silniční síti, řešení průtahů obcí). K těmto cílům bude OPD přispívat zejména specifickými cíli 2.1 a 3.1.
- Hlavní projekty v oblasti vnitrozemské vodní dopravy (splavnost a spolehlivost na Labsko-vltavské vodní cestě). K těmto cílům bude OPD přispívat zejména specifickým cílem 1.2.
- Hlavní projekty v oblasti multimodální dopravy (vybudování sítě odpovídajících terminálů s možnou návazností na veřejná logistická centra). K těmto cílům bude OPD přispívat zejména specifickým cílem 1.3.
- Rozvoj inteligentních dopravních systémů. K těmto cílům bude OPD přispívat zejména specifickými cíli 1.1, 1.5 a 2.1.
- Dopravní problémy měst a aglomerací a snižování závislosti dopravy na ropě (zajištění dostatečné kapacity a rychlostních parametrů na tratích pro příměstskou dopravu, elektrizace tratí, rozvoj infrastruktury pro drážní městskou dopravu,

zřizování systémů řízení městského silničního provozu a vytvoření programu pro podporu vybavování silniční infrastruktury napájecími stanicemi pro alternativní energie). K těmto cílům bude OPD přispívat zejména specifickými cíli 1.1, 1.4, 1.5, 1.6 a 2.2.

- Využití alternativních druhů paliv (zvýšení podílu čistých a energeticky účinných vozidel v sektoru veřejné a individuální dopravy podporou obměny vozového parku). K těmto cílům bude OPD přispívat zejména specifickými cíli 1.6 a 2.2.

Problematika dopravy je zahrnuta taktéž dokumentu **Strategie mezinárodní konkurenceschopnosti** (dále jen „SMK“), a to v kapitole 2 – Infrastruktura. SMK zmiňuje podporu jak silniční a železniční tak i vodní dopravy, čímž potvrzuje opatření navržená v tematických okruzích MMR i v OPD. Stejně tak tomu přistupuje projektová příloha SMK, která rozvíjí podporu dopravy v dílčích, ale ne komplexních projektech. Na plnění SMK budou průřezově zaměřeny všechny specifické cíle.

Národní inovační strategie ČR 2012-2020 (dále jen „NIS“) v gesci MPO je zaměřena na posílení významu inovací a využívání špičkových technologií jako zdroje konkurenceschopnosti ČR a zvyšování jejich přínosů pro dlouhodobý hospodářský růst, pro tvorbu perspektivních pracovních míst a pro rozvoj kvality života na území ČR. NIS navazuje na Strategii mezinárodní konkurenceschopnosti. Konkrétní opatření k prioritním osám NIS jsou podrobněji rozpracovány v projektových záměrech v rámci jednotlivých pilířů SMK.

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 „Podpora dynamiky národní ekonomiky a posilování konkurenceschopnosti (průmyslu, podnikání, zemědělství, služeb)“ za cíl zkvalitnit a zefektivnit dopravu a zvýšit její bezpečnost. Dokument reaguje na stav dopravy v ČR a na její rostoucí objem a související negativní vlivy na životní prostředí. Předpokládá se zde, že zkvalitnění a zefektivnění dopravy přinese zlepšení mobility lidských zdrojů, kapitálu a služeb jako jednu z nezbytných podmínek ekonomického rozvoje za současného snižování negativních dopadů na obyvatele a životní prostředí. Cíl 4 uvedené Priority 2.1 předpokládá ve shodě s OPD 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 dopravně inženýrských a dopravně organizačních opatření jak k vyvedení tranzitní dopravy z osídlených oblastí, tak ke zvýšení plynulosti silniční dopravy obecně (výrazné snížení emisí znečišťujících látek a oxidu uhličitého – ve shodě se SC 3.1 OPD). Výstavba se musí realizovat s omezením negativních dopadů na přírodně hodnotná území, fragmentaci krajiny a její migrační propustnost. Modernizovat železniční dopravu a ustanovit její funkci jako páteřní z hlediska nákladní i osobní dopravy vzhledem k menším externím škodám (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 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).

Strategie regionálního rozvoje ČR pro období 2014–2020 je nástrojem realizace regionální politiky a koordinace působení ostatních veřejných politik na regionální rozvoj. V rámci hodnocení regionální konkurenceschopnosti je podrobně rozpracována problematika stavu a rozvoje dopravní infrastruktury, která je zde zahrnuta mezi hlavní pilíře charakterizující předpoklady pro regionální rozvoj a konkurenceschopnost území. 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. Ve shodě s navrženými cíli OPD jdou zde popsány 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, přičemž je zřejmé, že lokalizace některých projektů (např. v specifických cílech 1.1 či 2.1) bude dána prioritami určenými na národní úrovni (zejména Dopravní sektorové strategie, 2. fáze), zatímco v případě jiných (např. v specifickém cíli 1.4) se bude jednat o rozhodnutí učiněné na regionální úrovni.

Politika územního rozvoje ČR (2008) určuje strategii a základní podmínky pro naplňování úkolů územního plánování a tím poskytuje rámec pro konsensuální obecně prospěšný rozvoj hodnot území ČR. Jejím účelem je zajistit koordinaci územně plánovací činnosti krajů a obcí, koordinaci odvětvových a meziodvětvových koncepcí, politik a strategií a dalších dokumentů ministerstev a dalších ústředních správních úřadů. 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. Na plnění Politiky územního rozvoje budou průřezově zaměřeny

všechny specifické cíle, přičemž z hlediska lokalizace konkrétních projektů platí to samé jako v případě Strategie regionálního rozvoje.

2.2.2 Evropská dopravní politika

Dokument **Bílá kniha – Cesta k jednotnému evropskému dopravnímu prostoru – ke konkurenceschopnému a efektivnímu dopravnímu systému** představuje novou evropskou dopravní politiku pro období 2012 – 2020 s výhledem do roku 2050, na kterou pak následně navazuje Politika transevropských dopravních sítí (TEN-T) jakožto hlavní evropský nástroj pro rozvoj dopravní infrastruktury pro dálkové přepravní proudy s cílem podpořit jednotný evropský trh. Bílá kniha zahrnuje 40 konkrétních iniciativ pro vybudování konkurenceschopného dopravního systému v příštím desetiletí. Hlavním a novým cílem je zásadně snížit závislost Evropy na dovážené ropě a snížit uhlíkové emise o 60 % do roku 2050, přestat používat konvenční pohon ve městech, využívat 40 % nízkouhlíkových paliv v letecké dopravě, o 40 % snížit emise ve vodní dopravě. OPD reflektuje ve svých specifických cílech 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 specifických cílů 1.6 a 2.2).
- Do roku 2030 převést 30 % silniční přepravy nákladu nad 300 km na jiné druhy dopravy, jako např. na železniční či vnitrozemskou vodní dopravu, a do roku 2050 více než 50 % (bude řešeno zejména v rámci specifických cílů 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 specifického cíle 1.1).
- Do roku 2050 propojení všech letišť na hlavní síti na železniční síť (bude řešeno zejména v rámci specifického cíle 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 specifického cíle 2.2).
- Do roku 2030 dosáhnout ve velkých městech zavedení městské logistiky v podstatě bez obsahu CO₂ (bude řešeno zejména v rámci specifických cílů 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 specifických cílů 2.1 a 3.1).

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

Ve schvalovacím procesu se nachází **Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě**, které nahradí Rozhodnutí 661/2010 a stanoví novou podobu sítě TEN-T. Rozvoj TEN-T bude probíhat za pomoci postupu s využitím struktury dvou úrovní, sestávající z globální sítě a hlavní sítě (comprehensive network and core network). Hlavní síť je určena na základě jednotné evropské metodiky Evropskou komisí. Tvoří páteř rozvoje sítě multimodální dopravy a stimuluje rozvoj celé globální sítě. Měla by být dokončena do roku 2030. Realizace se zaměří na přeshraniční úseky, chybějící spojení, multimodální spojovací body a hlavní místa s nedostatečnou propustností. 10 koridorů bude prostředkem k snazší realizaci hlavní sítě. Každý koridor musí zahrnovat tři druhy dopravy, tři členské státy a dva přeshraniční úseky, přičemž budou náležitě zohledněny železniční koridory pro nákladní dopravu. Návrh a trasy TEN-T, v členění na „Core Network“ a Comprehensive Network“, je součástí „Návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě“. 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**, v platném znění, by se základem ITS, nejen pro železniční, ale i multimodální dopravu, měly stát aplikace Nařízení Komise (EU) č. 454/2011 o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se subsystému „využití telematiky v osobní dopravě“ transevropského železničního systému a Nařízení Komise (EU) č. 328/2012 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému pro telematické aplikace v nákladní dopravě transevropského konvenčního železničního systému. Jejich aplikace zvýší konkurenceschopnost nejen železniční dopravy, ale zlepší také služby pro zákazníky jak v osobní, tak i nákladní dopravě, především v oblasti mezinárodní dopravy. K aplikaci Směrnice a navazujících Nařízení bude OPD přispívat především specifickým cílem 1.1 a 1.3.

Integrovaný akční program pro vnitrozemskou vodní dopravu pro období 2006 - 2013 NAIADES KOM(2006) 6 v konečném znění povede k maximálnímu využití tržního potenciálu vnitrozemské plavby a zatraktivnění jejího využívání a rozšíření vnitrozemských vodních cest pro nový růst trhů a vytvoření multimodálních služeb. 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**. Tato strategie sdružuje státy, jejichž území spadá do povodí řeky Dunaj. Jejím cílem je pomoci zúčastněným zemím čelit společným problémům například v oblasti dopravy, energetiky a životního prostředí a zefektivnit a zintenzívnit jejich vzájemnou spolupráci. Součástí strategie je akční plán, mezi jehož cíle patří propojení dunajského regionu prostřednictvím zvýšení mobility (v souladu s PO 1, 2 a 3 OPD).

Akční plán k logistice pro nákladní dopravu KOM(2007) 607 v konečném znění stanoví řadu krátkodobých až střednědobých kroků, které Evropě pomohou k zajištění konkurenceschopného a udržitelného systému nákladní dopravy v Evropě. 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, zejména přes hranice mezi členskými státy, a stanovení obecných podmínek nezbytných pro tento účel. 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 v konečném znění stanoví řadu krátkodobých až střednědobých kroků, které povedou k naplnění cílů stanovených ve směrnici 2010/40/EU. Akční plán zahrnuje šest prioritních oblastí s konkrétními opatřeními a pevným harmonogramem s cílem 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 v konečném znění stanoví řadu krátkodobých až střednědobých kroků, které povedou k urychlení rozvoje a plošného nasazení systémů založených na IKT, které skýtají potenciál ke strukturálnímu přesunu k výrobkům a službám méně náročným na zdroje, k úsporám energie v budovách a elektrických sítích, jakož i k účinnějším a méně energeticky náročným inteligentním dopravním systémům. Pokud jde o ITS, je podporováno zejména 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.

Akční plán pro aplikace globálního družicového navigačního systému (GNSS) KOM(2010) 0308 v konečném znění si klade za cíl rozšířit používání družicové navigace, zejména prostřednictvím nových garantovaných služeb evropských systémů EGNOS a Galileo, v mnohem vyšším rozsahu, než by bylo to jinak za využití stávajících systémů možné.

Směrnice Evropského parlamentu a rady EU č. 2007/2/ES ze dne 14. března 2007, o **zřízení infrastruktury pro prostorové informace** v Evropském společenství (INSPIRE) 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.

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

2.2.3 Dopravní politika ČR a navazující strategické dokumenty v dopravním sektoru

Dopravní politika pro období 2014 – 2020 s výhledem do roku 2050 navazuje na Dopravní politiku pro léta 2005 – 2013 a je postavena na analýze jejího dosavadního plnění. Dokument identifikuje hlavní problémy sektoru a navrhuje opatření na jejich řešení.

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

- harmonizace podmínek na přepravním trhu (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 (navazují na Dopravní sektorové strategie 1. fáze, které tvořily podklad pro výběr a podporu projektů pro Operační program Doprava na období 2007- 2013) jsou orientovány na střednědobý a dlouhodobý výhled a budou tedy

střednědobým plánem rozvoje dopravní infrastruktury (2014 – 2020) s dlouhodobým výhledem (k roku 2040). Jejich hlavním cílem je

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

Dopravními sektorovými strategiemi jsou plněny tematické předběžné podmínky v oblasti dopravy (jinak také kondicionality, více viz kapitola 8) pro schválení operačního programu pro sektor doprava pro období let 2014 – 2020, jejich příprava je proto přímo monitorována Evropskou komisí. Dosažení účelu dopravních sektorových strategií je realizováno těmito dílčími kroky:

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

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

Neméně významnou vrstvou jsou dopravně-politické záměry jednotlivých krajů a velkých měst. 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 jako nástroj zajišťování mobility osob v regionech, která je jedním z předpokladů udržitelného rozvoje. OPD bude cíle naplňovat prostřednictvím SC 1.4 a 1.6.
- **Plány dopravní obslužnosti území** zpracováváné v souladu se zákonem č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících. Prostřednictvím plánů dopravní obslužnosti území a Plánu dopravní obsluhy vlaky celostátní dopravy, pořizovaným jednotlivými kraji resp. Ministerstvem dopravy vždy na pět let, jsou

vytvářeny 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)** – Cílem je vytvoření koncepčních podmínek pro vstup nových technologií podporujících cíle národní dopravní politiky se zdůrazněním vazeb dopravního systému ČR na evropský systém. Dokument bude aktualizován ve formě strategického plánu rozvoje ITS, který bude konkretizovat rozvojové potřeby a určí způsob realizace a financování projektů. 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) vytyčuje cíle, základní principy i návrhy konkrétních opatření směřující k zásadnímu snížení nehodovosti na silnicích v České republice, OPD bude k dosažení cílů přispívat prostřednictvím SC 2.1 a 3.1.
- Připravovaný **Národní akční plán udržitelné mobility** v gesci MPO si klade za cíl připravit koordinovanou strategii ke zvýšení energetické efektivity v dopravě, s harmonogramem na jeho implementaci. OPD bude k dosažení cílů přispívat prostřednictvím SC 2.2.
- **Národní strategie cyklistické dopravy** pro léta 2013 – 2020 (2013) si klade za cíl vytvořit optimální podmínky pro plánování a projektování dopravních staveb a celkového rozvoje prostoru tak, aby byla vždy plnohodnotně řešena i cyklistická doprava, což přispěje ke zvýšení celkové bezpečnosti dopravy. OPD bude k dosažení cílů přispívat prostřednictvím SC 1.1, 1.4.

2.3 Strategie OP Doprava

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

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

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

nastavení koncepčního přístupu k rozvoji dopravní infrastruktury a návrh staveb, které je možné v období 2014 -2020 kofinancovat z evropských zdrojů.

Ve vazbě na uvedené strategické dokumenty je zřejmé, že jádrem intervencí v dopravním sektoru jsou cíle v oblasti rozvoje dopravní infrastruktury, která je základním předpokladem pro poskytování dopravních služeb. Operační program Doprava tím zároveň přispěje k posílení produkčních funkcí ČR a jako zásadní finanční zdroj pro realizaci Dopravních sektorových strategií tak rovněž spadá mezi prorůstová opatření na oživení české ekonomiky. Za rozvoj, údržbu a provozování základní dopravní infrastruktury je zodpovědný veřejný sektor, a i přes alternativní způsoby financování bude vždy rozhodující podíl financování z veřejných rozpočtů. Rovněž případné financování formou partnerství veřejného a soukromého sektoru se neobejde bez účasti veřejných rozpočtů. Na rozvoji dopravní infrastruktury se podílejí rozpočty místní, krajské i celostátní úrovně, a vzhledem k evropské dimenzi dopravní infrastruktury a k tzv. evropské přidané hodnotě, je spoluúčast evropského financování jednoznačně odůvodnitelná. Na dopravní infrastrukturu je proto třeba využít všechny tři v úvahu přicházející nástroje intervence – CEF, Fond soudržnosti a ERDF. Intervence v oblasti nejvýznamnější dopravní infrastruktury mají významný celoevropský rozměr, vyjádřený zařazením této infrastruktury do sítě TEN-T. Projekty podobného charakteru, tedy projekty, které nejen pomohou snížit rozdíly mezi regiony vyspělými a zaostávajícími, ale rovněž pomohou zvýšit konkurenceschopnost EU jako celku, by měly patřit mezi jednoznačné priority pro financování prostřednictvím fondů EU.

Důležitá je i oblast podpory integrace systémů veřejné dopravy a jejího propojení s dopravou nemotorovou a individuální (terminály osobní dopravy, informační a komunikační technologie). Předpokládá se podpora intervencí zaměřených na městskou mobilitu.

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

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

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

Vzhledem k finanční náročnosti na straně jedné a významu dopravní infrastruktury na straně druhé, není veřejný sektor, zejména v současné ekonomické situaci, schopen sám zajistit základní potřeby. Bez strukturální výpomoci se proto budou zvětšovat rozdíly v kvalitě

dopravní infrastruktury v porovnání se sousedními státy, což bude mít výrazný vliv na konkurenceschopnost ČR i jejích regionů.

OP Doprava bude svou realizací přispívat v rámci cíle Investice pro růst a zaměstnanost k naplňování tematického cíle č. 7 Podpora udržitelné dopravy a odstraňování překážek v klíčových síťových infrastrukturách⁵.

S ohledem na potřeby sektoru doprava identifikované v předchozí části dokumentu budou v rámci tohoto tematického cíle a s ohledem na princip tematické koncentrace podporovány tyto investiční priority⁶:

- Podpora udržitelné dopravy a odstraňování překážek v klíčových síťových infrastrukturách
 - o Rozvoj a obnova komplexních, vysoce kvalitních a interoperabilních železničních systémů
 - o Podpora multimodálního jednotného evropského dopravního prostoru prostřednictvím investic do transevropské dopravní sítě
 - o Rozvoj nízkouhlíkových dopravních systémů šetrnějších k životnímu prostředí a podpora udržitelné městské mobility, a to včetně říční a námořní dopravy, přístavů a multimodálních spojení,
 - o Zvyšování regionální mobility prostřednictvím připojení sekundárních a terciárních uzlů k infrastruktuře sítě TEN-T

⁵ Čl. 9 návrhu Nařízení Evropského parlamentu a Rady o společných ustanoveních ohledně Evropského fondu pro regionální rozvoj, Evropského sociálního fondu, Fondu soudržnosti, Evropského zemědělského fondu pro rozvoj venkova a Evropského námořního a rybářského fondu, jichž se týká společný strategický rámec, o obecných ustanoveních ohledně Evropského fondu pro regionální rozvoj, Evropského sociálního fondu a Fondu soudržnosti a o zrušení nařízení (ES) č. 1083/2006

⁶ Návrh Nařízení Evropského parlamentu a rady o zvláštních ustanoveních týkajících se Evropského fondu pro regionální rozvoj a cíle Investice pro růst a zaměstnanost a o zrušení nařízení (ES) č. 1080/2006 a Návrh Nařízení Evropského parlamentu a rady o Fondu soudržnosti a o zrušení nařízení Rady (ES) č. 1084/2006

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

Vybraný tematický cíl	Vybraná investiční priorita	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 (nařízení o FS, čl. 3, odst. (d), bod iii.)	• Dopravní politika ČR – kapitola 4.4.2.1 Železniční infrastruktura, kapitoly 4.1.1 Vytváření podmínek pro konkurenceschopnost ČR, 4.1.2 Vytváření podmínek pro soudržnost regionů • Evropská dopravní politika - o Rozvoj TEN-T za pomoci postupu s využitím struktury dvou úrovní, sestávající z globální a hlavní sítě - o Zvýšení účinnosti konkurenceschopnosti železniční nákladní dopravy - o Většina objemu přepravy cestujících na střední vzdálenost by do roku 2050 měla probíhat po železnici. • Dopravní sektorové strategie, 2. fáze: - o průřezová priorita 1 – Budování kvalitní, moderní dopravní infrastruktury odpovídající potřebám uživatelů a poptávce - o Specifický cíl 2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 2.5, 2.6 Obecné zdůvodnění: • nedostatečné využití potenciálu železniční nákladní dopravy • nedostatečná úroveň služeb spojených s přepravou oproti jiným odvětvím (např. vybavenost nádraží) • nebyl dokončen III. a IV. železniční koridor • rychlostní omezení max. 160 km/hod na železničních tratích, špatný technický stav sítí • nízká konkurenceschopnost z hlediska cestovních časů ve většině důležitých přepravních směrů • existence pouze jediného kapacitního železničního spojení do západní Evropy • nedostatečná mezinárodní interoperabilita sítě • nedostatečná propustnost tratí v příměstských oblastech velkých měst • špatné napojení některých důležitých průmyslových

		zón na železniční infrastrukturu • nedostatečný průjezdný průřez na některých důležitých tratích pro intermodální dopravu
	Podpora multimodálního jednotného evropského dopravního prostoru prostřednictvím investic do transevropské dopravní sítě (nařízení o FS, čl. 3, odst. (d), bod i.)	• Dopravní politika ČR – kapitola 4.4.2.2 Silniční infrastruktura a kapitola 4.4.2.3 Infrastruktura vnitrozemské vodní dopravy, kapitola 4.5 Moderní technologie, výzkum, vývoj a inovace, kosmické technologie, kapitola 4.1.1 Vytváření podmínek pro konkurenceschopnost ČR, kapitola 4.1.2 Vytváření podmínek pro soudržnost regionů • Evropská dopravní politika - o Rozvoj TEN-T za pomoci postupu s využitím struktury dvou úrovní, sestávající z globální a hlavní sítě - o Plné využití tržního potenciálu vnitrozemské plavby a zatraktivnění jejího využívání, rozšíření vnitrozemských vodních cest pro nový růst trhů. - o Snížení počtu úmrtí v silniční dopravě • Dopravní sektorové strategie, 2. fáze: - o průřezová priorita 1 – Budování kvalitní, moderní dopravní infrastruktury odpovídající potřebám uživatelů a poptávce - o průřezová priorita 4 – Zavádění moderních technologií v oblasti informací a řízení dopravy - o Specifické cíle 1.1, 1.2, 1.6, 3.1, 3.2, 3.3, 3.4, 3.5 Obecné zdůvodnění: • velký dopad silniční dopravy na životní prostředí a veřejné zdraví v důsledku nevhodných parametrů infrastruktury • vyčerpání kapacity silniční infrastruktury – vytváření kongescí z důvodu neustálého nárůstu silniční dopravy (úroveň hlavních silničních tahů a měst) • není dokončeno napojení všech regionů na kvalitní silniční a dálniční síť • úroveň služeb inteligentních dopravních systémů je nedostatečná a zaostává za poptávkou

		• nutnost co nejefektivnějšího využití daného malého počtu splavných vodních cest (de facto pouze Labe a část Vltavy) a dostupné flotily plavidel • problémy se splavností Labe v úseku Ústí nad Labem - státní hranice a v prostoru současného jezu Přelouč • nedostatečná přístavní infrastruktura
	Rozvoj nízkouhlíkových dopravních systémů šetrnějších k životnímu prostředí a podpora udržitelné městské mobility, včetně říční a námořní dopravy, přístavů a multimodálních propojení (nařízení o FS, čl. 3, odst. (d), bod ii.)	• Dopravní politika ČR, kapitola 4.4.2.5 Infrastruktura multimodální dopravy, kapitola 4.1.3 Nákladní doprava jako součást logistického procesu, kapitola 4.1.4 Veřejná služba v přepravě cestujících, kapitola 4.2.3 Nákladní doprava dle principu komodality, kapitola 4.2.4 Funkční systém osobní dopravy, kapitola 4.2.5 Řešení problémů dopravy ve městech • Evropská dopravní politika - o Snížení závislosti Evropy na dovozu ropy a pokles emisí uhlíku v dopravě do roku 2050 o 60 % - o Do roku 2030 plné zprovoznění celounijní multimodální "hlavní sítě" TEN-T. • Dopravní sektorové strategie, 2. fáze: - o průřezová priorita 1 – Budování kvalitní, moderní dopravní infrastruktury odpovídající potřebám uživatelů a poptávce - o Průřezová priorita 9 – Uplatnění multimodálního přístupu v dopravě - o Specifické cíle 5.1, 5.2, 6.2 Obecné zdůvodnění: • nedostatečné napojení nových průmyslových a logistických areálů na železniční síť • chybějící síť veřejných multimodálních terminálů s vyhovujícími parametry a kapacitou • nedostatečné propojení vodní dopravy s logistickými procesy (zajištění přepravy door-to-door, zajištění konsolidace a dekonsolidace zásilek) • nedostatek finančních prostředků pro další rozvoj infrastruktury městské dopravy, zejména v elektrické trakci • nedostatečně je rozvinuta síť terminálů hromadné dopravy (kvalitní vzájemné propojení linek jednotlivých druhů veřejné dopravy a propojení s individuální a nemotorovou dopravou), a to včetně terminálů v příměstských oblastech a v menších regionálních centrech • nižší kvalita veřejné linkové dopravy a nedostatečné provázanost na ostatní veřejné spoje, což vede k nárůstu individuální automobilové dopravy

		• nepříznivé hodnoty emisí významné části flotily plavidel vodní dopravy
	Zvyšování regionální mobility prostřednictvím připojení sekundárních a terciárních uzlů k infrastruktuře sítě TEN-T (nařízení o ERDF, čl. 5, odst. (7), bod b)	• Dopravní politika ČR – kapitola 4.4.2.2 Silniční infrastruktura, kapitola 4.1.2 Vytváření podmínek pro soudržnost regionů • Dopravní sektorové strategie, 2. Fáze, - o průřezová priorita 1 – Budování kvalitní, moderní dopravní infrastruktury odpovídající potřebám uživatelů a poptávce - o průřezová priorita 2 – Uplatnění podmínek pro soudržnost region - o Specifické cíle 1.1, 1.3, 1.4, 1.6, 6.1, 6.2, 6.3 Obecné zdůvodnění: • vyčerpání kapacity silniční infrastruktury – vytváření kongescí z důvodu neustálého nárůstu silniční dopravy (úroveň hlavních silničních tahů a měst) • špatný technický stav komunikací v důsledku nedostatku financí na údržbu a nadměrného využívání komunikací • úroveň služeb inteligentních dopravních systémů a systémů GNSS je nedostatečná • není dokončeno napojení všech regionů na kvalitní silniční a dálniční síť

2.4 Zdůvodnění finančních alokací

Rozdělení finanční alokace pro OP Doprava je navrženo s ohledem na výstupy kapitol [2.12.1 Identifikace potřeb na úrovni operačního programu](#), [2.22.2 Příspěvek OP k naplňování strategie Evropa 2020 a dalších relevantních strategických dokumentů](#), [Příspěvek OP k naplňování strategie Evropa 2020 a dalších relevantních strategických dokumentů](#) a [2.32.3 Strategie OP Doprava](#).

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

Naformátováno: Písmo: Times New Roman, 12 b.

Naformátováno: Písmo: Times New Roman, 12 b.

Naformátováno: Písmo: Times New Roman, 12 b.

Naformátováno: Písmo: Times New Roman, 12 b.

Naformátováno: Písmo: Times New Roman, 12 b.

Naformátováno: Písmo: Times New Roman, 12 b.

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 na nízkou využitelnost nástroje CEF pro silniční infrastrukturu a z toho plynoucí předpokládaný dominantní podíl alokace CEF na železniční projekty. Pro Prioritní osu 1 je proto navržena alokace ve výši 48,8 % prostředků EU přidělených OP Doprava.

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

Navrhovaná výše alokací je v souladu s pravidly pro alokaci prostředků na financování dopravní infrastruktury popsanými v Knize 10 Dopravních sektorových strategií, 2. fáze.

Tab.. č. 2: Přehled investiční strategie programu

Prioritní osa	Tematický cíl	Investiční priority	Specifické cíle odpovídající dané investiční prioritě	Fond (uveďte fond: EFRR, ESF, FS)	Příspěvek EU - EUR	Podíl celkového příspěvku EU pro operační program (dle fondu)		Odůvodnění volby tematického cíle a investiční priority
						EFRR	FS	
1 – Infrastruktura pro železniční a další udržitelnou dopravu	7 Podpora udržitelné dopravy a odstraňování překážek v klíčových síťových infrastrukturách	Rozvoj a obnova komplexních, vysoce kvalitních a interoperabilních železničních systémů (nařízení o FS, čl. 3, odst. (d), bod iii.)	1.1 - výstavba a modernizace železničních tratí	FS		0 %	48,8 %	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.
		Podpora multimodálního jednotného evropského dopravního prostoru prostřednictvím investic do transevropské dopravní sítě (nařízení o FS, čl. 3, odst. (d), bod i.)	1.2 - výstavba a modernizace vnitrozemských vodních cest v hlavní síti TEN-T	FS				NPR se průřezově zabývá otázkami strategického plánování dopravní infrastruktury (opatření 7.1) a zajištění efektivního financování dobudování páteřní sítě (opatření 7.2). Uvádí rovněž hlavní projekty v oblasti dopravní infrastruktury, které jsou převážně orientovány na transevropské dopravní sítě a systémy.
		Rozvoj nízkouhlíkových dopravních systémů šetrnějších k	1.3 - Multimodální doprava	FS				Evropa 2020 Strategie pro inteligentní a udržitelný růst podporující začlenění, KOM (2010) 2020 v konečném znění stanovila tyto cíle: Do roku 2020 snížení emisí skleníkových plynů nejméně o 20 %, zvýšení podílu obnovitelných
			1.4 - Infrastruktura drážních systémů městské a	FS				

2 – Silniční infrastruktura na síti TEN-T a veřejná infrastruktura pro čistou mobilitu	životnímu prostředí a podpora udržitelné městské mobility, včetně říční a námořní dopravy, přístavů a multimodálních propojení (nařízení o FS, čl. 3, odst. (d), bod ii.)	příměstské dopravy 1.5 - Systémy řízení městského silničního provozu a zavádění ITS na městské silniční síti 1.6 - Environmentálně čistý dopravní park	FS FS			zdrojů na skladbě zdrojů v konečné spotřebě energie EU na 20 % a zvýšení energetické účinnosti o 20%.
	Podpora multimodálního jednotného evropského dopravního prostoru prostřednictvím investic do transevropské dopravní sítě (nařízení o FS, čl. 3, odst. (d), bod i.)	2.1 - Silniční infrastruktura sítě TEN-T (výstavba a modernizace silnic a dálnic, ITS a nové technologie)	FS	0 %	39,3 %	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 na systémy ITS a GNSS.
	Rozvoj nízkouhlíkových dopravních systémů šetrnějších k životnímu prostředí a podpora udržitelné městské mobility, včetně říční a	2.2 - Podpora rozvoje sítě napájecích stanic alternativních energií na silniční síti	FS			Evropa 2020 Strategie pro inteligentní a udržitelný růst podporující začlenění, KOM(2010) 2020 v konečném znění stanovila tyto cíle:
						- Do roku 2020 snížení emisí skleníkových plynů nejméně o 20 %, zvýšení podílu obnovitelných zdrojů na skladbě zdrojů v konečné spotřebě energie EU na 20 % a zvýšení energetické účinnosti o 20%. - Zavedení síťových infrastruktur pro elektrickou

		námořní dopravy, přístavů a multimodálních propojení (nařízení o FS, čl. 3, odst. (d), bod ii.)						mobilitu, inteligentního řízení provozu, lepší logistiky, snížení emisí CO2 u silničních vozidel, v letectví a námořním odvětví.
3 – Silniční infrastruktura mimo síť TEN-T		Zvyšování regionální mobility prostřednictvím připojení sekundárních a terciárních uzlů k infrastruktuře sítě TEN-T (nařízení o ERDF, čl. 5, odst. (7), bod b)	3.1 - Silnice a dálnice mimo síť TEN-T ve vlastnictví státu	EFRR	10 %	0 %		NPR se průřezově zabývá otázkami strategického plánování dopravní infrastruktury (opatření 7.1) a zajištění efektivního financování dobudování páteřní sítě (opatření 7.2). Uvádí rovněž hlavní projekty v oblasti dopravní infrastruktury, které jsou převážně orientovány na transevropské dopravní sítě a systémy.
Technická asistence	NA	NA		FS		1,9 %		

3. POPIS PRIORITNÍCH OS OP DOPRAVA

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

3.1.1 Identifikace investičních priorit a popis korespondujících specifických cílů

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

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

3.1.1.1 Specifický cíl 1.1 - Výstavba a modernizace železničních tratí

Velkým problémem železniční sítě v ČR je její nízká technická úroveň (nedostatečná traťová rychlost a časté propady rychlosti, nízká propustnost, nedostatečná interoperabilita, nedostatečné parametry pro nákladní dopravu, zejména délka dopravních kolejí ve stanicích a terminálech pro multimodální dopravu), 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.

Mezi příčiny patří to, že velká část infrastruktury je zastaralá, jsou zastaralé, nejednotné a provozně nákladné zabezpečovací zařízení na mnoha i hlavních tratích a v železničních uzlech. Pouze zhruba 33 % délky vybudovaných tratí je elektrizovaných, pouze 20 % tratí je dvou a víceokojných. Nedostatečná je také úroveň služeb spojených s přepravou oproti jiným odvětvím (např. vybavenost železničních stanic).

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

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

Zvýšené nároky osobní dopravy na kapacitu tratí (intervalová příměstská doprava, dálková doprava Praha – Ostrava) se negativně projevují v nedostatku kapacity pro nákladní dopravu, kterou nelze provozovat pouze v sedlech přepravní poptávky v osobní dopravě. Důsledkem je nedostatečné využití potenciálu železniční nákladní dopravy.

Budované čtyři tranzitní koridory nepokrývají všechny nejdůležitější dopravní vztahy v mezinárodním i celostátním kontextu.

Cílem OPD by tedy mělo být zlepšení podmínek pro vyšší konkurenceschopnost a větší využití železniční dopravy. 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.

Provozování mezinárodní železniční dopravy je stále komplikováno rozdílnými technickými i legislativními podmínkami v jednotlivých členských zemích. Pro harmonizaci těchto podmínek jsou přijímány příslušné právní akty EU, které jsou postupně implementovány na národní úrovni. Konkrétní požadavky na jednotlivé tzv. subsystémy železnic jsou definovány v TSI (Technické specifikace Interoperability).

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.

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. Na úrovni ČR se problematikou ERTMS zabývá „Národní implementační plán ERTMS“. Jeho revidovaná verze bude zohledňovat aktualizaci termínů realizace jednotlivých úseků, koncepci rozvoje ETCS a GSM-R v ČR a prověří možnost zavádění těchto systémů i na tratě mimo síť TEN-T.

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 2030⁷. 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 (TSI PRM), jde především o postupné uvádění železničních stanic do souladu s parametry stanovenými příslušnou TSI.

V oblasti subsystému energetiky (TSI ENE) je potřeba rovněž uvést jednotlivá technická zařízení do parametrů odpovídajících požadavkům příslušné TSI.

Pro zajištění efektivnějšího řízení železničního provozu je nezbytné zavádění dálkového ovládání zabezpečení (DOZ), které spočívá v úsekovém řízení dopravy a tvoří základ dispečerského řízení. Zaváděním DOZ dochází k úspoře dopravních zaměstnanců a ke zvýšení bezpečnosti železniční dopravy.

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

3.1.1.2 Specifický cíl 1.2 - Výstavba a modernizace vnitrozemských vodních cest v hlavní síti TEN-T

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

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

⁷ Návrh nařízení o hlavních směrech Unie pro rozvoj TEN-T - COM650/2011

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.

3.1.1.3 Specifický cíl 1.3 – Multimodální doprava

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

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

Dle návrhu 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.

K hlavním cílům intervencí OPD bude patřit větší zapojení multimodální nákladní dopravy v přepravních řetězcích modernizací stávajících a výstavbou nových terminálů multimodální dopravy a to v souladu s prioritami sítě TEN-T a především s ohledem na napojení rozhodujících zdrojů a cílů nákladní dopravy.

Jedním z cílů bude snaha o zapojení vodní dopravy do kombinovaných přepravních řetězců. Součástí tohoto cíle bude soubor opatření k podpoře 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 Door2Door mobilitu. Cílem je vytvoření podmínek pro optimální využívání všech druhů dopravy a tak snižovat negativní dopady na životní prostředí, veřejné zdraví a bezpečnost.

3.1.1.4 Specifický cíl 1.4 - Infrastruktura drážních systémů městské a příměstské dopravy (metro, tramvajové systémy, tram-train systémy, trolejbusové systémy)

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.

Hlavní město Praha má relativně dobře fungující městskou hromadnou dopravu s páteřním systémem metra a sítí tramvajových tratí. Sít' v žádném jiném městě ČR nedosahuje ani poloviny rozsahu pražské sítě. V Praze se nachází největší tramvajový provoz, největší sít' autobusů MHD a jediná podzemní dráha ve státě. 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).

Cílem navržených intervencí je zvýšení využívání veřejné dopravy na úkor individuální automobilové dopravy zaváděním a rozvojem systémů městské a příměstské hromadné dopravy a MHD na drážní infrastruktuře dopravy (metro, tramvajové systémy, tram-train systémy, trolejbusové systémy).

3.1.1.5 Specifický cíl 1.5 - Systémy řízení městského silničního provozu a zavádění ITS na městské silniční síti

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

Aby bylo v co nejvyšší možné míře zamezeno vytváření vzájemně nekompatibilních řešení a roztržtosti jednotlivých systémů a aplikací ITS, je nezbytné zajistit kompatibilitu systémů a kontinuitu služeb ITS mezi jednotlivými systémy na lokální, regionální, národní nebo evropské úrovni. Stávající stav ITS v České republice se vyznačuje bouřlivým rozvojem nových technologií, které však v mnohých případech nejsou dostatečně informačně propojeny, čímž se snižují jejich užité vlastnosti. Sít' dálnic a rychlostních silnic v ČR, ale i uliční sít' velkých měst, je postupně vybavována

systémy ITS, ale toto tempo zaostává za potřebami. ITS by měly přispět k rozvoji účinných a bezpečných dopravních služeb a vytvořit komerční příležitosti pro evropský průmysl. Zavádění ITS může vést ke zlepšení mobility ve městech, přičemž bude dosaženo snížení dopravního přetížení, emisí CO₂ a spotřeby energie, mimo jiné prostřednictvím podpory udržitelnějších způsobů dopravy, mezi něž patří tramvaje, metro, vlaky, autobusy, trolejbusy, sdílení automobilů atd.

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

Cílem navržených intervencí je dosud nevybavenou dopravní infrastrukturu systémy ITS postupně vybavovat 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 systémů, které napomohou k účinnější kontrole dodržování pravidel dopravního provozu. V neposlední řadě je třeba podporovat inovaci systémů ITS. Pro využití plného potenciálu ITS je nutné, aby zavedené systémy a aplikace dosáhly odpovídající míry kompatibility, interoperability a kontinuity služeb poskytovaných koncovým uživatelům.

3.1.1.6 Specifický cíl 1.6 - Environmentálně čistý dopravní park

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

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 vyhlášení 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.

Vlastníci vozidel provozovaných na železnici se musí vypořádat s požadavky na interoperabilitu železnic definovanými v rámci příslušných TSI. Nezbytnou součástí fungování ETCS a GSM-R je vybavování vozidel mobilními částmi systémů. Proto současně musí probíhat i úpravy hnacích vozidel, tak aby byl umožněn jejich provoz na tratích vybavených těmito systémy. Závažným problémem, před kterým stojí především vlastníci a provozovatelé nákladních vozů, je splnění požadavků v oblasti hluku (TSI RST-NOI). V současnosti jsou již k dispozici technická řešení, umožňující úpravu i stávajícího vozového parku, tak aby byly požadavky v TSI splněny. Náklady spojené s těmi to úpravami však budou značné a pro zachování konkurenceschopnosti železniční dopravy je vhodné tuto oblast podpořit.

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

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

Cílem navržených intervencí je přispět k vytvoření podmínek pro vyšší konkurenceschopnost a širší využití **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 dopravního parku **vodní dopravy**. Tyto intervence zvýší environmentální čistotu provozování vodní dopravy, případnělepší efektivitu provozování vodní dopravy modernizovanými plavidly.

3.1.2 Podporované aktivity k dosažení specifických cílů a odpovídajících indikátorů výstupu

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

3.1.2.1 Specifický cíl 1.1 - Výstavba a modernizace železničních tratí

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

- Modernizace a obnova tratí a zlepšování parametrů na síti TEN-T a mimo síť TEN-T (eliminace rychlostních propadů, omezení přechodnosti), včetně infrastruktury pro příměstskou dopravu
- Modernizace a rekonstrukce tratí a další infrastruktury v rámci železničních uzlů
- Zvýšení komfortu a vybavenosti infrastruktury stanic a zastávek ve správě správce železniční infrastruktury
- Úpravy tratí vedoucí k zajištění interoperability a implementaci TSI
- Modernizace zabezpečovacích zařízení, zavádění DOZ

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.

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

Cílová území: území celé ČR

Příjemci: Příjemci podpory budou vlastníci/správci dotčené infrastruktury

Forma podpory: Nevratná přímá pomoc

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

3.1.2.2 Specifický cíl 1.2 - Výstavba a modernizace vnitrozemských vodních cest v hlavní síti TEN-T

Podporované aktivity v rámci specifického cíle 1.2 - Výstavba a modernizace vnitrozemských vodních cest v hlavní síti TEN-T budou:

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

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

Cílová území: území celé ČR

Příjemci: vlastníci/správci dotčené infrastruktury vnitrozemské vodní dopravy

Forma podpory: Nevratná přímá pomoc

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

3.1.2.3 Specifický cíl 1.3 – Multimodální doprava

Podporované aktivity v rámci specifického cíle 1.3 – Multimodální doprava budou:

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

Hlavní cílové skupiny: Uživatelé multimodální dopravy - provozovatelé multimodální dopravy, dopravci, koncoví zákazníci

Cílová území: území celé ČR

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

Forma podpory: Nevratná přímá pomoc

3.1.2.4 Specifický cíl 1.4 - Infrastruktura drážních systémů městské a příměstské dopravy (metro, tramvajové systémy, tram-train systémy, trolejbusové systémy)

Podporované aktivity v rámci specifického cíle 1.4 - Infrastruktura drážních systémů městské a příměstské dopravy budou:

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

Hlavní cílové skupiny: Uživatelé hromadné dopravy osob - cestující

Cílová území: území celé ČR

Příjemci: Příjemci podpory budou vlastníci/správci dotčené infrastruktury

Forma podpory: Nevratná přímá pomoc

3.1.2.5 Specifický cíl 1.5 - Systémy řízení městského silničního provozu a zavádění ITS na městské silniční síti

Podporované aktivity v rámci specifického cíle 1.5 - Systémy řízení městského silničního provozu a zavádění ITS na městské silniční síti budou:

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

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

Cílová území: Území celé ČR

Příjemci: Příjemci podpory budou vlastníci/správci dotčené infrastruktury

Forma podpory: Nevratná přímá pomoc

3.1.2.6 Specifický cíl 1.6 - Environmentálně čistý dopravní park

Podporované aktivity v rámci specifického cíle 1.6 - Environmentálně čistý dopravní park budou:

- Obnova dopravního parku osobní železniční dopravy
- Úpravy vozidel vedoucí k zajištění interoperability a implementaci TSI
- Obnova dopravního parku nákladní a pravidelné osobní veřejné vodní dopravy

Dopravní park osobní vodní dopravy bude podporován pouze pro účely dopravy určené pro uspokojování potřeb dopravní obslužnosti (přívozy aj).

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 provozující železniční dopravu (v případě nákupu železničních vozidel půjde o vozidla pro veřejnou dopravu provozovanou v závazku veřejné služby) a vlastníci plavidel provozující nákladní vodní dopravu a pravidelnou osobní veřejnou vodní dopravu

Forma podpory: Nevratná přímá pomoc

3.2 Prioritní osa 2 – Silniční infrastruktura na síti TEN-T a veřejná infrastruktura pro čistou mobilitu

3.2.1 Identifikace investičních priorit a popis korespondujících specifických cílů

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

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

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

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.

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 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.

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

Směrnici je navrhována minimální povinná infrastruktura napájecích a dobíjecích stanic pro elektřinu, vodík 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.

Tento návrh vyžaduje, aby každý členský stát zřídil minimální počet dobíjecích stanic pro elektrická vozidla, přičemž 10 % z nich bude veřejně přístupných.

Čerpací stanice s LNG je třeba postavit v rámci základní transevropské dopravní sítě (TEN-T) ve všech námořních a vnitrozemských přístavech a s maximálními možnými rozestupy na dálnicích.

Cílem navrhovaných intervencí je:

- vytvoření podmínek pro širší využití vozidel na alternativní pohon na silniční síti, a to zejména ve městech, kde se předpokládá širší využití těchto vozidel,
- příspěvek k naplňování cílů Strategie Evropa 2020 dle požadavků směrnice zaváděním minimálního povinného počtu dobíjecích a napájecích stanic pro vozidla s alternativními pohony.

3.2.2 Podporované aktivity k dosažení specifických cílů a odpovídajících indikátorů výstupu

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

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

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

- Výstavba nových úseků silniční sítě TEN-T
- Modernizace, obnova a zkapacitnění již provozovaných úseků kategorie D, R a ostatních silnic I. tříd sítě TEN-T
- Rozvoj systémů a služeb ITS, GIS, energetických sítí, sítí a služeb elektronických komunikací pro 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, 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

Forma podpory: Nevratná přímá pomoc

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

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

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

- Vybavení veřejné dopravní infrastruktury napájecími a dobíjecími stanicemi pro alternativní pohony

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

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

3.3.1 Identifikace investičních priorit a popis korespondujících specifických cílů

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

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

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.

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.

Specifickým problémem je v této oblasti také nalezení správného rozsahu investic tak, aby bylo dosaženo ekonomické efektivity.

Cílem navrhovaných intervencí je proto výstavba, obnova a zlepšení parametrů dálnic, rychlostních silnic a silnic I. třídy mimo síť TEN-T za účelem zvýšení bezpečnosti a plynulosti dopravy a snížení dopadů na životní prostředí.

3.3.2 Podporované aktivity k dosažení specifických cílů a odpovídajících indikátorů výstupu

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

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

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

- Rekonstrukce, modernizace, obnova a výstavba silnic a dálnic ve vlastnictví státu mimo síť TEN-T
- Výstavba obchvatů a přeložek

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

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

Cílová území: území celé ČR mimo hl. města Prahy

Příjemci: Příjemci podpory budou vlastníci/správci dotčené infrastruktury

Forma podpory: Nevratná přímá pomoc

3.4 Popis principů pro výběr operací

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).

Po žadatelích bude zejména požadováno doložení:

- souladu projektu a jeho cílů s cíli OP Doprava,
- společenské ekonomické efektivnosti 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,
- příspěvku realizace projektu ke zkvalitnění životního prostředí a zlepšení veřejného zdraví, slučitelnosti s horizontálními politikami Společenství,
- v relevantních případech ekonomické způsobilosti žadatele,
- dalších potřebných dokumentů a dokladů dle povahy projektu a evropských či národních legislativních a metodických požadavků (např. studie proveditelnosti, stanoviska příslušných orgánů, znalecké či expertní posudky apod.).

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

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

3.5 Specifikace velkých projektů

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

Velké projekty budou do financování v rámci OPD zařazeny především na základě výstupů Knihy 10 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. 92 obecného nařízení.

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

3.6 Společné a specifické indikátory OP Doprava

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

Tab. č. 4: Seznam všech indikátorů programu

Investiční priorita	Specifický cíl dle TZ	Cílová skupina / území dimenze	Indikátor						Výchozí hodnota / (rok)	Cílová hodnota v roce 2022	Zdroj dat, frekvence sledování
			Kód NČI 2014+	Společný / specifický indikátor (C / S)	Název indikátoru	Měrná jednotka	Typ indikátoru (výstup / výsledek / dopad)	Závaznost indikátoru hlavní / interní (H / I)			
Investiční priorita A - rozvoj komplexních, vysoce kvalitních a interoperabilních železničních systémů (na síti TEN-T a mimo síť TEN-T - zejména síť celostátního významu, tratě pro příměstskou, městskou, aglomerační a pátevní regionální dopravu, tratě pro důležité tahy nákladní dopravy a tratě pro napojení míst, které jsou významným zdrojem nebo cílem nákladní dopravy)	SC 1.1 Modernizace a přestavba hlavních železničních uzlů a dobudování chybějících úseků koridorů a dalších nejdůležitějších tratí pro mezinárodní dopravu a tratí napojujících hlavní politická a průmyslová centra státu. Modernizace významných tratí pro regionální, příměstskou a městskou dopravu, vč. elektrifikace tratí. Modernizace důležitých tahů nákladní dopravy. Zajišťování		370600	C	Délka nových železničních tratí - celkem	km	výstup	H	0/(2013)		P
			370601	C	Délka nových železničních tratí - TEN-T	km	výstup	H	0/(2013)		P
			370700	C	Délka rekonstruovaných nebo modernizovaných železničních tratí - celkem	km	výstup	H	0/(2013)		P
			370701	C	Délka rekonstruovaných nebo modernizovaných železničních tratí	km	výstup	H	0/(2013)		P

	interoperability implementací TSI a dálkového řízení provozu, včetně úprav vozidel.				TEN-T						
			není v NČI	S	Délka rekonstruovaných železničních tratí mimo TEN-T	km	výstup	H	0/(2013)		P
			není v NČI	S	Počet modernizací v železničních stanicích na železničních tratích TEN-T	počet	výstup	H	0/(2013)		P
			není v NČI	S	Počet modernizací v železničních stanicích na železničních tratích mimo TEN-T	počet	výstup	H	0/(2013)		P
			není v NČI	S	Úspora času v nákladní železniční dopravě	Tunohodi ny / rok	výsledek	H	0/(2013)		P
			není v NČI	S	Úspora času v osobní železniční dopravě	Osobohod iny / rok	výsledek	H	0/(2013)		P
			370704	S	Délka železničních tratí se systémem GSM-R/ ETCS	km	výstup	H	0/(2013)		P

			není v NČI	S	Počet povolení uvedení do provozu strukturálních subsystémů	počet	výstup	H	0/(2013)		P
			není v NČI	S	Počet vozidel s instalovanou mobilní částí GSM-R, ETCS	počet	výstup	H	0/(2013)		P
			není v NČI	S	Délka železničních tratí, na kterých je zavedeno DOZ	km	výstup	H	0/(2013)		P
			není v NČI	S	Stupeň naplnění plánu ERTMS (procento sítě TEN-T pokryté systémem ERTMS)	procentní bod	výsledek	H	0/(2013)		ŘO
Investiční priorita B - Podpora multimodálního jednotného evropského dopravního prostoru prostřednictvím investic do transevropské dopravní sítě (nařízení o FS, čl. 3, odst. (d), bod i.)	SC 1.2 Zlepšený stav infrastruktury a dalších funkčních parametrů vodních cest, zlepšená splavnost a bezpečnost plavebního provozu na dopravně významných vnitrozemských vodních cestách (labsko-vltavská vodní cesta).		není v NČI	S	Počet lokalit s bodovými úpravami na vodních tocích (např. výstavba, rekonstrukce/modernizace plavebních komor, modernizace jejich vstrojení, rekonstrukce/modernizace přístavních zdí,	počet	výstup	H	0/(2013)		P

					rekonstruované/nové zabezpečovací pevné vázací prvky)						
			371500	C	Délka upravených vodních cest	km	výstup	H	0/(2013)		P
			není v NČI	S	Počet zmodernizovaných RIS (počet implementovaných software)	počet	výstup	H	0/(2013)		P
			není v NČI		Zlepšení parametrů na vnitrozemských vodních cestách	ano/Ne	výsledek	H	0/(2013)		P
Investiční priorita C - Rozvoj nízkouhlíkových dopravních systémů šetrnějších k životnímu prostředí a	SC 1.3 Větší uplatnění multimodální nákladní přepravy na dopravním trhu a zajištění optimálního využívání všech druhů dopravy v nákladní dopravě			S	Počet modernizovaných/nových překladišť kombinované dopravy	počet	výstup	H	0/(2013)		P
	.Rozsáhlejší síť multimodálních terminálů s vyhovujícími parametry			S	Počet nových mechanismů či zařízení pro překládku	počet	výstup	H	0/(2013)		P

	a zlepšení napojení průmyslových a logistických areálů na železničních sítí.			S	Zvýšení objemu multimodální přepravy	t/rok	výsledek	H	0/(2013)		ŘO
	SC 1.4 Zvýšení využívání veřejné dopravy na úkor IAD zaváděním systémů městské a příměstské hromadné dopravy a MHD na drážní infrastrukturu			C	Délka nové nebo zmodernizované tramvajové tratě nebo linky metra - celkem	km	výstup	H	0/(2013)		P
			373222	S	Přírůstek počtu osob obsluhovaných MHD	počet osob	výsledek	H	0/(2013)		P
	SC 1.5 Optimalizace provozu na stávající uliční síti při uplatnění zásad preference hromadné dopravy a s využitím nových možností ITS (centrální řízení dopravního provozu, dávkování		není v NČI	S	Počet implementovaných systémů (např. zabezpečovací, řídicí) městské a příměstské dopravy	počet	výstup	H	0/(2013)		P

	vozidel, proměnné dopravní značky, systémy zjišťující výskyt dopravní nehody nebo kongescí,		není v NČI	S	Počet informovaných řidičů	počet	výsledek	H	0/(2013)		P/ŘO
	doporučení vhodné objížděky, poskytování informací o volných parkovacích místech, řízení jízdy v tunelech, kontrolu a prosazování dodržování dopravních předpisů, atd.).				??		výsledek	H	0/(2013)		
	SC 1.6 Cílem je obnova dopravního parku formou podpory nákupu a úprav vozidel a plavidel a z toho vyplývající nastartování		není v NČI	S	Počet nově pořízených nebo modernizovaných vozidel pro drážní dopravu	počet	výstup	H	0/(2013)		P
	trvalého cyklu obnovy dopravního parku drážní a vodní dopravy		není v NČI	S	Počet modernizovaných plavidel	počet	výstup	H	0/(2013)		P
Podpora multimodálního jednotného evropského dopravního prostoru prostřednictvím investic do transevropské dopravní sítě (nařízení o FS, čl. 3, odst. (d), bod	SC 2.1 - Zlepšení silniční dopravy na síti TEN-T prostřednictvím zlepšení parametrů a výstavby dálnic a silnic sítě TEN-T. Zajištění standardů EU na silniční síti s velkým		370200	C	Délka nových silnic - celkem	km	výstup	H	0/(2013)		P

i.)	objemem dopravy za účelem zvýšení bezpečnosti a plynulosti dopravy.										
			370300	C	Délka nových dálnic a rychlostních silnic a silnic I. třídy - TEN-T	km	výstup	H	0/(2013)		P
			je v NČI bez kódu	C	Délka rekonstruovaných nebo modernizovaných silnic - celkem	km	výstup	H	0/(2013)		P
			je v NČI bez kódu	C	Délka rekonstruovaných nebo modernizovaných silnic TEN-T	km	výstup	H	0/(2013)		P
			není v NČI	S	Vybavení pozemních komunikací telematickými zařízeními telematickými systémy	počet	výstup	H	0/(2013)		P
			není v NČI	S	Úspora času v silniční dopravě	osobohodiny / rok	výsledek	H	0/(2013)		P

Rozvoj nízkouhlíkových dopravních systémů šetrnějších k životnímu prostředí a podpora udržitelné městské mobility, včetně říční a vodní dopravy, přístavů a multimodálních propojení (nařízení o FS, čl. 3, odst. (d), bod ii.)	SC 2.2 - Postupná příprava na ropný zlom a plnění cílů Bílé knihy EK prostřednictvím zvýšení podílu vozidel na alternativní pohon na silniční síti podporou rozvoje sítě napájecích stanic.		610242	S	Počet nově pořízených či zmodernizovaných zařízení technické infrastruktury pro ekologická vozidla	počet	výstup	H	0/(2013)		P
			není v NČI	S	Zvýšení kapacity zařízení určených k nabíjení vozidel	kW	výsledek	H	0/(2013)		P
Zvyšování regionální mobility prostřednictvím připojení sekundárních a terciárních uzlů k infrastruktuře sítě TEN-T (nařízení o ERDF, čl. 5, odst. (7), bod b)	SC 3.1 - Zlepšení parametrů silnic a dálnic ve vlastnictví státu mimo TEN-T za účelem zvýšení bezpečnosti a plynulosti dopravy.		370502	S	Délka rekonstruovaných silnic I. třídy - mimo TENT-T	km	výstup	H	0/(2013)		P
					Úspora času v silniční dopravě	Osobohodiny /rok	výsledek	H	0/(2013)		
Technická asistence					počet projektů	počet	výstup	H	0/(2013)		P

P – příjemce, RO – Řídící orgán

Zdroj: MMR-NOK

Poznámky:

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

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

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

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

Tab. č. 5: Seznam společných indikátorů programu

Investiční priorita	Specifický cíl	Cílová skupina / územní dimenze ³	Indikátor výstupu a výsledku				Výchozí hodnota / (rok)	Cílová hodnota (2022) ²	Zdroj dat, frekvence sledování
			Kód NČI 2014+	Název indikátoru	Měrná jednotka	Typ indikátoru (výstup /, výsledek)			
Investiční priorita A - rozvoj komplexních, vysoce kvalitních a interoperabilních železničních systémů (na síti TEN-T a mimo síť TEN-T - zejména síť celostátního významu, tratě pro příměstskou, městskou, aglomerační a páteřní regionální dopravu, tratě pro důležité tahy nákladní dopravy a tratě pro napojení míst, které jsou významným zdrojem nebo cílem nákladní dopravy)	SC 1.1 Modernizace a přestavba hlavních železničních uzlů a dobudování chybějících úseků koridorů a dalších nejdůležitějších tratí pro mezinárodní dopravu a tratí napojujících hlavní politická a průmyslová centra státu. Modernizace významných tratí pro regionální, příměstskou a městskou dopravu, vč. elektrifikace tratí. Modernizace důležitých		370600	Délka nových železničních tratí - celkem	km	výstup	0 / (2013)		

	tahů nákladní dopravy.								
			370600	Délka nových železničních tratí - TEN-T	km	výstup	0 / (2013)		
			370700	Délka rekonstruovaných nebo rekonstruovaných železničních tratí - celkem	km	výstup	0 / (2013)		
			370701	Délka rekonstruovaných nebo rekonstruovaných železničních tratí TEN-T	km	výstup	0 / (2013)		
Investiční priorita B -Podpora multimodálního jednotného evropského dopravního prostoru prostřednictvím investic do transevropské dopravní sítě (nařízení o FS, čl. 3, odst. (d), bod i.)	SC 1.2 Zlepšený stav infrastruktury a dalších funkčních parametrů vodních cest, zlepšená splavnost a bezpečnost plavebního provozu na dopravně významných vnitrozemských vodních cestách (labsko-vltavská vodní cesta).		371500	Délka upravených vodních cest	km	výstup	0 / (2013)		
	SC 1.4 Zvýšení využívání veřejné dopravy na úkor IAD zaváděním systémů městské a příměstské hromadné dopravy a MHD na drážní infrastrukturu			Délka nové nebo zmodernizované tramvajové tratě nebo linky metra - celkem	km	výstup	0 / (2013)		
Podpora multimodálního jednotného evropského	SC 3.1 - Zlepšení parametrů silnic a dálnic ve vlastnictví		370200	Délka nových silnic -			0 / (2013)		

dopravního prostoru prostřednictvím investic do transevropské dopravní sítě (nařízení o FS, čl. 3, odst. (d), bod i.)	státu mimo TEN-T za účelem zvýšení bezpečnosti a plynulosti dopravy.			celkem					
			370300	Délka nových dálnic a rychlostních silnic a silnic I. třídy - TEN-T			0 / (2013)		
			je v NČI bez kódu	Délka rekonstruovaných silnic			0 / (2013)		
			je v NČI bez kódu	Délka rekonstruovaných silnic TEN-T			0 / (2013)		

Zdroj: Evropská komise, doplněno MMR-NOK

Poznámky:

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

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

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

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

3.7 Výkonnostní rámec

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

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

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

Zdroj: Evropská komise, doplněno MMR-NOK

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

3.8 Kategorie intervencí

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

Tab. č. 7: Dimenze 1: Intervenční oblast

Kód	Příspěvek z EU: indikativní částka (EUR)

Zdroj: Evropská komise

Tab. č. 8: Dimenze 2: Forma financování

Kód	Příspěvek z EU: indikativní částka (EUR)

Zdroj: Evropská komise

Tab. č. 9: Dimenze 3: Území

Kód	Příspěvek z EU: indikativní částka (EUR)

Zdroj: Evropská komise

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

3.9 Prioritní osa 4 – Technická pomoc

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

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

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

Nezbytným předpokladem úspěšného a efektivního využití podpory EU je především zajištění kvalitní přípravy projektů a efektivní implementace projektů z úrovně příjemců a implementačních orgánů 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.

3.9.2 Seznam indikátorů

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

Prioritní osa	Specifický cíl	Cílová skupina / územní dimenze ³	Indikátor (výstup i výsledek) ¹				Výchozí hodnota (rok)	Cílová hodnota (2022)	Zdroj dat, a frekvence sledování	Odůvodnění, jakým způsobem byly hodnoty stanoveny**
			Kód NČI 2014+	Název indikátoru	Měrná jednotka	Typ indikátoru (výstup / výsledek)				
4	4.1			Počet projektů	počet	výstup				

Zdroj: MMR-NOK

Poznámky:

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

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

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

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

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

3.9.3 *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. Aktivity 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).

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).

3.9.4 Kategorie intervencí a orientační rozpis zdrojů

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

Tab. č. 11: Dimenze 1: Intervenční oblast

Kód	Příspěvek z EU: indikativní částka (EUR)

Zdroj: Evropská komise

Tab. č. 12: Dimenze 2: Forma financování

Kód	Příspěvek z EU: indikativní částka (EUR)

Zdroj: Evropská komise

Tab. č. 13: Dimenze 3: Území

Kód	Příspěvek z EU: indikativní částka (EUR)

Zdroj: Evropská komise

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

4. FINANČNÍ PLÁN

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

Tab. č. 14

Kategorie regionů	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Celkem
EFRR								
<i>V méně rozvinutých regionech</i>								
<i>EFRR Celkem</i>								
Fond soudržnosti								
Celkem								

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

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

Prioritní osa	Fond	Kategorie regionu	Základ pro výpočet příspěvku u Unie (Celkové způsobilé výdaje nebo způsobilé veřejné výdaje)	Příspěvek z EU	Národní spolufinancování	Orientační rozdělení národního spolufinancování		Celkový příspěvek	Míra spolufinancování	Pro informaci	
						Národní veřejné zdroje (c)	Národní soukromé zdroje ⁸ (d)			Příspěvky EIB	
Prioritní osa 1	FS	N/A		(a)	(b) = (c) + (d)			(e) = (a) + (b)	(f) ⁹ = (a)/(e)		
Prioritní osa 2	FS	N/A									
Prioritní osa 3	EFR										
Prioritní osa 4	FS	N/A									
Celkem											

⁸ Vyplňte pouze v případě, že prioritní osy jsou vyjádřeny pouze v celkových způsobilých výdajích.

⁹ Tato míra může být v tabulce zaokrouhlena na nejbližší celé číslo. Přesné vyjádření míry je vyjádřeno podílem (f).

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

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

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

Zdroj: Evropská komise

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

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

Zdroj: Evropská komise

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

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

5. PŘÍSPĚVEK K INTEGROVANÉMU PŘÍSTUPU PRO ÚZEMNÍ ROZVOJ

V rámci všech programů v programovém období 2014-2020 musí být popsán přístup k naplňování tzv. územní dimenze. Smyslem je identifikovat intervence, které mají prokazatelný dopad do jednotlivých regionů a zajistit zvýšení jejich přidané hodnoty. Operační program Doprava je v tomto ohledu dosti specifický, neboť jádro intervencí budou tvořit projekty zaměřené na výstavbu a modernizaci silniční a železniční sítě ve vlastnictví státu (primárně na síti TEN-T, sekundárně i mimo síť TEN-T). Priority v této oblasti z podstaty věci musí vycházet z analýzy, resp. z dopravního modelu sestaveného pro celostátní úroveň, který zohlední rovněž vazby mezinárodní, tj. vazby na sousední státy. Z tohoto důvodu je základním výchozím strategickým dokumentem pro Operační program Doprava 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. Dopravním modelem bylo provedeno zatížení výhledového rozsahu dopravních sítí tak, jak jsou definovány v Politice územního rozvoje, resp. podrobněji v dalších stupních územně-plánovací dokumentace. V případě nestabilizovaného trasování byly dané relace modelovány pouze na základě spojnic klíčových bodů. Kromě souvislých úseků silniční a železniční sítě (a doplňkově rovněž sítě pro vodní dopravu), jejichž finanční krytí bylo navrženo v rámci přidělování převážné části disponibilních finančních prostředků na základě výsledků dopravního modelování a vícestupňového multikriteriálního hodnocení, byla v rámci Dopravních sektorových strategií, 2. fáze rovněž řešena ještě čtyři další opatření, která nemohla být předmětem dopravního modelování - tzv. projektové balíčky. Účelem vytvoření projektových balíčků bylo umožnění realizace opatření, která nemohla být předmětem vícestupňového multikriteriálního hodnocení či umožnění realizace opatření, u nichž posouzení v rámci vícestupňového multikriteriálního hodnocení nedává dostatečně věrohodný obraz potřeby jejich realizace z důvodů nastavení parametrů metodiky hodnocení. Projektové balíčky byly nazvány Uzly, Přístavy, Křižovatky a Obchvaty a přeložky silnic I. třídy, přičemž názvy plně vystihují podstatu věcné náplně v nich obsažených intervencí (u balíčku Křižovatky se jedná zejména o zřizování nových mimoúrovňových křižovatek na dálnicích, event. rychlostních komunikacích).

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.

Integrovaný přístup představuje z pohledu regionálního rozvoje jednu z metod pro uplatnění územní dimenze, jež vyplývá ze samé podstaty integrace postavené na územní rozvojové strategii¹⁰. Jeho přínosem je zejména dosažení vyšší kvality strategického plánování, řízení a efektivnější (zesilující a synergický efekt) vynakládání finančních prostředků. Zároveň představuje z pohledu EU silně prosazovaný způsob implementace fondů EU v rozvoji regionů, měst a obcí.

Specifickou kategorií územní dimenze tvoří **dimenze urbánní**, kde se protíná tematické, územně správní i prostorové hledisko realizace programů ESIF. Urbánní dimenze představuje část množiny všech navržených intervencí, které budou směřovat do městského – urbánního prostoru. Vymezení urbánní dimenze je v podmínkách České republiky orientováno na podporu rozvojových území (podle typologie SRR ČR), která mají převážně urbánní charakter. Tato území se pak dále dělí na metropolitní oblasti, sídelní aglomerace a regionální centra se svým zázemím. Vzhledem k významu městských oblastí bude urbánní dimenze zasluhovat zvláštní plánovací a realizační mechanismus, který by měl být založen na takové metodice plánování a implementace, jež bude umožňovat realizaci komplexních opatření a také zmocní místní aktéry k náležité kompetenci a zodpovědnosti. Jedná se o zvýšení role měst v implementačním systému (např. delegování některých činností a pravomocí řídicího orgánu na města, posilování partnerství a strategického plánování, integrovaných přístupů). Obdobně jako v období 2007 - 2013 bude mít charakter urbánní dimenze i většina intervencí ESIF období 2014 - 2020.

V rámci Operačního programu Doprava bude integrovaný přístup nejvíce uplatněn v rámci prioritní osy 1 (Infrastruktura pro železniční a další udržitelnou dopravu), zejména ve specifickém cíli 1.5 (Infrastruktura drážních systémů městské a příměstské dopravy), ale i v dalších specifických cílech, přičemž se předpokládá, že většina projektů v tomto specifickém cíli bude zařazena do integrovaných územních investic (viz další kapitola). Naproti tomu využití komunitně vedeného místního rozvoje (metoda Leader) se v rámci Operačního programu Doprava z důvodu věcné povahy intervencí nepředpokládá.

Téměř ve všech metropolitních oblastech v ČR je možné zajištění dopravní obslužnosti označit za vysokou prioritu, která navíc velmi často podmiňuje efektivitu ostatních intervencí. Kolejová doprava ve městech (podporovaná v rámci specifického cíle 1.5) 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 a je tedy oprávněné předpokládat, že města budou chtít pro tyto účely využít

¹⁰ Kromě integrovaných nástrojů níže popsaných však bude územní dimenze realizována i prostřednictvím individuálních projektů, nebo projektů se vzájemnou koordinací či synergií, či specifickými územními řešeními zahrnujícími projekty z různých programů a fondů v rámci jedné či více socioekonomických složek.

evropských fondů. Integrovaný přístup ale bude uplatněn i při ostatních intervencích, přičemž nejčastějším typem integrovaných intervencí budou synergické efekty s projekty podpořenými z Integrovaného regionálního operačního programu. Jako vhodný příklad je možné uvést modernizace koridorových tratí hrazené z Operačního programu Doprava, na které naváží synergické projekty z IROPu jako navazující autobusové terminály, parkoviště typu P+R, B+R, úprava přednádrazních 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.).

5.1 Plánovaný přístup k udržitelnému integrovanému rozvoji měst

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 tedy budou představovat realizaci integrovaných strategií rozvoje vybraných městských aglomerací, přičemž budou zahrnout investice v rámci více prioritních os, event. operačních programů. V rámci ITI budou definovány problémy, které budou intervencemi z různých prioritních os/operačních programů řešeny, přičemž se předpokládá, že v převážné části uvedených metropolitních oblastí bude mezi nejvýznamnější patřit 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 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.

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

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

Zdroj: Evropská komise

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

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

Zdroj: Evropská komise

6. ŘÍZENÍ A IMPLEMENTACE OP DOPRAVA

6.1 Instituce a subjekty odpovědné za řízení, kontrolu a audit

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

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

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

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

Tabulka č. 20

Instituce/subjekt	Název instituce /subjektu	Vedoucí instituce /subjektu	Adresa	Telefon	e-mail
Řídící orgán	Ministerstvo dopravy		Nábřeží L. Svobody 12, 110 15 Praha 1		
Zprostředkující subjekt	Státní fond dopravní infrastruktury		Sokolovská 278, 190 00 Praha 9		
Národní orgán pro koordinaci	Ministerstvo pro místní rozvoj		Staroměstské náměstí 6 110 15 Praha 1		
Certifikační orgán	Ministerstvo financí		Letenská 15, 118 10 Praha 1		
Auditní orgán	Ministerstvo financí		Letenská 15, 118 10 Praha 1		
Orgán, kterému budou poskytovány platby z EK	Ministerstvo financí		Letenská 15, 118 10 Praha 1		

6.1.1 Řídící orgán OP Doprava

Řídící orgán je zřizován v souladu s čl. 113 obecného nařízení. Řídící orgán nese nejvyšší odpovědnost za realizaci operačního programu. Pro každý operační program je určen jeden řídicí orgán, který sleduje, zda jsou dodržovány zásady operačních programů a zda je pomoc z fondů EU poskytována správně a efektivně.

Přípravou a řízením Operačního programu Doprava na léta 2014-2020 bylo Usnesením vlády ČR č. 867 ze dne 28. listopadu 2012¹¹ pověřeno Ministerstvo dopravy, v jehož rámci jsou činnosti spojené s řízením a implementací OP Doprava zajišťovány Odborem fondů EU.

Řídící orgán zodpovídá za řízení operačního programu v souladu se zásadou řádného finančního řízení. Řídící orgán jedná nediskriminačně a transparentně, zároveň podporuje rovnost žen a mužů a respektuje zásadu udržitelného rozvoje. Řídící orgán deleguje některé činnosti na další subjekty a přebírá výstupy jejich činnosti.

Na základě čl. 114 obecného nařízení zabezpečuje řídicí orgán zejména následující činnosti:

- odpovídá za přípravu, projednání OPD a jeho předložení Evropské komisi;
- zabezpečuje soulad cílů a prioritních os OPD s ostatními operačními programy, Společným strategickým rámcem, Dohodou o partnerství, zajistí vypracování předběžného ex-ante hodnocení operačního programu a posouzení jeho vlivu na životní prostředí;
- podporuje činnost monitorovacího výboru a poskytuje mu informace, které výbor potřebuje k plnění svých úkolů, zejména údaje týkající se pokroku operačního programu v dosahování cílů, finanční údaje a údaje týkající se ukazatelů a milníků;
- vypracovává výroční a závěrečné zprávy o provádění a po schválení monitorovacím výborem je předkládá Komisi;
- zpřístupňuje zprostředkujícímu subjektu a příjemcům informace, které jsou důležité pro plnění jejich úkolů, respektive pro provádění operací;
- zřizuje systém pro zaznamenávání a uchovávání počítačových údajů o každé operaci, které jsou nezbytné pro monitorování, hodnocení, finanční řízení, ověřování a audit, případně včetně údajů o jednotlivých účastnících operací;
- zajišťuje, aby údaje uvedené v písmeni d) čl. 114 byly shromažďovány, zadávány a ukládány v systému;
- zajišťuje, aby vybraná operace spadala do působnosti dotčeného fondu nebo fondů a do kategorie zásahu určené v prioritní ose nebo osách operačního programu;

¹¹ 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.

- poskytne příjemci dokument, který stanoví podmínky podpory pro každou operaci, včetně zvláštních požadavků týkajících se produktů nebo služeb, jež mají být dodány v rámci operace, plánu financování a lhůty pro provedení;
- přesvědčí se před schválením operace, že příjemce má správné, finanční a provozní způsobilost ke splnění podmínek stanovených v písmeni h) čl. 114;
- přesvědčí se, že pokud operace začala před podáním žádosti o financování řídicímu orgánu, byly dodrženy unijní a vnitrostátní předpisy vztahující se na danou operaci;
- zajistí, aby žadatel po přemístění výrobní činnosti v rámci Unie neobdržel podporu z fondů, pokud s ním bylo nebo mělo být vedeno řízení o zpětném získání vyplacených částek podle článku 61;
- určí kategorie zásahů, kterým se mají připisovat výdaje operace;
- ověřuje, že spolufinancované produkty a služby byly dodány a že výdaje, jež příjemci vykážali, také skutečně zaplatili, a že je dodržena soulad s platnými unijními a vnitrostátními právními předpisy, operačním programem a podmínkami podpory operace;
- zajišťuje, aby příjemci zapojení do provádění operací hrazených na základě skutečně vynaložených způsobilých nákladů vedli buď oddělený účetní systém, nebo používali vhodný účetní kód pro všechny transakce související s operací;
- zavádí účinná a přiměřená opatření proti podvodům s přihlédnutím ke zjištěným rizikům;
- stanoví postupy k zajištění toho, aby všechny doklady týkající se výdajů a auditů, jež jsou nezbytné pro zajištění odpovídající auditní stopy, byly uchovávány v souladu s požadavky čl. 62 písm. g);
- vypracovává prohlášení řídicího subjektu o věrohodnosti fungování systému řízení a kontroly, zákonnosti a správnosti uskutečněných transakcí a dodržování zásady řádného finančního řízení, spolu se zprávou o výsledcích provedených kontrol řízení, o případných nedostatcích zjištěných v systému řízení a kontroly a o veškerých přijatých nápravných opatřeních;
- provádí ověření každé žádosti o úhradu předložené příjemcem;
- je poskytovatelem dotace podle zák. 218/2000 Sb. o rozpočtových pravidlech;
- provádí ověření operací na místě.

6.1.2 Zprostředkující subjekt pro implementaci

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

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

- a) plnit úlohu subjektu operačního programu zajišťujícího proplácení prostředků OP Doprava,

- b) proplácet národní veřejné spolufinancování projektů,
- c) předfinancovat příjemcům příspěvky z OP Doprava z prostředků poskytnutých z rozpočtu MD,
- d) provádět ověřování operací dle čl. 114 odst. 4 písm. a).

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

6.1.3 Národní orgán pro koordinaci

Koordinací a přípravou Dohody o partnerství na léta 2014-2021 bylo Usnesením vlády ČR č. 867 ze dne 28. listopadu 2012¹² pověřeno Ministerstvo pro místní rozvoj v roli Národního orgánu pro koordinaci. Je to centrální metodický a koordinační orgán pro implementaci programů spolufinancovaných z fondů SSR v České republice v programovém období 2014-2020. V uvedené oblasti je partnerem pro Evropskou komisi za ČR, zabezpečuje řízení Dohody o partnerství na národní úrovni, je správcem monitorovacího systému, je metodickým orgánem v oblasti implementace a centrálním orgánem pro oblast publicity a budování absorpční kapacity.

6.1.4 Platební a certifikační orgán

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

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

¹² 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.

6.1.5 Auditní orgán

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

6.2 Role partnerů při implementaci, monitoringu a evaluaci operačního programu

6.2.1 Partnerství při přípravě operačního programu

Konzultace s partnery jsou prováděny kontinuálně včetně konzultace procesu a harmonogramu přípravy programu, partneři dostávají veškeré relevantní informace o přípravě a všech změnách programového dokumentu.

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 návrhu obecného nařízení jsou v Platformě zastoupeni kromě řídicího orgánu, MMR – NOK, MF a gestorů jednotlivých prioritních os rovněž 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), hospodářští a sociální partneři (např. Svaz průmyslu a dopravy, Svaz podnikatelů ve stavebnictví v ČR, Asociace podniků českého železničního průmyslu), včetně zástupců pro rovné příležitosti a nediskriminaci (Národní rada osob se zdravotním postižením České republiky).

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.

6.2.2 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 podle návrhů nařízení asistovat i u přípravy, provádění, monitorování a hodnocení programu prostřednictvím zapojení do práce Monitorovacího výboru OP Doprava. Řídící orgán programu je povinen do tří měsíců ode dne oznámení rozhodnutí o přijetí programu Evropskou komisí zřídit monitorovací výbor, jehož úkolem je monitorovat a vyjadřovat se k provádění programu prostřednictvím připomínek.

Monitorovací výbor plní své funkce v souladu s čl. 43 návrhu obecného nařízení a dále dle čl. 100 návrhu 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.).

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

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

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

PS MV - Plánovací komise programu

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

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 fondů SSR, přičemž bude projednán každý z fondů SSR.

7. MECHANISMUS K ZAJIŠTĚNÍ KOORDINACE

7.1 KOORDINACE 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 fondů SSR v ČR je MMR, a to na základě usnesení vlády ze dne 28. listopadu 2012 č. 867 a ze dne 12. června 2013 č. 447 a 448. 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 (členství uvedeno v příloze 5.4), 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. V případě potřeby jsou rovněž uspořádána prezenční jednání této pracovní skupiny.

Pro zajištění vzájemné provázanosti a koordinace bylo zásadní vytvoření soustavy platform, které současně umožnily naplnit partnerské principy přípravy programů. Vzhledem k tomu, že příprava a realizace programů financovaných z fondů SSR v programovém období 2014–2020 musí prostřednictvím Dohody směřovat k plnění strategie Evropa 2020 a národních cílů definovaných Národním programem reforem a zároveň programové období 2014–2020 přináší nové nebo zesiluje již dříve existující principy a nástroje (jako integrované přístupy a územní dimenze, tematická koncentrace, předběžné podmínky, aj.), je nutné, aby příprava i realizace Dohody a programů probíhaly v úzké spolupráci národního koordinátora, řídicích orgánů a dalších klíčových partnerů.

Platformy pro fázi přípravy programového období 2014–2020:

- Rada pro fondy SSR – nadresortní odborný a poradní orgán vlády ČR, který zajišťuje věcné zaměření intervencí všech fondů SSR v ČR v programovém období 2014–2020, Rada pro fondy SSR převezme úlohu současného Řídicího a koordinačního výboru pro potřeby koordinace pomoci poskytované v programovém období 2007–2013,
- Pracovní skupiny Rady pro fondy SSR – 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.

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 vazby mezi programy.

Oblasti pro nastavování synergických vazeb byly identifikovány při vymezování překryvů s dopravními intervencemi v rámci IROP a OP PPR, v tomto smyslu byla zpracována karta hraničních oblastí dle Akčního plánu hraničních oblastí v programovém období 2014–2020. Výsledkem série multilaterálních jednání byla shoda na vymezení dotčených programů a s pomocí JASPERS byly široce diskutovány možnosti pro realizaci synergických projektů.

Výsledný mechanismus pro zajištění koordinace v této oblasti bude postaven na systematickém začlenění mechanismů pro integrované přístupy pro územní rozvoj v obou předmětných operačních programech (konkrétní popis tohoto nastavení je obsažen v příslušné kapitole operačního programu). 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.

Určité synergické vazby byly taktéž identifikovány s plánovanými intervencemi v rámci OP zpracovávaných v gesci MPO a MŽP, v této oblasti však nejde o přímé synergické vazby a není operativní potřeba koordinace při realizaci programů.

7.2 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 souladu s článkem 5 návrhu obecného nařízení a Etickým kodexem Evropské komise pro partnerství budou relevantní partneři zapojeni nejen do přípravy, ale také do realizace programového období 2014–2020. Součástí výše zmíněného materiálu „Vymezení platform pro programové období 2014–2020“ je také přehled platform, které budou sloužit ve fázi realizace programového období 2014–2020.

Platformy pro fázi realizace programového období 2014–2020:

- Rada pro fondy SSR a její pracovní skupiny – nadále bude fungovat Rada pro fondy SSR jako obdoba Řídicího a koordinačního výboru v programovém období 2007–2013 včetně všech tematických pracovních skupin a generálních sekretářů a generálního zmocněnce s cílem zejména zajištění souladu realizace se strategickými dokumenty EU a ČR a zajištění synergických efektů mezi programy spolufinancovanými fondy SSR,
- Monitorovací výbory – vznik monitorovacích výborů, včetně pravidel jejich fungování stanovuje návrh obecného nařízení především ve svých člancích 41 až 43 a článku 100,
- Pracovní skupina Národního orgánu pro koordinaci a řízení Dohody o partnerství – naváže na činnosti Meziřesortní expertní poradní skupiny a bude projednávat zejména metodické prostředí a procesy v implementačním systému 2014–2020,
- Další průřezové pracovní skupiny pro procesy implementace 2014–2020 – pracovní skupiny pro oblast finančního řízení a kontroly, oblast zjednodušení a odstranění legislativních bariér, oblast evaluace a vyhodnocení intervencí, nastavení jednotného monitorovacího systému MS2014+, integrované přístupy a územní dimenzi, oblast administrativní kapacity a personální stabilizace.

Partnerská uskupení vytvořená pro přípravu programu (v případě OPD jde o „Platformu pro přípravu OPD 2014–2020“) budou v rámci realizace přetvořena do Monitorovacího výboru operačního programu. Partneři budou dále v budoucnu podle návrhů nařízení asistovat při provádění, monitorování a hodnocení programu prostřednictvím zapojení do práce Monitorovacího výboru OP Doprava.

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 synergických intervencí (věcná a implementační rovina),
- mechanismy zajišťující efektivní provádění těchto intervencí (institucionální rovina).

Pro vyloučení nežádoucích překryvů a zajištění komplementarity intervencí jsou vytipovány tzv. hraniční oblasti a je rozpracován Akční plán jejich koordinace. Smyslem Akčního plánu je vytvořit základ pro nastavení a zabudování dílčích vazeb (hraničních oblastí) v programech a specifikovat možné mechanismy jejich naplňování v rámci implementace.

Koordinace fondů bude dále zajištěna prostřednictvím fungování horizontálních institucí popsaných 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 Společného strategického rámce. Rada pro fondy SSR bude zajišťovat věcné rozhraní a návaznosti mezi programy spolufinancovanými fondy SSR a projednávat opatření k vyšší synergické efektivitě podpory poskytované z těchto fondů. Odborné zázemí ji poskytne Rada pro fondy Společného strategického rámce na pracovní úrovni a Ministerstvo pro místní rozvoj – Národní orgán pro koordinaci. Rada pro fondy SSR 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 půjde o Pracovní skupinu pro páteřní infrastrukturu.

V rámci zpracování OPD byla provedena vnitřní resortní analýza v sektoru dopravy ve vazbě na možnosti koordinace s dalšími nástroji EU a národními nástroji podpory během realizace programu. Z té vyplynula potřeba nastavení resortní koordinace těchto finančních nástrojů a zdrojů:

- Národní zdroje financování a nástroje podpory,
- Fondy SSR
- Ostatní nástroje EU (v případě OPD jde o nástroj CEF - the Connecting Europe Facility),
- Zdroje Evropské investiční banky.

Na tuto potřebu bylo reagováno v rámci zpracování Dopravních sektorových strategií, fáze 2. Kniha 10 Realizace Dopravních sektorových strategií obsahuje ve své kapitole 4.6 Pravidla alokace finančních prostředků na rozvojová opatření, kde je v návaznosti na identifikované dostupné zdroje pro financování dopravní infrastruktury variantně popsán způsob využití národních zdrojů financování, 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 těchto prostředků ve vazbě na realizaci OPD a CEF.

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 také 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.

8. 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 17 návrhu obecného nařízení by měl členský stát předložit Komisi informace o platnosti předběžných podmínek a o plnění platných předběžných podmínek. Informace, které se k této problematice vztahují, mohou být předloženy ve zvláštních vysvětlujících dokumentech předložených s operačním programem. Nicméně tyto informace mohou být zahrnuty rovněž do této části operačního programu jako doplnění k tabulce.

Kromě příslušných tematických předběžných podmínek 7.1 a 7.2 pro oblasti silniční železniční dopravy, které by dle předpokladů měly být v roce 2013 splněny, je pro OPD relevantní v první řadě předběžná podmínka „Existence funkčního uspořádání, které zajišťuje účinné uplatňování právních předpisů EU souvisejících s EIA a SEA“ a to zejména s ohledem na zkušenosti s posuzováním velkých infrastrukturních projektů v období 2007-2013. U předložených projektových žádostí byla procedura EIA a následné schvalovací procesy zpravidla předmětem řady otázek a požadavků ze strany EK na doplnění informací. Plnění této předběžné podmínky, které je kromě MŽP také v gesci MMR (stavební řád) je tedy pro podporu výstavby dopravní infrastruktury naprosto zásadní.

8.1 Určení platných předběžných podmínek a vyhodnocení jejich plnění

Níže uvedená tabulka vymezuje veškeré platné obecné a tematické předběžné podmínky OPD včetně těch, které byly zahrnuty do Dohody o partnerství, ale které jsou platné pro prioritní osy operačního programu a jejichž splnění nebo nesplnění ovlivňuje implementaci programu. Pro každou platnou předběžnou podmínku je nezbytné určit, ke kterým prioritním osám se vztahuje a označit, a pokud je to nutné, vysvětlit, která kritéria jsou splněna nebo nesplněna.

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

Předběžná podmínka	Prioritní osa nebo osy, ke kterým se předběžná podmínka vztahuje	Splnění předběžné podmínky ANO / NE / částečně	Kritéria splnění	Splnění kritérií ANO / NE	Odkaz u splněných podmínek (odkaz na strategii, právní akt nebo jiný příslušný dokument, včetně odkazů na odpovídající kapitoly, odstavce nebo paragrafy, doplněné webovým odkazem nebo přístupem k celému textu)	Vysvětlení (tak, kde je to vhodné)
A. Obecné předběžné podmínky						
Existence opatření pro účinné uplatňování právních předpisů EU týkajících se zadávání veřejných zakázek v oblasti společného strategického rámce pro fondy.	Obecná předběžná podmínka	Ano (plnění) Probíhá průběžně a bude probíhat po celé programové období 2014-2020)	-Opatření pro účinné uplatňování předpisů EU týkajících se zadávání veřejných zakázek	Ano	http://www.portal-vz.cz/cs/Jak-nazadavani-verejnych-zakazek/Legislativa-aJudikatura/Legislativa/Narodnilegislativa-aktualni-a-uplne-zneni-z-(1) http://www.portal-vz.cz/cs/Jak-nazadavani-verejnych-zakazek/Metodikystanoviska http://www.strukturalnifondy.cz/cs/Fondy-EU/Narodni-organpro-koordinaci/Dokumenty	Byla převzata evropská právní úprava do národní legislativy; přijata novela zákona o veřejných zakázkách (zákon č. 55/2012 Sb.), byly přijaty prováděcí právní předpisy k zákonu o veřejných zakázkách (vyhlášky č. 230/2012 Sb., 231/2012 Sb., 232/2012 Sb., 133/2012 Sb.); průběžně jsou identifikována pravidla, která jsou v praxi velmi komplikovaně aplikovatelná (vyhodnocování účinných novel zákona o veřejných zakázkách); byl vytvořen a uveřejněn katalog vzorových zadávacích dokumentací; byly aktualizovány a uveřejněny Závazné postupy pro zadávání zakázek spolufinancovaných ze zdrojů EU, nespádajících pod aplikaci zákona č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách, v programovém období 2007 - 2013;

						byla připravena a uveřejněna metodika zadávání veřejných zakázek; probíhají diskuze s odbornou veřejností o navrhovaných změnách pravidel pro zadávání veřejných zakázek; relevantní poskytovatelé dotací provádí ex-ante a jiné kontroly zadávacích řízení k veřejným zakázkám
			-Opatření, jež zajišťují transparentní postupy přidělování veřejných zakázek přidělování veřejných zakázek	Ano	http://www.portal-vz.cz/cs/Jak-nazadavani-verejnych-zakazek/Legislativa-aJudikatura/Legislativa/Narodnilegislativa-aktualni-a-uplne-zneni-z-(1) http://www.portal-vz.cz/cs/Jak-nazadavani-verejnych-zakazek/Metodikystanoviska/Metodicke-pokyny http://www.vestnikverejnychzakazek.cz/	byla přijata tzv. transparentní novela zákona o veřejných zakázkách (zákon č. 55/2012 Sb.); byly vypracovány prováděcí právní předpisy k zákonu o veřejných zakázkách a metodické dokumenty jako pomůcky pro aplikaci nových povinností (např. metodika zadávání veřejných zakázek, metodické stanovisko vytvořené k příloze vyhlášky č. 9/2011 Sb., metodika k vyhlášce 133/2012 Sb. o uveřejňování vyhlášení pro účely zákona o veřejných zakázkách a náležitostech profilu zadavatele)
			-Opatření pro odbornou přípravu a šíření informací pro zaměstnance	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 a konferencích pro zaměstnance podílející se na provádění fondů; realizace vzdělávacích seminářů k oblasti	bude realizováno i v rámci Metodického pokynu strategie rozvoje lidských zdrojů SSR v programovém období 2014-2020. Metodický pokyn ke strategii rozvoje lidských zdrojů SSR v programovém období 2014-2020 bude vydán jako usnesení vlády. Všechny oblasti Metodiky (tedy i odborná příprava resp. vzdělávání a nastavení administrativní kapacity) budou od r. 2014 projednávány na Pracovní skupině Administrativní

					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“ nebo „Právní rozhledy“); aktivní účast v pracovních skupinách, kde je řešena problematika zadávání veřejných zakázek	kapacita. Opatření jsou realizována průběžně v závislosti na aktuální potřebě (na vyžádání nebo z vlastní iniciativy) a situaci (např. v době přípravy zaměstnanců na aplikaci nově přijatých právních předpisů apod.)
			-Opatření k zajištění správní kapacity	Částečně	částečné doplnění pracovníků na pracovní pozice v odboru práva veřejných zakázek a koncesí na Ministerstvu pro místní rozvoj ČR	bude realizováno i v rámci Metodického pokynu strategie rozvoje lidských zdrojů SSR v programovém období 2014-2020. SOAK - MMR doporučí postupy k nastavení administrativní kapacity v obl. zadávání VZ. Metodický pokyn ke strategii rozvoje lidských zdrojů SSR v programovém období 2014-2020 bude vydán jako usnesením vlády. Všechny oblasti Metodiky (tedy i odborná příprava resp. vzdělávání a nastavení administrativní kapacity) budou od r. 2014 projednávány na Pracovní skupině Administrativní kapacita. Nové povinnosti stanovené zákonem o veřejných zakázkách a větší počet veřejných zakázek zadávaných podle zákona o veřejných zakázkách si vyžádaly doplnění pracovníků do uvedeného útvaru.
Existence opatření pro účinné uplatňování právních předpisů EU týkajících se státní	Obecná předběžná podmínka	Částečně	-Opatření pro účinné uplatňování pravidel EU týkajících veřejné podpory	Částečně		Na základě přijatých evropských předpisů zajistit implementaci jednotlivých pravidel pro oblast veřejné podpory. V současné době došlo ze

podpory v oblasti společného strategického rámce pro fondy.						strany EK k časovému posunu při přípravě pravidel v oblasti VP.
			-Opatření pro odbornou přípravu a šíření informací pro zaměstnance podílející se na provádění fondů.	Částečně		bude realizováno v rámci Metodického pokynu strategie rozvoje lidských zdrojů SSR v programovém období 2014-2020 – v přípravě po přijetí příslušné legislativy zajistit informování a součinnost při implementaci pro všechny ŘO
			Opatření k zajištění správní kapacity pro provádění a uplatňování pravidel EU týkajících se veřejné podpory.	Ano		SOAK MMR doporučí postupy k nastavení administrativní kapacity v oblasti veřejné podpory. Metodický pokyn ke strategii rozvoje lidských zdrojů SSR v programovém období 2014-2020 bude vydán jako usnesení vlády. Všechny oblasti Metodiky (tedy i odborná příprava resp. vzdělávání a nastavení administrativní kapacity) budou od r. 2014 projednávány na Pracovní skupině Administrativní kapacita.
Existence funkčního uspořádání, které zajišťuje účinné uplatňování právních předpisů EU souvisejících s EIA a SEA.	Obecná předběžná podmínka	Ano	-Opatření pro účinné uplatňování směrnic pro EIA a SEA	Ano		Zahájeno řízení č. 2013/2048 ve fázi formálního upozornění. ČR si není vědoma žádného zásadního nesouladu české právní úpravy se směrnicí EIA nebo SEA.
			-Opatření pro odbornou přípravu a šíření informací pro zaměstnance v oblasti	Ano		Bude realizováno v rámci Metodického pokynu strategie rozvoje lidských zdrojů SSR v programovém období 2014-2020

			EIA a SEA			
			-Opatření k zajištění dostatečné správní kapacity			SOAK MMR doporučí postupy k nastavení administrativní kapacity (posuzování vlivů na životní prostředí). Metodický pokyn ke strategii rozvoje lidských zdrojů SSR v programovém období 2014-2020 bude vydán jako usnesení vlády. Všechny oblasti Metodiky (tedy i odborná příprava resp. vzdělávání a nastavení administrativní kapacity) budou od r. 2014 projednávány na Pracovní skupině Administrativní kapacita.
		Částečně	-Opatření pro včasný sběr a agregaci údajů (celkem 6 kritérií)	Částečně		Příprava agregace údajů v rámci MS2014+ Nezbytné u všech indikátorů kontextu a výsledku zajistit výchozí hodnoty a metodickou konstrukci. Ve vazbě na požadavky EK pro sledování výsledkových indikátorů na podpořené osoby (viz tabulka opatření).
			určení zdrojů a mechanismů pro zajištění statistické validace,	Částečně		V přípravě, relevantní po schválení OP.
			opatření pro zveřejňování a zpřístupňování informací veřejnosti,	Částečně		V podobě MP evaluace, kde je zapracován požadavek na povinné zveřejňování všech evaluačních výstupů, současně pak povinné zveřejňování informací o výsledku výběru a hodnocení operací

						Materiál je součástí 1. balíčku metodik, který bude koncem června předložen na vládu
			Účinný systém ukazatelů výsledků, včetně:	Částečně		V přípravě – NČI 2014+ (příprava indikátorové soustavy). Bude realizováno po předložení OP.
			výběru ukazatelů výsledku pro každý program, poskytujících informace o tom, co motivuje k výběru opatření financovaných daným programem,	Částečně		V přípravě – MP výběr a hodnocení projektů - promítnout principy 3E do výběru a hodnocení operací. Materiál je součástí 1. balíčku metodik, který byl koncem června předložen na vládu ke schválení.
			vytyčení cílů pro tyto ukazatele,	Částečně		V přípravě, bude součástí OP.
			každý ukazatel musí splňovat tyto podmínky: robustnost a statistickou validaci, jasný normativní výklad, soulad s politikami, včasný sběr údajů,	Částečně		v přípravě – stejná pravidla jsou součástí MP indikátorů, správnost nastavení indikátorové soustavy bude kontrolována ze strany NOK (správce NČI 2014+). Bude až po schválení operačních programů.
			postupy zajišťující, aby všechny operace financované z programu používaly účinný systém ukazatelů.	Částečně		V přípravě – MP zásady tvorby a používání indikátorů v programovém období 2014-2020. Materiál je součástí 1. balíčku metodik, který byl koncem června předložen na vládu ke schválení.
Existence statistického systému nezbytného	Obecná předběžná	Dodá MMR				

k provádění hodnocení za účelem posouzení účinnosti a dopadu programů.	podmínka					
B. Tematické předběžné podmínky						
7.1. <i>Silniční doprava:</i> Existence komplexního plánu či komplexních plánů nebo rámce či rámců pro investice do dopravy v souladu s institucionálním uspořádáním členských států (včetně veřejné dopravy na regionální a místní úrovni), čímž se podporuje rozvoj infrastruktury a zvyšuje se dopravní obslužnost ve vztahu ke globálním a hlavním sítím TEN-T	PO 2 a PO 3	částečně	Je vypracován komplexní dopravní plán, který obsahuje: - stanovení pořadí důležitosti investic v rámci hlavní sítě TEN-T, komplexní sítě a v oblasti sekundární dopravní obslužnosti. Při stanovení pořadí důležitosti by se měl vzít v úvahu přínos investic pro mobilitu, udržitelnost, snížení emisí skleníkových plynů a pro jednotný evropský dopravní prostor, - realistické a vyspělé vypracování projektu (včetně časového plánu a rozpočtového rámce), - strategické posouzení dopadů na životní prostředí, které splňuje zákonné požadavky na dopravní plán, - opatření k posílení		Dopravní sektorové strategie, 2. fáze - Střednědobý plán rozvoje dopravní infrastruktury s dlouhodobým výhledem (časový horizont 2014 až 2020 s výhledem do roku 2040) Proces vyhodnocení vlivů koncepce na životní prostředí dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů byl zahájen v prosinci 2011. Zprostředkující subjekt SFDI a příjemce ŘSD ze svého titulu disponují dostatečnou kapacitou a zkušeností pro realizaci silničních projektů (včetně velkých), dílčí nedostatky jsou pouze z hlediska předcházení nesrovnalostem v oblasti ZVZ a jejich včasné identifikace. Postupně jsou naplňována opatření navržená v rámci projektu OP LZZ ukončeného v únoru 2013 „Vypracování dlouhodobého modelu financování dopravní infrastruktury“, který měl za cíl optimalizaci administrativní zátěže a vypracování metodiky organizačních postupů procesu přípravy a realizace investic z veřejných zdrojů.	

			způsobilosti zprostředkujících subjektů a příjemců realizovat projekt.			
7.2. Železniční doprava: Existence – v rámci komplexního národního dopravního plánu – explicitní kapitoly o rozvoji železniční dopravy, stanovení pořadí důležitosti investic v rámci hlavní transevropské sítě dopravní infrastruktury (TEN-T), komplexní sítě (jiné investice než do hlavní sítě TEN-T) a v oblasti sekundární dopravní obslužnosti železničního systému podle jejich příspěvku k mobilitě, udržitelnosti a vnitrostátním i celoevropským účinkům sítě. Investice se vztahují na mobilní majetek, interoperabilitu a budování kapacit.	PO 1	částečně	V rámci komplexního dopravního plánu je vypracována kapitola o rozvoji železniční dopravy, která obsahuje: - realistické a vyspělé vypracování projektu (včetně časového plánu a rozpočtového rámce), - strategické posouzení dopadů na životní prostředí, které splňuje zákonné požadavky na dopravní plán, - opatření k posílení způsobilosti zprostředkujících subjektů a příjemců realizovat projekt.		Dopravní sektorové strategie, 2. fáze - Střednědobý plán rozvoje dopravní infrastruktury s dlouhodobým výhledem (časový horizont 2014 až 2020 s výhledem do roku 2040) Proces vyhodnocení vlivů koncepce na životní prostředí dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů byl zahájen v prosinci 2011. Zprostředkující subjekt SFDI a příjemce SŽDC ze svého titulu disponují dostatečnou kapacitou a zkušeností pro realizaci železničních projektů (včetně velkých), dílčí nedostatky jsou pouze z hlediska předcházení nesrovnalostem v oblasti ZVZ a jejich včasné identifikace. Postupně jsou naplňována opatření navržená v rámci projektu OP LZZ ukončeného v únoru 2013 „Vypracování dlouhodobého modelu financování dopravní infrastruktury“, který měl za cíl optimalizaci administrativní zátěže a vypracování metodiky organizačních postupů procesu přípravy a realizace investic z veřejných zdrojů.	

Zdroj: Evropská komise

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

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

Nesplněná nebo částečně splněná <u>obecná</u> předběžná podmínka	Nesplněná kritéria	Opatření, která je nutno přijmout	termín splnění (datum)	Orgány zodpovědné za plnění
1. X		Opatření 1	Termín pro naplnění opatření 1	
		Opatření 2	Termín pro naplnění opatření 2	

Zdroj: Evropská komise

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

Nesplněná nebo částečně splněná <u>tematická</u> předběžná podmínka	Nesplněná kritéria	Opatření, která musí být přijata	Termín splnění (datum)	Orgány zodpovědné za plnění
1. X		Opatření 1	Termín pro naplnění opatření 1	
		Opatření 2	Termín pro naplnění opatření 2	

Zdroj: Evropská komise

9. SNIŽOVÁNÍ ADMINISTRATIVNÍ ZÁTĚŽE PRO PŘÍJEMCE

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

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

- používání jednotné terminologie v podmínkách ČR tak, aby byla pro všechny subjekty implementační struktury jednotná a srozumitelná a byla v souladu s právními předpisy EU a ČR. Cílem je jednotné využívání základních pojmů napříč OP. Jednotná terminologie musí být využita při tvorbě řízené dokumentace a ve výstupech jednotlivých subjektů implementační struktury a také při konzultacích se žadateli a příjemci.
- nastavení jednotlivých procesů od podání projektové žádosti až po její schválení a to tak, aby jednotlivé procesy a postupy na sebe navazovaly a měly jednoznačně stanoven svůj počátek a konec a také předcházející a návazný proces. V neposlední řadě je nutné jednoznačně nastavit lhůty jednotlivých procesů tam, kde je to možné. Tyto lhůty pak musí být součástí interních dokumentů 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 (organizačního a finančního) dopravní infrastruktury. 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.

10. HORIZONTÁLNÍ PRINCIPY (ČL. 87(3))

V souladu s nařízením ke společným ustanovením k fondům bude OPD přispívat k naplňování následujících horizontálních principů:

- Podpora rovnosti žen a mužů a nediskriminace (zamezit diskriminaci na základě pohlaví, rasového nebo etnického původu, náboženského vyznání nebo víry, zdravotního postižení, věku nebo sexuální orientace) - podle článku 7 a článku 87 odst. 7 písm. b) a c).
- Udržitelný rozvoj (podpora požadavků na životní prostředí, účinné využívání zdrojů, opatření ke zmírňování změny klimatu a přizpůsobení se této změně, odolnosti proti katastrofám a předcházení rizikům) – podle článku 8 a článku 87 odst. 7 písm. a).

Hlavním cílem zohlednění horizontálních principů při realizaci OPD je přispět k vyšší přidané hodnotě pomoci ze strukturálních fondů a k vyšší kvalitě projektů.

Orientace OP Doprava taktéž navazuje na priority stanovené v Dohodě o partnerství.

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

Obecně platí, že v OPD nebudou podporovány takové projekty, které by negativně ovlivňovaly jednotlivá horizontální témata. Žadatelé projektů budou povinni při realizaci svých projektů zajistit přinejmenším neutrální vliv na horizontální principy. Projekty s negativním vlivem na některé z horizontálních témat při realizaci OPD nebudou v OPD podporovány.

Hodnocení projektů z hlediska horizontálních témat bude probíhat ve 2 fázích:

- 1. fáze – při kontrole přijatelnosti projektu bude posuzován pozitivní, případně neutrální či negativní vliv projektu na horizontální kritéria, projekty s negativním vlivem budou automaticky vyřazeny
- 2. fáze – při hodnocení projektu budou posuzovány a obodovány projekty z hlediska jejich vlivu na horizontální témata na základě dat a informací poskytnutých žadatelem v rámci žádosti o poskytnutí dotace (resp. v rámci jejích příloh); projekty s pozitivním dopadem na horizontální témata budou bodově zvýhodněny.

K dodržení příspěvku projektu k naplňování horizontálních témat a k dodržení případných podmínek realizace bude předkladatel projektu smluvně vázán. V průběhu realizace a udržitelnosti projektu bude naplňování pozitivního vlivu projektů na horizontální témata

monitorováno a vyhodnocováno. Sledování pozitivního vlivu projektu na horizontální témata bude zajišťováno v rámci analýzy rizik, při kontrolách projektů na místě, při kontrolách monitorovacích zpráv a žádostí o platbu, posuzování změn v projektu či při stanovení sankcí za nesplnění pozitivního vlivu na horizontální kritéria.

10.1 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.

Strategické a dílčí cíle a nástroje Strategického rámce udržitelného rozvoje ČR jsou formulovány i ve vztahu k oblasti dopravy přímým nebo nepřímým a z nich jsou při řešení OP Doprava důležité tyto:

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

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

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

- podmínky pro rozvoj multimodálních systémů dopravy v rámci logistických řetězců s důrazem na rozvoj dopravy šetrné k životnímu prostředí,
- rovný přístup a rovné konkurenční podmínky pro dopravce na dopravním trhu,

- podmínky pro dlouhodobě udržitelný vývoj v mezioborové dělbě přepravní práce.

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

- efektivnost dopravy a podporu vzniku integrovaných dopravních systémů.

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

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

V rámci správy věcí veřejných je třeba zajistit:

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

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

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 budou muset žadatelé/příjemci doložit vydané stavební povolení, jehož nedílnou součástí je i hodnocení a eliminace dopadu projektu na životní prostředí v souladu s příslušnými normami (např. hluk, čištění odpadních vod). Pokud projekt podléhá posouzení vlivů na životní prostředí ve smyslu zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů, bude muset posudek předložit při podání žádosti. Stejně tak bude nutno prokázat, zda projekt negativně nepůsobí na některou z evropsky významných lokalit soustavy Natura 2000 (posouzení ve smyslu § 45h a 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů). Negativní vyjádření příslušných orgánů vyřadí projekt z dalšího posuzování.

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 nezatežujících 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.

Zohlednění požadavků na udržitelný rozvoj bude hrát roli i v procesech monitorování. V monitorovacím výboru bude zabezpečena účast organizací zabývajících se udržitelným rozvojem. V závislosti na charakteru oblasti intervence a bude-li to účelné, bude zabezpečena účast organizací zabývajících se tímto tématem v pracovních skupinách (např. v úrovni MV), v hodnotících komisích pro výběr projektů apod.

10.2 Rovné příležitosti a ochrana před diskriminací

Princip rovných šancí a nediskriminace bude uplatňován v rámci celé implementace OP Doprava. Veřejná doprava je jedním z předpokladů pro zajištění osobní mobility zejména pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace, ale také pro rodiče s dětmi. Rovněž jedním ze základních průřezových úkolů DP ČR v dopravě je vytvářet podmínky pro fyzickou přístupnost k dopravě pro všechny skupiny obyvatelstva. 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.

Řídící orgán zajistí, aby informace o rovných příležitostech byly sledovány – při zohlednění jejich specifického zaměření - u všech oblastí intervencí na úrovni projektů. Konkrétní zaměření na oblast rovných příležitostí 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 odpoví na otázky, zda a jak projekt plánuje realizaci konkrétních aktivit na podporu rovných příležitostí (např. bezbariérové přístupy pro zdravotně postižené aj.). 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.

Zohlednění rovných příležitostí 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 byla zabezpečena

účast institucí z oblasti rovných příležitostí. V závislosti na charakteru oblasti intervence a bude-li to účelné, bude zabezpečena účast organizací zabývajících se rovnými příležitostmi v pracovních skupinách (např. v úrovni MV), v hodnotících komisích pro výběr projektů apod.

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

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

10.3 Rovnost mezi muži a ženami

V rámci OPD je plánována podpora aktivit, které nejsou přímo zaměřeny na oblast rovnosti žen a mužů.

Bude zde nicméně tam, kde je to relevantní, 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.

Při realizaci, programování, monitorování a hodnocení OPD bude brán zřetel na příspěvek k rovnému zacházení a na podporu žen, aby mohly stejnou měrou profitovat z prostředků strukturálních fondů jako muži.

Seznam definic a zkratk

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
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
EP	Evropský parlament (EP European Parliament)
ERDF	Evropský fond pro regionální rozvoj (European Regional Development Fund)
ES	Evropské společenství (European Community)
ESIF	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)

EZFRV	Evropský zemědělský fond pro rozvoj venkova
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
INSPIRE	Infrastruktura prostorových dat v Evropě (Infrastructure for Spatial Information in Europe)
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)
KD	kombinovaná doprava (Combined Transport)
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)
PCO	Platební a certifikační orgán
PPP	Public Private Partnership (partnerství veřejného a soukromého kapitálu)
PS	Pracovní skupina
Ro – La	Přeprava kamionů po železnici – Rollende Landstrasse (Rolling Road – Transport of complete road vehicles on railway)
ŘO	Řídící orgán (Managing Authority)
ŘSD ČR	Ředitelství silnic a dálnic ČR (Road and Motorway Directorate of the Czech Republic)
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)
TEN-T	Transevropské dopravní síť (Trans European Network-Transport)
TEU	Jednotka ekvivalentu 20 stop, normalizovaná statistická jednotka (Twenty-foot Equivalent Unit)
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

11. PŘÍLOHY

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

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 - O080					
	Ing.	Hampl	Lukáš		1. náměstek ministra
MD - O120					

	Ing.	Dont	Milan		ředitel odboru
	Ing.	Krumphanzl	Václav		
MD - O130					
	Ing.	Kušnír	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.	Koleníčková	Katarína		ředitelka odboru
MD - O410					
	Ing.	Faltýsková	Magdalén 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.	Křepelka	Miloš		vedoucí oddělení
	Ing.	Muellerová	Veronika		
	Ing.	Svitáková	Světlana		
Otevřená společnost o.p.s.					
	Mgr.	Walek	Czeslaw		ředitel
Policejní prezidium České republiky					
	plk. Ing.	Tržil	Leoš		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.	Mužik	Jiří		předseda představenstva
Správa železniční dopravní cesty, s.o.					
	Ing.	Šlegr	Petr		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