

Operační program Doprava

2014-2020

Verze ve struktuře a rozsahu
dle vzoru EK

Pracovní návrh
Verze 5

Ministerstvo dopravy
únor 2014

OBSAH

1. Příprava operačního programu a zapojení partnerů.....	5
2. Strategie, na jejímž základě bude operační program přispívat ke strategii Unie pro inteligentní a udržitelný růst podporující začlenění a k dosažení hospodářské, sociální a územní soudržnosti.....	8
2.1 Identifikace potřeb na úrovni operačního programu.....	8
2.2 Příspěvek OP k naplňování strategie Evropa 2020 a dalších relevantních strategických dokumentů	13
2.3 Strategie OP Doprava a odůvodnění výběru tematických cílů	20
2.4 Odůvodnění přidělení finančních prostředků	26
3. Popis prioritních os OP Doprava.....	33
3.1 PRIORITNÍ OSA 1: Prioritní osa 1 - Infrastruktura pro železniční a další udržitelnou dopravu	33
3.1.1 INVESTIČNÍ PRIORITA 1 prioritní osy 1: Rozvoj a obnova komplexních, vysoce kvalitních a interoperabilních železničních systémů a podpora opatření na snižování hluku (nařízení o FS, čl. 4, odst. (d), bod iii.)	33
3.1.1.1 SPECIFICKÝ CÍL 1.1: Zlepšení infrastruktury pro vyšší konkurenceschopnost a větší využití železniční dopravy	33
3.1.2 INVESTIČNÍ PRIORITA 2 prioritní osy 1: Podpora multimodálního jednotného evropského dopravního prostoru prostřednictvím investic do TEN-T (nařízení o FS, čl. 4, odst. (d), bod i.)	36
3.1.2.1 SPECIFICKÝ CÍL 1.2: Zlepšení infrastruktury pro vyšší konkurenceschopnost a větší využití vnitrozemské vodní dopravy	36
3.1.3 INVESTIČNÍ PRIORITA 3 prioritní osy 1: Rozvoj a zlepšování dopravních systémů šetrných k životnímu prostředí, včetně systémů s nízkou hlučností, a nízkouhlíkových dopravních systémů, včetně vnitrozemské a námořní lodní dopravy, přístavů, multimodálních spojů a letištní infrastruktury s cílem podporovat udržitelnou regionální a místní mobilitu (nařízení o FS, čl. 4, odst. (d), bod ii.)	37
3.1.3.1 SPECIFICKÝ CÍL: 1.3 - Vytvoření podmínek pro větší využití multimodální dopravy	37
3.1.3.2 SPECIFICKÝ CÍL: 1.4 - Vytvoření podmínek pro zvýšení využívání veřejné hromadné dopravy ve městech v elektrické trakci	37
3.1.3.3 SPECIFICKÝ CÍL: 1.5 - Zlepšení řízení dopravního provozu a zvyšování bezpečnosti dopravního provozu ve městech.....	38
3.1.3.4 SPECIFICKÝ CÍL: 1.6 - Vytvoření podmínek pro širší využití železniční a vodní dopravy prostřednictvím modernizace dopravního parku	38
3.1.3.5 Popis typů a příkladů financovaných aktivit, jejich očekávaný příspěvek k jednomu nebo více specifickým cílům	39

3.1.4	Kategorie intervencí v rámci PO 1 (čl. 87 odst. 2 písm. (b)(vi))	42
3.2	PRIORITNÍ OSA 2: Silniční infrastruktura na síti TEN-T a veřejná infrastruktura pro čistou mobilitu	43
3.2.1	INVESTIČNÍ PRIORITA 1 prioritní osy 2: Podpora multimodálního jednotného evropského dopravního prostoru prostřednictvím investic do TEN-T (nařízení o FS, čl. 4, odst. (d), bod i.)	43
3.2.1.1	SPECIFICKÝ CÍL 2.1: Zlepšení propojení center a regionů a zvýšení bezpečnosti a efektivnosti silniční dopravy prostřednictvím výstavby, obnovy a modernizace dálnic a silnic sítě TEN-T včetně rozvoje systémů ITS.....	43
3.2.2	INVESTIČNÍ PRIORITA 2 prioritní osy 2: Rozvoj a zlepšování dopravních systémů šetrných k životnímu prostředí, včetně systémů s nízkou hlučností, a nízkouhlíkových dopravních systémů, včetně vnitrozemské a námořní lodní dopravy, přístavů, multimodálních spojů a letištní infrastruktury s cílem podporovat udržitelnou regionální a místní mobilitu (nařízení o FS, čl. 4, odst. (d), bod ii.)	45
3.2.2.1	SPECIFICKÝ CÍL 2.2: Vytvoření podmínek pro širší využití vozidel na alternativní pohon na silniční síti	45
3.2.3	Kategorie intervencí v PO 2	46
3.3	PRIORITNÍ OSA 3: Silniční infrastruktura mimo síť TEN-T	46
3.3.1	INVESTIČNÍ PRIORITA 1 prioritní osy 3: Zvyšování regionální mobility prostřednictvím připojení sekundárních a terciárních uzlů k infrastruktuře sítě TEN-T , včetně multimodálních uzlů (nařízení o ERDF, čl. 5, odst. (7), bod b))	46
3.3.1.1	SPECIFICKÝ CÍL 3.1: Zlepšení dostupnosti regionů, zvýšení bezpečnosti a plynulosti a snížení dopadů dopravy na veřejné zdraví prostřednictvím výstavby, obnovy a zlepšení parametrů dálnic, rychlostních silnic a silnic I. třídy mimo síť TEN-T	46
3.3.2	Kategorie intervencí v PO 3	47
3.4	Popis principů pro výběr operací.....	48
3.5	Specifikace velkých projektů	48
3.6	Společné a specifické indikátory OP Doprava	50
3.7	Výkonnostní rámec.....	61 64
3.8	Prioritní osa 4 – Technická pomoc	64 64
3.8.1	Specifický cíl 4.1 - Podpora a zajištění implementace OP Doprava.....	64 64
3.8.2	Popis podporovaných aktivit a jejich očekávaný příspěvek k naplnění specifických cílů (úroveň prioritní osy technická pomoc)	65 65
3.8.3	Kategorie intervencí a orientační rozpis zdrojů	66 66
4.	Finanční plán	67 67
4.1	Tabulka uvádějící pro jednotlivé roky výši celkových finančních závazků plánovaných podpor z jednotlivých fondů (EUR)	67 67

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 (mil. EUR)	6868
4.3	Rozdělení finančního plánu operačního programu podle prioritních os, fondu a tematických cílů pro EFRR, ESF a FS.....	6969
5.	Příspěvek k integrovanému přístupu pro územní rozvoj	7171
5.1	Využití integrovaných plánů pro rozvoj území (IPRÚ)	7272
5.2	Využití integrované územní investice (ITI)	7272
6.	Úřady a orgány zodpovědné za řízení, kontrolu a audit a role partnerů	7474
6.1	Úřady a orgány odpovědné za řízení, kontrolu a audit	7474
6.2	Opatření přijatá k zapojení relevantních partnerů v návaznosti na čl. 5 obecného nařízení při přípravě operačních programů a role partnerů při implementaci, monitoringu a evaluaci operačního programu.....	7474
6.2.1	Partnerství při přípravě operačního programu	7474
6.2.2	Monitorovací výbor programu	7676
7.	Mechanismus k zajištění koordinace mezi fondy a dalšími podpůrnými nástroji.....	7979
7.1	Koordinace při přípravě operačního programu a věcné vymezení synergií a komplementarit s dalšími operačními programy	7979
7.2	Koordinační mechanismy během realizace OPD.....	7979
8.	Předběžné podmínky.....	8383
8.1	Určení platných předběžných podmínek a vyhodnocení jejich plnění	8484
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	110110
9.	Snižování administrativní zátěže pro příjemce.....	117117
10.	Horizontální principy (čl. 87(3)).....	119119
10.1	Udržitelný rozvoj	119119
10.2	Rovné příležitosti a ochrana před diskriminací	121121
10.3	Rovnost mezi muži a ženami	122122
11.	Seznam definic a zkratk	123123
12.	Přílohy.....	127127

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

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.

Příprava je realizována v souladu s principem partnerství. Příslušní partneři byli přizváni k přípravě dokumentu v rámci tzv. Platformy pro přípravu OPD 2014-2020, kterou ustavilo MD a její první zasedání proběhlo v prosinci 2012, další jednání byla pak ve vazbě na zpracování textu OPD svolána v prvním pololetí roku 2013. V souladu s principem partnerství jsou v platformě zastoupeni kromě zástupců MD, MMR, Ministerstva financí (dále jen „MF“) a gestorů jednotlivých prioritních os rovněž zástupci neziskové sféry, hospodářští a sociální partneři včetně zástupců pro rovné příležitosti, nediskriminaci a pro životní prostředí. Členové platformy by měli průběžně dohlížet na přípravu nového operačního programu a zajišťovat zohlednění zájmů relevantních zájmových skupin.

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

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

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

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

Východiskem pro formulaci OP Doprava je Dopravní politika ČR pro období 2014-2020 s výhledem do roku 2050 a její návazné strategické dokumenty, především Dopravní sektorové strategie, 2 fáze (Střednědobý plán rozvoje dopravní infrastruktury s dlouhodobým výhledem do roku 2050).

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

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

soudržnosti a Evropském námořním a rybářském fondu a o zrušení nařízení (ES) č. 1083/2006 (dále jen „obecné nařízení“)

- Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1301/2013 ze dne 17. prosince 2013 o Evropském fondu pro regionální rozvoj, o zvláštních ustanoveních týkajících se cíle Investice pro růst a zaměstnanost a o zrušení nařízení (ES) č. 1080/2006 (dále jen „nařízení o ERDF“)
- Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1300/2013 ze dne 17. prosince 2013 o Fondu soudržnosti a o zrušení nařízení Rady (ES) č. 1084/2006 (dále jen „nařízení o FS“)
- BÍLÁ KNIHA: Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje, KOM (2011) 144 v konečném znění
- Rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 661/2010/EU o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě
- Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU
- 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.

Tato „krátká verze“ je zpracována v rozsahu a struktuře doporučenými EK v dokumentu „Draft template and guidelines for the content of the operational programme“. Relevantní údaje o operačním programu budou v této struktuře zadány do příslušných záložek monitorovacího systému. Data do tabulek budou do systému vložena v podobě, ve které jsou uvedena v „úplné verzi“ OPD. Proto nejsou tabulky v této „krátké verzi“ vloženy.

2. STRATEGIE, NA JEJÍMŽ ZÁKLADĚ BUDE OPERAČNÍ PROGRAM PŘÍSPÍVAT KE STRATEGII UNIE PRO INTELIGENTNÍ A UDRŽITELNÝ RŮST PODPORUJÍCÍ ZAČLENĚNÍ A K DOSAŽENÍ HOSPODÁŘSKÉ, SOCIÁLNÍ A ÚZEMNÍ SOUDRŽNOSTI

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.

Jedním ze základů pro řešení dopravní problematiky je kvalitní dopravní infrastruktura jako základní předpoklad pro uspokojování přepravních potřeb. Nařízení o hlavních směrech pro rozvoj TEN-T stanoví pro Českou republiku závazek do roku 2030 dobudovat dopravní infrastrukturu tzv. hlavní sítě TEN-T, a to multimodálně v oblasti železniční, silniční, vodní, multimodální a letecké dopravy resp. jejího napojení na železniční síť, a zároveň zajistit provázanost těchto sítí v multimodálních uzlech. Do roku 2050 by pak měla Česká republika splnit závazek dobudovat zbývající část sítě TEN-T (tzv. globální síť). Obě úrovně sítě TEN-T jsou rozsáhlé a splnit závazky nebude možné bez masivního využití evropského spolufinancování, a to zejména nástrojů CEF a Fondu soudržnosti. Úkolem sítí národního významu je multimodálně zajistit přístup všech krajů k hlavní síti TEN-T (tzn. doplnění chybějících spojení, které se nestaly součástí sítě TEN-T). Úkolem 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.

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

Důraz je třeba klást na to, aby dopravní infrastruktura měla takové parametry a technologické vybavení, aby na ní mohly být poskytovány co nejkvalitnější služby s co nejmenšími dopady na životní prostředí a zdraví obyvatelstva. Proto je potřebné kromě dopravní infrastruktury samotné řešit další oblasti – systém dopravní obslužnosti v osobní dopravě, uplatnění principu komodality v nákladní dopravě, dopravní problémy v hustě osídlených oblastech, zavádění moderních technologií a alternativní energie pro dopravu.

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. Některá krajská centra stále nemají kvalitní napojení na síť dálnic a rychlostních silnic. Stále chybí řada obchvatů sídel, která umožní odlehčit obytné zástavbě od dopravního zatížení.

Stále vyšší nároky na rychlost, bezpečnost a komfort přepravy, ale také na šetrnost dopravních cest k životnímu prostředí způsobuje, že stávající síť dálnic a rychlostních komunikací, vzhledem k neustále rostoucí mobilitě obyvatelstva a přepravní zátěži, nevyhovuje nejen z hlediska svého rozsahu, ale také z hlediska technického stavu.

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

Silniční doprava, osobní i nákladní, má majoritní podíl na přepravních výkonech. V roce 2010 měla individuální automobilová doprava společně s autobusovou dopravou 80% podíl na celkových přepravních výkonech osobní dopravy v ČR. Silniční nákladní doprava v roce 2010 měla 78% podíl na celkových přepravních výkonech nákladní dopravy v ČR.

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

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

Dosud chybí vybudovat značnou část délky páteřní infrastruktury silniční dopravy, v provozu je jen 56 % z délky plánované sítě dálnic a rychlostních silnic.

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

2.1.2 Železniční a multimodální doprava

Velkým problémem železniční sítě v ČR jsou některé nevyhovující technické parametry a nedostatečná kapacita, což je jeden z hlavních důvodů nízké konkurenceschopnosti 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 nejhustších železničních sítí na světě. 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. Dále je železnice efektivní jako páteř městské, příměstské a regionální dopravy. Její význam stoupá zejména v hustě osídlených oblastech, kde vznikají největší problémy v silniční dopravě v důsledku velkých prostorových nároků silniční dopravy. V nákladní dopravě je železniční doprava důležitá u silných přepravních proudů na střední a delší vzdálenosti a v případě velkých ucelených zásilek i na vzdálenosti kratší.

Vzhledem k těmto skutečnostem jsou kladeny velké nároky na hlavní mezinárodní trasy a na tratě v blízkosti velkých měst. Potřeby uvedených segmentů železniční dopravy mají zcela rozdílné požadavky na parametry a kapacitu infrastruktury

V roce 1993 byla v ČR zahájena postupná optimalizace a modernizace 4 tranzitních železničních koridorů tvořících páteřní síť jak z hlediska vnitrostátní dopravy, tak z hlediska tranzitní dopravy a napojení ČR na klíčové železniční tahy v sousedních zemích. Do dnešního dne byly dokončeny, s výjimkou několika úseků, zatím I. a II. koridor. V následujícím období bude pozornost věnována zejména modernizaci a přestavbě hlavních železničních uzlů a dobudování dalších dvou koridorů.

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

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

V oblasti nákladní železniční dopravy je prioritou přesun větší části dálkové nákladní silniční přepravy na železnici. I přes značný nárůst absolutních objemů a výkonů v kombinované

dopravě silnice – železnice v ČR, je relativní podíl kombinované dopravy na celkových výkonech v nákladní dopravě stále velmi malý. V roce 2012 byl podíl kombinované dopravy na celkových přepravních výkonech 3,64 % .

Infrastruktura pro multimodální dopravu má zajistit optimální využívání všech druhů dopravy v nákladní dopravě, a tím snižovat externality v dopravě a řešit snižování dopadů dopravy na životní prostředí, globální změny, veřejné zdraví a nehodovost. V této souvislosti je nutné podpořit výstavbu veřejných terminálů multimodální dopravy s vazbou na významná logistická centra. Systém musí být budován tak, aby mohl fungovat na bázi „veřejnosti“ (tzn. umožnit poskytovat služby komukoliv a pro kohokoliv za stejných podmínek nediskriminačně). Je nutné podpořit vznik překladišť včetně napojení na infrastrukturu silniční, železniční, vodní a letecké dopravy, podpořit vybavení překládkovými mechanismy a umožnit v těchto lokalitách rozšíření na veřejné logistické centrum. V oblasti dopravního parku je potřebné podpořit obnovu vozidlového parku osobní železniční dopravy, neboť zastaralý vozidlový park nevytváří předpoklady pro konkurenceschopnost osobní železniční dopravy a současně má negativní dopady na životní prostředí a je náročný na spotřebu energií.

2.1.3 Vnitrozemská vodní doprava

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

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

Stávající vodní cesty jsou charakterizovány úzkými místy, ve kterých nejsou splněny zákonem předepsané parametry, a tudíž není zajištěn plnohodnotný stupeň využití souvislých úseků vodních cest na území ČR. Současný stav je dále charakterizován existencí rizikových míst v případech havárií na plavebních objektech a extrémních povodní. Stávající vodní cesty nedisponují dostatkem objektů pro potřeby zajištění bezpečnosti při využívání dopravních cest.

I přesto má vnitrozemská vodní doprava, pokud jde o samotný provoz, relativně malé dopady na životní prostředí a vykazuje vysokou bezpečnost provozu.

Malé využívání vodní nákladní dopravy je na labsko-vltavské vodní cestě dáno zejména nespolehlivostí (velká závislost na celkové hydrologické a vodohospodářské bilanci v povodí řek). Tento problém by mělo vyřešit vybudování plavebního stupně na Labi. Příprava tohoto záměru je dlouhodobě komplikována hledáním všeobecného kompromisu mezi podmínkami technického řešení a zájmy ochrany přírody a krajiny.

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

Veřejná doprava má velmi významný vliv i na rozvoj měst, kde se podílí na zabezpečování každodenních přepravních potřeb velkých počtů obyvatel. V případě jejich zajištění výhradně individuální dopravou s využitím stávající dopravní infrastruktury dochází ke vzniku kongescí se všemi negativními důsledky. Dopravní problémy se koncentrují zejména v oblastech s hustým osídlením, kde dochází nejčastěji ke kongescím s dopady na životní prostředí a veřejné zdraví. Investice jsou nezbytné zejména v oblasti výstavby infrastruktury pro veřejnou drážní dopravu ve městech.

Drážní doprava tvoří páteř hromadné dopravy osob ve velkých městech s prokazatelně příznivými celospolečenskými efekty. Problémem je zde často nedostačující rozsah potřebné infrastruktury a její nevyhovující stav, dále pak také stáří, stav a vybavenost vozového parku a vybavenost zastávek a přestupních terminálů.

Hlavní město Praha má relativně dobře fungující městskou hromadnou dopravu s páteřním systémem metra a sítí tramvajových tratí. V Praze se nachází největší tramvajový provoz, největší síť autobusů MHD a jediné metro ve státě.

V současné době existuje v rámci ČR 7 tramvajových provozů. Součástí drážní městské hromadné dopravy je i trolejbusová doprava. V ČR je v současné době 13 provozovaných trolejbusových systémů.

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 umožňují nejen zvyšovat komfort a bezpečnost dopravy, ale jsou rovněž nástrojem optimalizace využití kapacity dopravní infrastruktury a také nástrojem pro zvýšení informovanosti účastníků dopravního provozu v reálném čase nejen o běžných, ale zejména o mimořádných situacích.

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

Na národní úrovni je nutné směřovat k zajištění koordinace jednotlivých druhů dopravy s ITS, což bude předmětem Akčního plánu pro rozvoj ITS/dopravní telematiku připravovaného ministerstvem dopravy.

2.1.6 Alternativní druhy energií v dopravě

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

V důsledku těchto skutečností byla Evropskou komisí navržena v roce 2013 Směrnice o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva, jejímž účelem je zajistit vytváření infrastruktury pro alternativní paliva a zavedení společných technických specifikací pro tuto infrastrukturu v Unii. V návrhu směrnice 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.

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

2.2.1 Strategie Evropa 2020 a navazující strategické dokumenty

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

- Do roku 2020 snížení emisí skleníkových plynů nejméně o 20 %, zvýšení podílu obnovitelných zdrojů na skladbě zdrojů v konečné spotřebě energie EU na 20 % a zvýšení energetické účinnosti o 20 %.
K tomuto záměru bude OPD přispívat zejména SC 1.1, 1.2, 1.3, 1.4, 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 SC 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 SC 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 SC 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 SC1.1, a 2.1.

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

K tomuto záměru bude OPD přispívat zejména SC1.4 a 1.5.

Dokument „**Integrované hlavní směry strategie Evropa 2020**“ stanoví rámec pro provádění strategie Evropa 2020 a reforem na úrovni členských států. Cíle v oblasti dopravy jsou zahrnuty v IHS 5 „Zlepšit účinnost zdrojů a snížit emise skleníkových plynů“, IHS 6 „Zlepšit prostředí pro podnikatele a spotřebitele a zmodernizovat a rozvinout průmyslovou základnu za účelem dosažení plné funkčnosti vnitřního trhu“ a také IHS zaměřující se na vzdělávání a trh práce.

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

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

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

Národní program reforem představuje každoročně příspěvek České republiky k plnění cílů Strategie Evropa 2020. Pro rok 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 SC 1.1, 1.2, 1.3, 2.1, 3.1.
- Hlavní projekty v oblasti železniční infrastruktury. K těmto cílům bude OPD přispívat zejména SC 1.1.
- Hlavní projekty v oblasti silniční infrastruktury. K těmto cílům bude OPD přispívat zejména SC 2.1 a 3.1.

- Hlavní projekty v oblasti vnitrozemské vodní dopravy. K těmto cílům bude OPD přispívat zejména SC 1.2.
- Hlavní projekty v oblasti multimodální dopravy. K těmto cílům bude OPD přispívat zejména SC 1.3.
- Rozvoj inteligentních dopravních systémů. K těmto cílům bude OPD přispívat zejména SC 1.1, 1.5 a 2.1.
- Dopravní problémy měst a aglomerací a snižování závislosti dopravy na ropě. K těmto cílům bude OPD přispívat zejména SC 1.1, 1.4, 1.5, 1.6 a 2.2.
- Využití alternativních druhů paliv. K těmto cílům bude OPD přispívat zejména SC 1.6 a 2.2.

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

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

Dokument **Strategický rámec udržitelného rozvoje** (2010) zahrnuje problematiku udržitelné dopravy, přičemž si klade v rámci své Priority 2.1 za cíl zkvalitnit a zefektivnit dopravu a zvýšit její bezpečnost. Cíl 4 uvedené Priority 2.1 předpokládá dokončení výstavby základní sítě dopravní infrastruktury železniční a silniční dopravy (sít' TEN-T a důležité návazné tahy národního a regionálního významu – ve shodě s SC 1.1, 2.1 a 3.1 OPD). Stejně tak je nutné podporovat realizaci opatření k vyvedení tranzitní dopravy z osídlených oblastí a ke zvýšení plynulosti silniční dopravy obecně (ve shodě se SC 3.1 OPD). Modernizovat železniční dopravu a ustanovit její funkci jako páteřní z hlediska nákladní i osobní dopravy (ve shodě s SC 1.1 OPD). Zvýšit energetickou účinnost a ekonomickou efektivnost dopravy, snížit rizikové emise z dopravy a připravit ji na ropný zlom (ve shodě s SC 2.2 OPD). Je nutné podpořit veřejnou dopravu a 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. Dopravní infrastruktura je zde označena za jeden z tradičních faktorů regionální konkurenceschopnosti, přičemž lokalizace regionu na dálničním spojení (resp. na rychlostní komunikaci) či železničním koridoru znamená jeho lepší napojení do okolních ekonomik. Popisuje potřeby rozvoje dopravní infrastruktury v ČR:

- Priorita 1 Využití potenciálu rozvojových území (opatření 1.3 Podpora integrace dopravních systémů, 1.4 Rozšíření a zkvalitnění infrastruktury – ve shodě se SC 1.1, 1.2, 1.3, 1.4, 1.5, 2.1, 2.2 a 3.1 OPD)

- Priorita 2 Rozvoj klíčové infrastruktury nadregionálního významu (opatření 2.1 Modernizace silniční infrastruktury, opatření 2.2 Modernizace železniční sítě - ve shodě se SC 1.1, 2.1 a 3.1 OPD).
- Priorita 4 Vyvážený rozvoj stabilizovaných území (opatření 4.2 Zlepšení vnitřní a vnější obslužnosti území – ve shodě se SC 1.1, 1.4, 2.1 a 3.1 OPD).
- Na plnění Strategie regionálního rozvoje budou však průřezově zaměřeny všechny specifické cíle.

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

V souladu se **Směrnicí 2008/50/ES o kvalitě vnějšího ovzduší a čistším ovzduší** pro Evropu jsou v rámci ČR připravovány a aplikovány **programy zlepšování kvality ovzduší** na celostátní i regionální úrovni, přičemž jednotlivá opatření jsou navrhována mj. i v oblasti zkvalitňování dopravní infrastruktury, k čemuž budou svojí realizací přispívat zejména SC 1.4, 1.5, 1.6, 2.1, 2.2 a 3.1.

2.2.2 Evropská dopravní politika

Bílá kniha – Cesta k jednotnému evropskému dopravnímu prostoru – ke konkurenceschopnému a efektivnímu dopravnímu systému představuje novou evropskou dopravní politiku pro období 2012 – 2020 s výhledem do roku 2050, na kterou navazuje Politika transevropských dopravních sítí (TEN-T) jakožto hlavní evropský nástroj pro rozvoj dopravní infrastruktury OPD reflektuje její hlavní cíle, mezi které patří:

- Snížení závislosti Evropy na dovozu ropy a pokles emisí uhlíku v dopravě do roku 2050 o 60 % (bude řešeno zejména v rámci SC 1.6 a 2.2).
- Do roku 2030 převést 30 % silniční 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 SC 1.1, 1.2, a 1.3).
- Do roku 2030 ztrojnásobení délky stávajících vysokorychlostních železničních sítí a dokončení evropské sítě vysokorychlostních železnic do roku 2050 (nepřímo bude řešeno zejména v rámci SC 1.1).
- Do roku 2050 propojení všech letišť na hlavní síti na železniční síť (bude řešeno zejména v rámci SC 1.1).
- Snížit používání „konvenčně poháněných“ automobilů v městské dopravě do roku 2030 na polovinu, postupně je vyřadit z provozu ve městech do roku 2050 (bude řešeno zejména v rámci SC 2.2).

- Do roku 2030 dosáhnout ve velkých městech zavedení městské logistiky v podstatě bez obsahu CO₂ (bude řešeno zejména v rámci SC 1.4, 1.5 a 2.2).
- Usilovat o snížení počtu úmrtí v silniční dopravě do roku 2020 o polovinu a do roku 2050 snížit počet těchto úmrtí téměř na nulu (bude řešeno zejména v rámci SC 2.1 a 3.1).

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

V souladu se **Směrnicí o interoperabilitě železničního systému ve Společenství 2008/57/ES**, bude podpořena aplikace Nařízení Komise (EU) č. 454/2011 o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se subsystému „využití telematiky v osobní dopravě“ transevropského železničního systému a Nařízení Komise (EU) č. 328/2012 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému pro telematické aplikace v nákladní dopravě transevropského konvenčního železničního systému a Rozhodnutí Komise (2012/88/EU oznámeno pod č. K(2012) 172) o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se subsystémů pro řízení a zabezpečení transevropského železničního systému. K aplikaci Směrnice a navazujících Nařízení a Rozhodnutí bude OPD přispívat především specifickým cílem 1.1 a 1.3.

Integrovaný akční program pro vnitrozemskou vodní dopravu pro období 2006 - 2013 NAIADES KOM(2006) 6 povede k maximálnímu využití tržního potenciálu vnitrozemské plavby a zatraktivnění jejího využívání a rozšíření vnitrozemských vodních cest pro nový růst trhů a vytvoření multimodálních služeb. K těmto cílům bude OPD přispívat především specifickými cíli 1.2 a 1.3.

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

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

Směrnice 2010/40/EU o rámci pro zavedení inteligentních dopravních systémů v oblasti silniční dopravy a pro rozhraní s jinými druhy dopravy stanoví rámec na podporu koordinovaného a soudržného zavádění a využívání ITS v rámci Unie. Příspěvek k naplnění v rámci OPD bude v rámci SC 1.5 a 2.1.

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

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

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

2.2.3 Dopravní politika ČR a navazující strategické dokumenty v dopravním sektoru

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

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

- harmonizace podmínek na přepravním trhu (k tomuto tématu nepřímě 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 nepřímě váží zejména specifické cíle 1.1, 2.1 a 3.1),
- práva a povinnosti uživatelů dopravních služeb (na toto téma se nepřímě váží všechny specifické cíle),
- podpora multimodálních přepravních systémů (k tomuto tématu přispěje zejména specifický cíl 1.3),

- rozvoj městské, příměstské a regionální hromadné dopravy v rámci IDS (k tomuto tématu přispějí zejména specifické cíle 1.1 a 1.4),
- zaměření výzkumu na bezpečnou, provozně spolehlivou a environmentálně šetrnou dopravu (na toto téma se nepřímo váží zejména specifické cíle 1.1, 1.2, 1.4, 1.5, 2.1 a 3.1),
- využití nejmodernějších dostupných technologií a globálních navigačních družicových systémů – GNSS (k tomuto tématu přispějí zejména specifické cíle 1.5 a 2.1).

Dopravní sektorové strategie 2. fáze jsou střednědobým plánem rozvoje dopravní infrastruktury (2014 – 2020) s dlouhodobým výhledem (k roku 2040). Jejich hlavním cílem je

- vytvořit rámec pro racionální alokaci finančních zdrojů dopravního sektoru ČR,
- vytvořit účinný nástroj pro rozvoj dopravních sítí a plánování investic do dopravní infrastruktury v ČR.

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

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

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

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

- **Strategie podpory dopravní obsluhy území (2005)** - Cílem je vytvoření podmínek pro kvalitní a efektivní veřejnou dopravu. OPD bude cíle naplňovat prostřednictvím SC 1.4 a 1.6.
- **Plány dopravní obslužnosti území**, které vytvářejí podmínky pro hospodárné, efektivní a účelné zajišťování dopravní obslužnosti a vzájemnou spolupráci státu, krajů a obcí při této činnosti. Jako zastřešující systémový dokument pro přístup k zajištění dopravní obslužnosti bude vytvořena **Koncepce veřejné dopravy**, která bude kromě vztahů poptávky a objednávk a provozního modelu veřejné dopravy řešit také otázky její organizace a financování. OPD bude cíle naplňovat prostřednictvím SC 1.4.

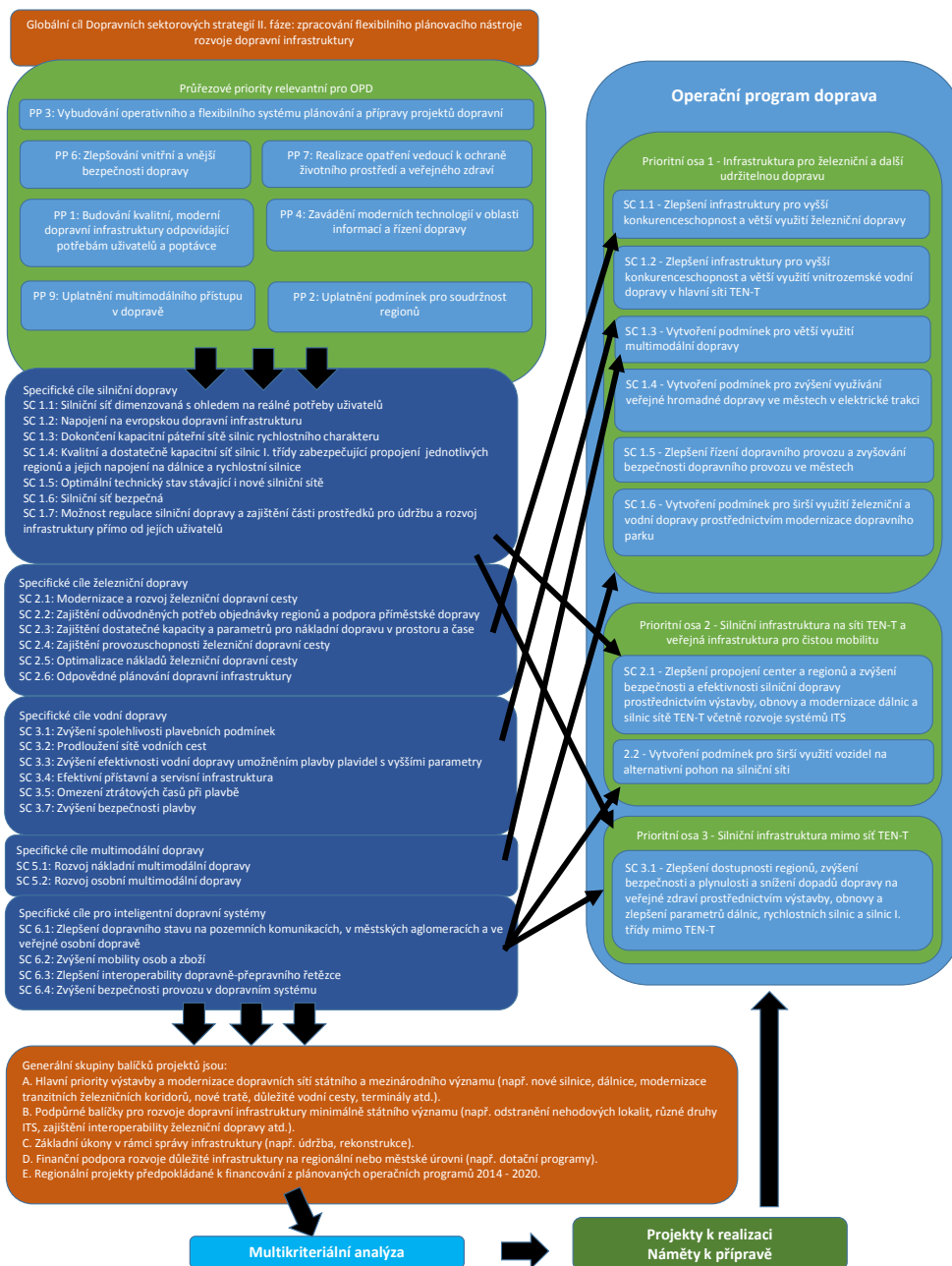
- **Strategie inovačních technologií v dopravě (2009)** – dokument bude aktualizován ve formě strategického plánu rozvoje ITS, který bude konkretizovat rozvojové potřeby a určit způsob realizace a financování projektů. OPD bude cíle naplňovat prostřednictvím SC 1.5 a 2.1.
- **Strategie podpory logistiky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

2.3 Strategie OP Doprava a odůvodnění výběru tematických cílů

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

Dopravní sektorové strategie, 2. fáze jsou 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 financovat z OPD. Návaznost intervencí OPD na výstupy Dopravních sektorové strategie, 2. fáze je zachycena na následujícím schématu.

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



Jádrem intervencí v dopravním sektoru jsou cíle v oblasti rozvoje dopravní infrastruktury, která je základním předpokladem pro poskytování dopravních služeb. Cílový stav infrastrukturních sítí, ke kterému směřují intervence OPD je graficky znázorněn v mapové

příloze OPD. OPD přispěje k posílení produkčních funkcí ČR a jako zásadní finanční zdroj pro realizaci Dopravních sektorových strategií, 2. fáze, tak rovněž spadá mezi prorůstová opatření na oživení české ekonomiky. Intervence v oblasti nejvýznamnější dopravní infrastruktury mají významný celoevropský rozměr, vyjádřený zařazením této infrastruktury do sítě TEN-T. Předpokládá se podpora intervencí zaměřených na městskou mobilitu se zaměřením na kolejovou dopravu.

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

V nákladní dopravě je jedním z důležitých nástrojů na snižování vlivu dopravy na životní prostředí a snižování spotřeby energií uplatnění principu komodality, tj. využívání výhod jednotlivých druhů dopravy. Evropské prostředky je proto potřebné využít, kromě zlepšování parametrů tratí pro provoz nákladních vlaků, rovněž na podporu budování terminálů nákladní dopravy, jejich vybavení překládkovými technologiemi a na rozvoj parku intermodálních jednotek.

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

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

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

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

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 a podpora opatření na snižování hluku (nařízení o FS, čl. 4, 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 železničních stanic) • 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 kapacita 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 TEN-T (nařízení o FS, čl. 4, 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 a zlepšování dopravních systémů šetrných k životnímu prostředí, včetně systémů s nízkou hlučností, a nízkouhlíkových dopravních systémů, včetně vnitrozemské a námořní lodní dopravy, přístavů, multimodálních spojů a letecké infrastruktury s cílem podporovat udržitelnou regionální a místní mobilitu (nařízení o FS, čl. 4, 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, včetně multimodálních uzlů (nařízení o ERDF, čl. 5, odst. (7), bod b)	- Dopravní politika ČR – kapitola 4.4.2.2 Silniční infrastruktura, kapitola 4.1.2 Vytváření podmínek pro soudržnost regionů - Dopravní sektorové strategie, 2. Fáze, - průřezová priorita 1 – Budování kvalitní, moderní dopravní infrastruktury odpovídající potřebám uživatelů a poptávce - průřezová priorita 2 – Uplatnění podmínek pro soudržnost region - Specifické cíle 1.1, 1.3, 1.4, 1.6, 6.1, 6.2, 6.3 Obecné zdůvodnění: - vyčerpání kapacity silniční infrastruktury – vytváření kongescí z důvodu neustálého nárůstu silniční dopravy (úroveň hlavních silničních tahů a měst) - špatný technický stav komunikací v důsledku nedostatku financí na údržbu a nadměrného využívání komunikací - úroveň služeb inteligentních dopravních systémů a systémů GNSS je nedostatečná - není dokončeno napojení všech regionů na kvalitní silniční a dálniční síť
Tematický cíl: 11 - posilování institucionální kapacity veřejných orgánů a zúčastněných stran a účinné veřejné správy	Zlepšování institucionální kapacity veřejných orgánů a zúčastněných subjektů a účinné veřejné správy prostřednictvím opatření na posilování institucionální kapacity a účinné veřejné správy a veřejných služeb souvisejících s prováděním Fondu soudržnosti (čl. 4 bod e) nařízení o FS)	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.

2.4 Odůvodnění přidělení finančních prostředků

Rozdělení finanční alokace pro OP Doprava je navrženo s ohledem na výstupy kapitol 2.1, 2.2 a 2.3.

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.

EK doporučuje dát finanční prioritu především železniční dopravě (zejména v oblasti dobudování TEN-T) a udržitelné městské mobilitě.

Současně je však nezbytné brát ohled na reálné investiční potřeby a proveditelnost investic v čase identifikované Dopravními sektorovými strategiemi a výši alokace prostředků CEF (předpokládaná výše alokace CEF 1100 mil. EUR) a její nízkou využitelnost pro silniční infrastrukturu a z toho plynoucí předpokládaný dominantní 80% podíl alokace prostředků CEF na železniční projekty.

Rozdělení prostředků OPD a CEF mezi jednotlivé módy dopravy zobrazuje následující tabulka:

Dopravní mód	Alokace celkem		Alokace OPD - FS a EFRR		Alokace CEF	
	%	mil. EUR	%	mil. EUR	%	mil. EUR
Dálnice a silnice	45,62	2643,90	53,96	2533,87	10,00	110,00
Železnice	39,72	2302,12	30,29	1422,10	80,00	880,00
Vodní doprava	2,95	170,84	1,30	60,84	10,00	110,00
Multimodalita	2,80	162,25	3,46	162,25		
Městská mobilita	7,70	446,19	9,50	446,18		
Technická pomoc	1,22	70,44	1,50	70,44		
Celkem	100,00	5795,74	100,00	4695,68	100,00	1100,00

Alokace OPD ve struktuře jednotlivých investičních priorit jsou stanoveny následovně:

Investiční priorita	Alokace (mil. EUR)	Procentní podíl alokace OPD
Rozvoj a obnova komplexních, vysoce kvalitních a interoperabilních železničních systémů a podpora opatření na snižování hluku (nařízení o FS, čl. 4, odst. (d), bod iii.)	1265,67	26,95

Podpora multimodálního jednotného evropského dopravního prostoru prostřednictvím investic do TEN-T (nařízení o FS, čl. 4, odst. (d), bod i.)	1910,06	40,68
Rozvoj a zlepšování dopravních systémů šetrných k životnímu prostředí, včetně systémů s nízkou hlučností, a nízkouhlíkových dopravních systémů, včetně vnitrozemské a námořní lodní dopravy, přístavů, multimodálních spojů a letištní infrastruktury s cílem podporovat udržitelnou regionální a místní mobilitu (nařízení o FS, čl. 4, odst. (d), bod ii.)	822,05	17,51
Zvyšování regionální mobility prostřednictvím připojení sekundárních a terciárních uzlů k infrastruktuře sítě TEN-T, včetně multimodálních uzlů (nařízení o ERDF, čl. 5, odst. (7), bod b)	627,46	13,36
Technická pomoc	70,44	1,50
Celkem	4695,68	100

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

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

Tab. č. 2: Přehled investiční strategie programu

Prioritní osa	Fond	Podpora Unie - mil. EUR	Podíl celkové podpory Unie operačnímu programu (dle fondu)		Tematický cíl	Investiční priority	Specifické cíle odpovídající dané investiční prioritě	Odůvodnění volby tematického cíle a investiční priority
			EFRR	FS				
1 – Infrastruktura pro železniční a další udržitelnou dopravu	FS	2091,37	0 %	51,41 %	7 Podpora udržitelné dopravy a odstraňování překážek v klíčových síťových infrastrukturách	Rozvoj a obnova komplexních, vysoce kvalitních a interoperabilních železničních systémů a podpora opatření na snižování hluku (nařízení o FS, čl. 4, odst. (d), bod iii.)	1.1 - Zlepšení infrastruktury pro vyšší konkurenceschopnost a větší využití železniční dopravy	NPR se průřezově zabývá otázkami strategického plánování dopravní infrastruktury (opatření 7.1) a zajištění efektivního financování dobudování páteřní sítě (opatření 7.2). Uvádí rovněž hlavní projekty v oblasti dopravní infrastruktury, které jsou převážně orientovány na transevropské dopravní sítě a systémy. Vazba na Prioritu financování DoP: Udržitelná infrastruktura umožňující konkurenceschopnost ekonomiky a odpovídající obslužnost území.
						Podpora multimodálního jednotného evropského dopravního prostoru prostřednictvím investic do TEN-T (nařízení o FS, čl. 4, odst. (d), bod i.)	1.2 - Zlepšení infrastruktury pro vyšší konkurenceschopnost a větší využití vnitrozemské vodní dopravy v hlavní síti TEN-T	NPR se průřezově zabývá otázkami strategického plánování dopravní infrastruktury (opatření 7.1) a zajištění efektivního financování dobudování páteřní sítě (opatření 7.2). Uvádí rovněž hlavní projekty v oblasti dopravní infrastruktury, které jsou převážně orientovány na transevropské dopravní sítě a systémy. Vazba na Prioritu financování DoP: Udržitelná infrastruktura umožňující konkurenceschopnost ekonomiky a odpovídající obslužnost území.
						Rozvoj a zlepšování dopravních systémů šetrných k životnímu prostředí, včetně systémů s nízkou hlukovostí, a nízkouhlíkových dopravních systémů, včetně vnitrozemské a námořní lodní dopravy, přístavů, multimodálních	1.3 - Vytvoření podmínek pro větší využití multimodální dopravy 1.4 - Vytvoření podmínek pro	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

					spojů a letištní infrastruktury s cílem podporovat udržitelnou regionální a místní mobilitu (nařízení o FS, čl. 4, odst. (d), bod ii.)	zvýšení využívání veřejné hromadné dopravy ve městech v elektrické trakci 1.5 - Zlepšení řízení dopravního provozu a zvyšování bezpečnosti dopravního provozu ve městech 1.6 - Vytvoření podmínek pro širší využití železniční a vodní dopravy prostřednictvím modernizace dopravního parku	zvýšení energetické účinnosti o 20%. Zavedení síťových infrastruktur pro elektrickou mobilitu, inteligentního řízení provozu, lepší logistiky, snížení emisí CO₂ u silničních vozidel, v letectví a námořním odvětví. Vazba na Prioritu financování DoP: Udržitelná infrastruktura umožňující konkurenceschopnost ekonomiky a odpovídající obslužnost území.
2 – Silniční infrastruktura na síti TEN-T a veřejná infrastruktura pro čistou mobilitu	FS	1906,41	0 %	46,86 %	Podpora multimodálního jednotného evropského dopravního prostoru prostřednictvím investic do TEN-T (nařízení o FS, čl. 4, odst. (d), bod i.)	2.1 - Zlepšení propojení center a regionů a zvýšení bezpečnosti a efektivnosti silniční dopravy prostřednictvím výstavby, obnovy a modernizace dálnic a silnic sítě TEN-T včetně rozvoje systémů ITS	NPR se průřezově zabývá otázkami strategického plánování dopravní infrastruktury (opatření 7.1) a zajištění efektivního financování dobudování páteřní sítě (opatření 7.2). Uvádí rovněž hlavní projekty v oblasti dopravní infrastruktury, které jsou převážně orientovány na transevropské dopravní sítě a na systémy ITS a GNSS. Vazba na Prioritu financování DoP: Udržitelná infrastruktura umožňující konkurenceschopnost ekonomiky a odpovídající obslužnost území.
					Rozvoj a zlepšování dopravních systémů šetrných k životnímu	2.2 - Vytvoření podmínek pro širší	Evropa 2020 Strategie pro inteligentní a udržitelný růst podporující začlenění, KOM(2010) 2020 v

						prostředí, včetně systémů s nízkou hlučností, a nízkouhlíkových dopravních systémů, včetně vnitrozemské a námořní lodní dopravy, přístavů, multimodálních spojů a letištní infrastruktury s cílem podporovat udržitelnou regionální a místní mobilitu (nařízení o FS, čl. 4, odst. (d), bod ii.)	využití vozidel na alternativní pohon na silniční síti	konečném znění stanovila tyto cíle: - Do roku 2020 snížení emisí skleníkových plynů nejméně o 20 %, zvýšení podílu obnovitelných zdrojů na skladbě zdrojů v konečné spotřebě energie EU na 20 % a zvýšení energetické účinnosti o 20%. - Zavedení síťových infrastruktur pro elektrickou mobilitu, inteligentního řízení provozu, lepší logistiky, snížení emisí CO₂ u silničních vozidel, v letectví a námořním odvětví. Vazba na Prioritu financování DoP: Udržitelná infrastruktura umožňující konkurenceschopnost ekonomiky a odpovídající obslužnost území.
3 – Silniční infrastruktura mimo síť TEN-T	EFRR	627,46	100,00 %	0 %		Zvyšování regionální mobility prostřednictvím připojení sekundárních a terciárních uzlů k infrastruktuře sítě TEN-T, včetně multimodálních uzlů (nařízení o ERDF, čl. 5, odst. (7), bod b)	3.1 - Zlepšení dostupnosti regionů, zvýšení bezpečnosti a plynulosti a snížení dopadů dopravy na veřejné zdraví prostřednictvím výstavby, obnovy a zlepšení parametrů dálnic, rychlostních silnic a silnic I. třídy mimo síť TEN-T	NPR se průřezově zabývá otázkami strategického plánování dopravní infrastruktury (opatření 7.1) a zajištění efektivního financování dobudování páteřní sítě (opatření 7.2). Uvádí rovněž hlavní projekty v oblasti dopravní infrastruktury, které jsou převážně orientovány na transevropské dopravní síť a systémy. Vazba na Prioritu financování DoP: Udržitelná infrastruktura umožňující konkurenceschopnost ekonomiky a odpovídající obslužnost území.
Technická asistence	FS	70,44		1,73 %	11 - posilování institucionální kapacity veřejných orgánů a	Zlepšování institucionální kapacity veřejných orgánů a zúčastněných subjektů a účinné veřejné správy prostřednictvím opatření na posilování institucionální kapacity a účinné veřejné správy a veřejných služeb	4.1 - Podpora a zajištění implementace OP Doprava	Nezbytným předpokladem úspěšného a efektivního využití podpory EU je především zajištění kvalitní přípravy projektů a efektivní implementace projektů z úrovně příjemců a implementačních orgánů včetně koordinace a řízení využití všech prostředků z rozpočtu kohezní politiky určených pro rozvoj sektoru dopravy v ČR. Velmi důležitými aspekty jsou rovněž zpracování příslušných strategických dokumentů a

					zúčastněných stran a účinné veřejné správy	souvisejících s prováděním Fondu soudržnosti (čl. 3 bod e) nařízení o FS)		podkladů, informování veřejnosti o operačním programu a podílu prostředků EU na jeho realizaci a zajištění hodnotících aktivit v rámci operačního programu.
--	--	--	--	--	--	---	--	---

3. POPIS PRIORITNÍCH OS OP DOPRAVA

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

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

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

Cílem OPD by 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.

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

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

Mezi příčiny patří to, že velká část infrastruktury je zastaralá stejně jako nejednotná a provozně nákladná zabezpečovací zařízení na mnoha i hlavních tratích a v železničních uzlech. Pouze zhruba 33 % délky vybudovaných tratí je elektrizovaných, pouze 20 % tratí je dvou a vícekolejných. 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 infrastruktury způsobený zanedbanou údržbou v

minulosti. 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 kapacitou, 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 lze 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.

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

Souladu s požadavky interoperability je třeba dosáhnout v celé řadě subsystémů.

V oblasti zabezpečovacího a sdělovacího zařízení jsou požadavky stanoveny TSI pro subsystém řízení a zabezpečení. Zastaralé, nejednotné a provozně nákladné zabezpečovací a sdělovací zařízení na mnoha důležitých tratích neodpovídá nárokům na moderní, výkonnou a bezpečnou železniční dopravu. Velmi důležitou oblastí je proto zavádění jednotného evropského systému řízení železniční dopravy (ERTMS), skládajícího se ze dvou částí - ETCS a GSM-R, a to zejména ve vztahu k tratím zařazeným do sítě TEN-T. Ve vazbě na Rozhodnutí Komise 2012/88 se na úrovni ČR problematikou ERTMS zabývá „Národní implementační plán ERTMS“. Jeho revidovaná verze bude zohledňovat aktualizaci termínů realizace jednotlivých úseků, koncepci rozvoje ETCS a GSM-R v ČR a prověří možnost zavádění těchto systémů i na tratě mimo síť TEN-T.

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

TSI pro subsystém infrastruktura definuje hlavní parametry tratí. Pro nákladní dopravu je v tomto případě rozhodující prostorová průchodnost a délka vlaků. I na modernizovaných úsecích TŽK stále přetrvávají úseky s nevyhovující prostorovou průchodností. Žádoucí je rovněž dosažení maximální délky vlaků 750 m na síti TEN-T pro nákladní železniční

dopravu a to v kratším horizontu, než je rok 2030². Z toho důvodu je potřebné zaměřit úsilí rovněž na odstraňování lokálních omezení na významných tratích na síti TEN-T i mimo TEN-T s cílem dosažení požadavků TSI pro subsystém infrastruktura.

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

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

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

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

Podporované aktivity v rámci specifického cíle 1.1 budou:

- Modernizace a obnova tratí a zlepšování parametrů na síti TEN-T a mimo síť TEN-T (eliminace rychlostních propadů, omezení průchodnosti), včetně infrastruktury pro příměstskou dopravu a zajištění obnovy kolejových mechanismů na údržbu a zajištění bezpečnosti železniční dopravní cesty
- 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.

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

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

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

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

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

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

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

Podporované aktivity v rámci specifického cíle 1.2 budou:

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

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

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

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

K výsledkům 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 na železniční, případně vodní dopravu.

Jedním z cílů bude snaha o zapojení železniční a vodní dopravy do kombinovaných přepravních řetězců. Součástí tohoto cíle bude podpora rozvoje infrastruktury přístavů za účelem jejich využívání jako plnohodnotných multimodálních center. Rovněž bude probíhat podpora investic do vozidlového parku vhodného pro kombinovanou dopravu, zavádění inovativních technologií překládky a ITS systémů pro Door2Door mobilitu. Cílem je vytvoření podmínek pro optimální využívání všech druhů dopravy a tak snižovat negativní dopady na životní prostředí, veřejné zdraví a bezpečnost.

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

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).

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.

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

Aby bylo v co nejvyšší možné míře zamezeno vytváření vzájemně nekompatibilních řešení a roztržitosti jednotlivých systémů a aplikací ITS, je nezbytné zajistit kompatibilitu systémů a kontinuitu služeb ITS mezi jednotlivými systémy na lokální, regionální, národní nebo evropské úrovni. Síť dálnic a rychlostních silnic v ČR, ale i uliční síť velkých měst, je postupně vybavována systémy ITS, ale toto tempo zaostává za potřebami. Zavádění ITS může vést ke zlepšení mobility ve městech, přičemž bude dosaženo snížení dopravního přetížení, emisí CO₂ a spotřeby energie, mimo jiné prostřednictvím podpory udržitelnějších způsobů dopravy, mezi něž patří tramvaje, metro, vlaky, autobusy, trolejbusy, sdílení automobilů atd.

Cílem navržených intervencí je dosud nevybavenou dopravní infrastrukturu postupně vybavovat vhodnými systémy ITS, které napomohou ke zlepšení řízení dopravního provozu, ke zlepšení řízení mimořádných situací a ke snížení nehodovosti a snižování následků závažných zranění způsobených dopravními nehodami. Dále jde o vybavování systémů, které napomohou k účinnější kontrole dodržování pravidel dopravního provozu.

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

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

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.

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

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

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

3.1.3.5 Popis typů a příkladů financovaných aktivit, jejich očekávaný příspěvek k jednomu nebo více specifickým cílům

Podporované aktivity v rámci specifického cíle 1.3 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 včetně podpory door2door mobility.
- Výstavba doprovodné infrastruktury veřejného terminálu
- Podpora nových multimodálních technologií překládky včetně přepravních jednotek a dopravních prostředků souvisejících s příslušnou technologií

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 kombinované 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 textu nařízení TEN-T se počítá s terminály silnice-železnice lokalizovanými v Plzni, Brně, Přerově a Ostravě, současně hlavní síť TEN-T v sobě zahrnuje přístavy v Mělníku,

Děčíně, Ústí nad Labem a v Praze. Umístění VLC celostátního významu se v souladu se Strategií podpory logistiky v první etapě předpokládá v lokalitách Milovice / Lysá nad Labem a Přerov. V rámci druhé etapy budování VLC se předpokládá umístění VLC regionálního významu v Brně a v lokalitě Plzeň-Líně. Lokality VLC pro další etapy jsou uvedeny v Příloze č. 2 Strategie podpory logistiky.

Hlavní cílové skupiny: 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

Podporované aktivity v rámci specifického cíle 1.4 budou:

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

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). Dalších 13 měst provozuje sít' trolejbusových tratí.

Hlavní cílové skupiny: Uživatelé hromadné dopravy osob - cestující

Cílová území: území celé ČR

Příjemci: Příjemci podpory budou vlastníci/správci dotčené infrastruktury

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

Podporované aktivity v rámci specifického cíle 1.5 budou:

- Rozvoj systémů a služeb včetně ITS ve městech pro řízení dopravy a ovlivňování dopravních proudů na městské silniční síti
- Podpora rozvoje infrastruktur prostorových dat a zavádění nových technologií a aplikací pro ochranu dopravní infrastruktury i optimalizaci dopravy, vč. aplikací

založených na datech a službách družicových systémů (např. Galileo, EGNOS, Copernicus aj.) na městské úrovni včetně integrace na vyšších úrovních

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

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

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

Cílová území: Území celé ČR

Příjemci: Příjemci podpory budou vlastníci/správci dotčené infrastruktury

Podporované aktivity v rámci specifického cíle 1.6 budou:

- Obnova 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).

Obnova dopravního parku vodní dopravy bude nastavena tak, aby proces obnovy byl udržitelný. Intervence do dopravního parku vodní dopravy povedou vedle nastartování procesu obnovy rovněž k snížení vlivů vodní dopravy na životní prostředí (intervence vedoucí ke snižování emisí a zvyšování energetické efektivity provozu), k jejich přizpůsobení potřebám zapojení do přepravního řetězce multimodální dopravy

(intervence vedoucí ke zvýšení konkurenceschopnosti a efektivnosti provozu vodní dopravy a přesunu přepravy zboží ze silnic do vodní dopravy) a v oblasti bezpečnosti a prevence nehod a havárií s nepříznivými dopady na životní prostředí.

Obnova dopravního parku osobní železniční dopravy bude vycházet z dotyčných plánů dopravní obslužnosti území a musí být nastavena tak, aby proces obnovy byl udržitelný (financování veřejných služeb v hromadné dopravě bude zajišťovat cyklus obnovy vozidel atd.), a aby se s požadavky na obnovený park a s jeho přínosy počítalo již při 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. Rovněž při obnově dopravního parku železniční dopravy bude potřeba zaměřit se na požadavky na interoperabilitu železnic definované příslušnými TSI (vč. TSI TAF a TAP). Tyto intervence se budou vedle osobní dopravy týkat i dopravy nákladní.

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

Cílová území: území celé ČR

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

3.1.4 Kategorie intervencí v rámci PO 1 (čl. 87 odst. 2 písm. (b)(vi))

Kategorie intervencí (čl. 87 odst. 2 písm. (b)(vi))

Fond soudržnosti							
Tabulka č. 7: Dimenze 1 Intervenční oblast		Tabulka č. 8: Dimenze 2 Forma financování		Tabulka č. 9: Dimenze 3 Území		Tabulka č. 10: Dimenze 6 Územní prováděcí mechanismy	
Kód	částka v mil. €	Kód	částka v mil. €	Kód	částka v mil. €	Kód	částka v mil. €
27 Železnice (TEN-T Core)	2091,37	01 Nevratná pomoc	2091,37	01 Město	235,82	ITI IPRÚ	117,62 39,21
28 Železnice				00 Nevztahuje se	1855,56		

(TEN-T)							
29 Železnice jiné							
30 Mobilní majetek železnic							
038 Multimodá lní doprava (TEN-T)							
039 Multimodá lní doprava							
044 Vnitrozem ské vodní cesty a přístavy (TEN-T)							
046 Čistá městská dopravní infrastrukt ura a podpora dopravy ve městech							
047 ITS							

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

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

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

Silniční doprava má negativní dopady na životní prostředí a veřejné zdraví v důsledku nevhodných parametrů infrastruktury. Negativem jsou taktéž emise skleníkových plynů i pro zdraví škodlivých látek.

Stav infrastruktury je charakterizován chybějícím dálničním napojením některých regionů a nedostatečným propojením regionů. Problémem je taktéž špatný technický stav

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

Cílem navrhovaných intervencí je:

- Doplnění chybějících úseků dálnic a rychlostních silnic a navazující zlepšení silniční dopravy na síti TEN-T včetně jejího řízení a usměrňování
- Zlepšení parametrů a obnova stávající sítě a rozvoj dálnic 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.

Podporované aktivity v rámci specifického cíle 2.1 budou:

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

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

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

Cílová území: území celé ČR

Příjemci: Příjemci podpory budou vlastníci/správci dotčené silniční infrastruktury

Forma podpory: Nevratná přímá pomoc

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

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

Směrnicí 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.

Podporované aktivity v rámci specifického cíle 2.2:

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

Hlavní cílové skupiny: Vlastníci vozidel na alternativní pohony

Cílová území: území celé ČR

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

Forma podpory: Nevratná přímá pomoc

3.2.3 Kategorie intervencí v PO 2

Kategorie intervencí (čl. 87 odst. 2 písm. (b)(vi))

Fond soudržnosti							
Tabulka č. 7: Dimenze 1 Intervenční oblast		Tabulka č. 8: Dimenze 2 Forma financování		Tabulka č. 9: Dimenze 3 Území		Tabulka č. 10: Dimenze 6 Územní prováděcí mechanismy	
Kód	částka v mil. €	Kód	částka v mil. €	Kód	částka v mil. €	Kód	částka v mil. €
31 TEN-T dálnice a silnice (core)	1906,41	01 Nevratná pomoc	1906,41	00 Nevztahuje se	1906,41	-	0
32 TEN-T dálnice a silnice (comprehensive)							
036 TEN-T Reconstructed or improved road							
047 ITS							

3.3 PRIORITNÍ OSA 3: Silniční infrastruktura mimo síť TEN-T

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

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

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.

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

Podporované aktivity v rámci specifického cíle 3.1 - budou:

- Rekonstrukce, modernizace, obnova a výstavba silnic a dálnic ve vlastnictví státu mimo síť TEN-T včetně zavádění ITS
- 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

3.3.2 Kategorie intervencí v PO 3

Kategorie intervencí (čl. 87 odst. 2 písm. (b)(vi))

Tabulka č. 7: Dimenze 1 Intervenční oblast		Tabulka č. 8: Dimenze 2 Forma financování		Tabulka č. 9: Dimenze 3 Území		Tabulka č. 10: Dimenze 6 Územní prováděcí mechanismy	
Kód	částka v mil. €	Kód	částka v mil. €	Kód	částka v mil. €	Kód	částka v mil. €
033 Secondary road links to TEN-T road network and nodes (new build)	627,46	01 Nevratná pomoc	627,46	00 Nevztahuje se	627,46		
037 Other reconstructed or improved road (motorway, national, regional or local)							
034 Other national and regional roads (new build)							

3.4 Popis principů pro výběr operací

Text bude vložen ve stejném znění u všech prioritních os.

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

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 potřeba a předpokládaná efektivnost těchto projektů posouzena prostřednictvím multikriteriální analýzy a zjednodušené CBA.

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

Proces rozhodování o schválení velkých projektů se bude řídit postupem stanoveným v čl. 93 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

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)			
Rozvoj a obnova komplexních, vysoce kvalitních a interoperabilních železničních systémů a podpora opatření na snižování hluku (nařízení o FS, čl. 4, odst. (d), bod iii.)	SC 1.1 - Zlepšení infrastruktury pro vyšší konkurenceschopnost a větší využití železniční dopravy		370600 ^M	C	Celková délka nových železničních tratí	km	výstup	H	0/(2013)	33	P
			370601	C	Celková délka nových železničních tratí, z toho TEN-T	km	výstup	H	0/(2013)	30	P
			370700 ^M	C	Celková délka rekonstruovaných nebo modernizovaných železničních tratí	km	výstup	H	0/(2013)	140	P
			370701	C	Celková délka rekonstruovaných nebo modernizovaných železničních tratí, z toho TEN-T	km	výstup	H	0/(2013)	95	P

			WF46	S	Délka rekonstruovaných železničních tratí mimo TEN-T	km	výstup	H	0/(2013)	45	P
			WF45	S	Počet modernizací v železničních stanicích na železničních tratích TEN-T	počet	výstup	H	0/(2013)	5	P
			WF44	S	Počet modernizací v železničních stanicích na železničních tratích mimo TEN-T	počet	výstup	H	0/(2013)	10	P
			WF42	S	Úspora času v osobní železniční dopravě	Osobohodiny / rok	výsledek	H	0/(2013)	2367933	P
			370704	S	Délka železničních tratí se systémem GSM-R/ ETCS, či je zavedeno / modernizováno zabezpečovací zařízení DOZ	km	výstup	H	0/(2013)	800	P
			WF41	S	Počet odstranění (omezení) na	počet	výstup	H	0/(2013)	25	P

				železniční trati						
		WF39	S	Stupeň naplnění plánu ERTMS	procentní bod	výsledek	H	0/(2013)	50	ŘO
		Není v NČI	S	Počet nově pořízených nebo modernizovaných mechanizačních prostředků	Počet prostředků	výstup	H	0 (2013)	40	ŘO
Podpora multimodálního jednotného evropského dopravního prostoru prostřednictvím investic do TEN-T (nařízení o FS, čl. 4, odst. (d), bod i.)	SC 1.2 - Zlepšení infrastruktury pro vyšší konkurenceschopnost a větší využití vnitrozemské vodní dopravy	371500	C	Celková délka nových nebo modernizovaných vnitrozemských vodních cest	km	výstup	H	0/(2013)	25	P
		WF37		Zvýšení přepravy vnitrozemskou vodní dopravou	tis. t/rok	výsledek	H	0/(2013)	200	P
Rozvoj a zlepšování dopravních systémů šetrnějších k životnímu prostředí, včetně systémů s nízkou hlučností, a nízkouhlíkových dopravních systémů, včetně vnitrozemské a námořní lodní dopravy,	SC 1.3 - Vytvoření podmínek pro větší využití multimodální dopravy	WF36	S	Počet modernizovaných/ nových terminálů	počet	výstup	H	0/(2013)	3	P
		WF35	S	Počet nových/ modernizovaných mechanismů či zařízení pro překládku	počet	výstup	H	0/(2013)	10	P

přístavů, multimodálních spojů a letištní infrastruktury s cílem podporovat udržitelnou regionální a místní mobilitu (nařízení o FS, čl. 4, odst. (d), bod ii.)		WF34	S	Zvýšení objemu multimodální přepravy	t/rok	výsledek	H	0/(2013)	650	ŘO
	SC 1.4 - Vytvoření podmínek pro zvýšení využívání veřejné hromadné dopravy ve městech v elektrické trakci	15	C	Celková délka nových nebo modernizovaných tramvajových tratí nebo linek metra	km	výstup	H	0/(2013)	7,9	P
		není v NČI	S	Celková délka nových nebo modernizovaných metra, tramvajových tratí nebo trolejbusových tratí	km	výstup	H	0/(2013)	22	P
		373222	S	Přírůstek počtu osob obsluhovaných MHD	počet osob	výsledek	H	0/(2013)	150000	P
	SC 1.5 - Zlepšení řízení dopravního provozu a zvyšování bezpečnosti	WF27	S	Počet zařízení a služeb ITS	počet	výstup	H	0/(2013)	140	P

	dopravního provozu ve městech		není v NČI	S	Zvýšení informovanosti řidičů	Počet informovaných osob	výsledek	H	0/(2013)	1300000	P/ŘO
	SC 1.6 - Vytvoření podmínek pro širší využití železniční a vodní dopravy prostřednictvím modernizace dopravního parku -		WF25	S	Počet nově pořízených nebo modernizovaných vozidel pro drážní dopravu	Počet vozidel	výstup	H	0/(2013)	27	P
			WF30	S	Počet modernizovaných plavidel	počet	výstup	H	0/(2013)	12	P
			WF29	S	Kapacita nově pořízených nebo modernizovaných vozidel pro drážní dopravu	kapacita	výsledek	H	0/(2013)	8000	P
Podpora multimodálního	SC 2.1 - Zlepšení		370200 ^M	C	Celková délka nově	km	výstup	H	0/(2013)	119	P

jednotného evropského dopravního prostoru prostřednictvím investic do TEN-T (nařízení o FS, čl. 4, odst. (d), bod i.)	propojení center a regionů a zvýšení bezpečnosti a efektivnosti silniční dopravy prostřednictvím výstavby, obnovy a modernizace dálnic a silnic sítě TEN-T včetně rozvoje systémů ITS			postavených silnic						
		370300	C	Celková délka nově postavených silnic, z toho TEN-T	km	výstup	H	0/(2013)	119	P
		14 ^M	C	Celková délka rekonstruovaných nebo modernizovaných silnic	km	výstup	H	0/(2013)	60	P
		14a	C	Celková délka rekonstruovaných nebo modernizovaných silnic, z toho TEN- T	km	výstup	H	0/(2013)	60	P
		WF27	S	Počet zařízení a služeb ITS	počet	výstup	H	0/(2013)	65	P
		WF28	S	Úspora času v silniční dopravě	osobohodi ny / rok	výsledek	H	0/(2013)	7994857	P
		není v NČI	S	Zvýšení informovanosti řidičů	průměrný počet informova ných osob/den	výsledek	H	0/(2013)	450000	P

Rozvoj a zlepšování dopravních systémů šetrných k životnímu prostředí, včetně systémů s nízkou hlučností, a nízkouhlíkových dopravních systémů, včetně vnitrozemské a námořní lodní dopravy, přístavů, multimodálních spojů a letištní infrastruktury s cílem podporovat udržitelnou regionální a místní mobilitu (nařízení o FS, čl. 4, odst. (d), bod ii.)	SC 2.2 - Vytvoření podmínek pro širší využití vozidel na alternativní pohon na silniční síti		610242	S	Počet nově pořízených či zmodernizovaných zařízení technické infrastruktury pro ekologická vozidla	počet	výstup	H	0/(2013)	1 000	P
			WF26	S	Zvýšení kapacity zařízení určených k nabíjení vozidel	kW	výsledek	H	0/(2013)	20 000	P
Zvyšování regionální mobility prostřednictvím připojení sekundárních a terciárních uzlů k infrastruktuře sítě TEN-T, včetně multimodálních uzlů (nařízení o ERDF, čl. 5, odst. (7), bod b)	SC 3.1 - Zlepšení dostupnosti regionů, zvýšení bezpečnosti a plynulosti a snížení dopadů dopravy na veřejné zdraví prostřednictvím výstavby, obnovy a zlepšení parametrů dálnic, rychlostních silnic a silnic I. třídy mimo síť TEN-T		370400 ^M	S	Délka nových dálnic a rychlostních silnic a silnic I. třídy mimo TEN-T	km	výstup	H	0/(2013)	28	P
			370502	S	Délka rekonstruovaných silnic I. třídy - mimo TEN-T	km	výstup	H	0/(2013)	12	P
			WF28	S	Úspora času v silniční dopravě	Osobohodiny /rok	výsledek	H	0/(2013)	49 657	P

Zlepšování institucionální kapacity veřejných orgánů a zúčastněných subjektů a účinné veřejné správy prostřednictvím opatření na posilování institucionální kapacity a účinné veřejné správy a veřejných služeb souvisejících s prováděním Fondu soudržnosti (čl. 4e) nařízení o FS)	SC 4.1 - Podpora a zajištění implementace OP Doprava		je v NČI bez kódu ^M	S	Míra spokojenosti relevantních aktérů s podmínkami pro práci na řízení DoP/OP	%	výsledek	H	-(2013)	lze nastavit, až po zjištění výchozí hodnoty	P
			Není v NČI	S	Míra spokojenosti zaměstnanců implementační struktury s personální politikou a systémem vzdělávání	%	výsledek	H	-(2013)	lze nastavit, až po zjištění výchozí hodnoty	P
			Není v NČI	S	Počet trvale zaměstnaných pracovníků implementační struktury	FTE	výsledek	H	85/(2013)	103	P
			Je v NČI bez kódu	S	Počet uskutečněných školení, seminářů, workshopů, konferencí a ostatní podobné aktivity	Počet aktivit	výstup	H	0	15	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 číslníkem 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)			
Rozvoj a obnova komplexních, vysoce kvalitních a interoperabilních železničních systémů a podpora opatření na snižování hluku (nařízení o FS, čl. 4, odst. (d), bod iii.)	SC 1.1 - Zlepšení infrastruktury pro vyšší konkurenceschopnost a větší využití železniční dopravy		370600 ^M	Celková délka nových železničních tratí	km	výstup	0 / (2013)	33	P
			370601	Celková délka nových železničních tratí, z toho TEN-T	km	výstup	0 / (2013)	30	P
			370700 ^M	Celková délka rekonstruovaných nebo modernizovaných železničních tratí	km	výstup	0 / (2013)	140	P
			370701	Celková délka rekonstruovaných nebo modernizovaných železničních tratí, z toho	km	výstup	0 / (2013)	95	P

				TEN-T					
Podpora multimodálního jednotného evropského dopravního prostoru prostřednictvím investic do TEN-T (nařízení o FS, čl. 4, odst. (d), bod i.)	SC 1.2 - Zlepšení infrastruktury pro vyšší konkurenceschopnost a větší využití vnitrozemské vodní dopravy		371500	Celková délka nových nebo modernizovaných vnitrozemských vodních cest	km	výstup	0 / (2013)	25	P
	SC 1.4 - Vytvoření podmínek pro zvýšení využívání veřejné hromadné dopravy ve městech v elektrické trakci		15	Celková délka nových nebo modernizovaných tratí metra a tramvajových tratí	km	výstup	0 / (2013)	7,9	P
Zvyšování regionální mobility prostřednictvím připojení sekundárních a terciárních uzlů k infrastruktuře sítě TEN-T, včetně multimodálních uzlů (nařízení o ERDF, čl. 5, odst. (7), bod b)	SC 3.1 - Zlepšení dostupnosti regionů, zvýšení bezpečnosti a plynulosti a snížení dopadů dopravy na veřejné zdraví prostřednictvím výstavby, obnovy a zlepšení parametrů dálnic, rychlostních silnic a silnic I. třídy mimo síť TEN-T		370200 ^M	Celková délka nově postavených silnic	km	výstup	0 / (2013)	119	P
			370300	Celková délka rekonstruovaných nebo modernizovaných silnic, z toho TEN-T	km	výstup	0 / (2013)	119	P
			14	Celková délka rekonstruovaných nebo modernizovaných silnic	km	výstup	0 / (2013)	60	P
			14a	Celková délka rekonstruovaných nebo modernizovaných silnic, z toho TEN-T	km	výstup	0 / (2013)	60	P

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 obecného nařízení a přílohou I obecného nařízení. Ke sledování splnění cílů prioritní osy budou zavedeny milníky. Budou specifikována data potřebná pro přezkum výkonnostního rámce do strukturované tabulky č. 6.

Tabulka 6: Výkonnostní rámec dle prioritní osy

Prioritní osa	Typ ukazatele (klíčový krok provádění, finanční výstup nebo popřípadě ukazatel výsledků)	ID	Ukazatel nebo klíčový krok provádění	Měrná jednotka (použije-li se)	Fond	Kategorie regionů	Milník pro rok 2018 ³			Konečný cíl (2023) ⁴			Zdroj údajů	Popřípadě vysvětlení relevantnosti ukazatele
							M	Ž	C	M	Ž	C		
PO1	výstup	370600	Celková délka nových železničních tratí	km	FS	nepoužije se	11,5					33	ŘO	

³ Milníky mohou být prezentovány buď jako celek (muži + ženy), nebo mohou být rozděleny podle pohlaví. „M” = muži, „Ž” = ženy, „C” = celek

⁴ Cílová hodnota může být prezentována buď jako celek (muži + ženy), nebo může být rozdělena podle pohlaví. „M” = muži, „Ž” = ženy, „C” = celek.

PO 1	výstup	370700	Celková délka rekonstruovaných nebo modernizovaných tratí	km	FS	nepoužije se	34			95	ŘO	
PO 2	výstup	370200	Celková délka nově postavených silnic	km	FS	nepoužije se	42			119	ŘO	
PO 2	výstup	14	Celková délka rekonstruovaných nebo modernizovaných silnic	km	FS	nepoužije se	21			60	ŘO	
PO 3	výstup	370400	Délka nových dálnic a rychlostních silnic a silnic I. třídy mimo TEN-T	km	FS	méně rozvinuté	10			28	ŘO	
PO 3	výstup	370502	Délka rekonstruovaných silnic I. třídy – mimo TEN-T	km	FS	méně rozvinuté	4			12	ŘO	
PO 4	výstup		Počet schválených projektů	počet	FS	nepoužije se	6			10	ŘO	
PO4	výsledek		Míra spokojenosti	%	FS	nepoužije se					ŘO	Na základě podkladů od ŘO

			relevantních aktérů s podmínkami pro práci na řízení OP									OPTP lze nastavit milník a cílovou hodnotu.
--	--	--	---	--	--	--	--	--	--	--	--	---

3.8 Prioritní osa 4 – Technická pomoc

3.8.1 Specifický cíl 4.1 - Podpora a zajištění implementace OP Doprava

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

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

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.

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

3.8.2 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 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).

3.8.3 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 (mil. EUR)
85, 86	70,44

Zdroj: Evropská komise

Tab. č. 12: Dimenze 2: Forma financování

Kód	Příspěvek z EU: indikativní částka (EUR)
01 Nevratná pomoc	70,44

Zdroj: Evropská komise

Tab. č. 13: Dimenze 3: Území

Kód	Příspěvek z EU: indikativní částka (EUR)
00 Nevztahuje se	70,44

Zdroj: Evropská komise

4. FINANČNÍ PLÁN

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

Tabulka 17 – Finanční plán

Fond	Kategorie regionu	2014		2015		2016		2017		2018		2019		2020		Celkem	
		Hlavní alokace	Výkonnostní rezerva	Hlavní alokace	Výkonnostní rezerva	Hlavní alokace	Výkonnostní rezerva	Hlavní alokace	Výkonnostní rezerva	Hlavní alokace	Výkonnostní rezerva	Hlavní alokace	Výkonnostní rezerva	Hlavní alokace	Výkonnostní rezerva	Hlavní alokace	Výkonnostní rezerva
EFR R	V méně rozvinutých regionech	79 934	337 123	5 064	80 921	5 165	82 540	5 268	84 193	5 374	85 877	5 481	87 800	5 591	89 345	5 702 888	589 811 189
FS	Nevztahuje se	510 700	612 300	523 000	616 000	535 400	618 000	547 400	619 000	557 100	610 900	569 800	600 200	580 400	603 000	3 824 126 800	244 093 200
Celkem		589 634	950 423	603 682	937 921	618 516	937 540	631 634	938 183	643 276	938 781	657 600	938 000	669 646	938 428	4 413 937 989	281 740 723

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 (mil. EUR)

Tab. č. 18a: Finanční plán operačního programu v mil. EUR

Prioritní osa	Fond	Kategorie regionů	Podpora Unie	Příspěvek členského státu	Orientační rozdělení příspěvku členského státu		Financování celkem	Míra spolufinancování	Pro informaci Příspěvek EIB	Hlavní přiděl (finanční prostředky celkem minus výkonnostní rezerva)		Výkonnostní rezerva		Podíl výkonnostní rezervy (podpora Unie) na celkové unijní podpoře
					Financování z vnitrostátních veřejných zdrojů	Financování z vnitrostátních soukromých zdrojů				Podpora Unie	Příspěvek členského státu	Podpora Unie	Příspěvek členského státu	
			(a)	(b) = (c) + (d))	(c)	(d)	(e) = (a) + (b)	(f) = (a)/(e) (2)	(g)	(h)=(a)-(j)	(i) = (b) – (k)	(j)	(k)=(b)*(j)/(a))	(l) =(j)/(a) *100
PO 1	FS	Nepoužije se	2091,37	369,07	369,07	0	2460,44	0,85	0	1984,71	346,92	144,30106,66	25,4722,14	6,90%5,10%
PO 2	FS	Nepoužije se	1906,41	336,43	336,43	0	2242,84	0,85	0	1773,34	316,24	95,51133,07	16,8520,19	5,01%6,98%
PO 3	EFRR	Méně rozvinuté	627,46	110,73	110,73	0	738,19	0,85	0	589,81	104,08	37,6537,65	6,646,64	6,00%6,00%
PO 4	FS	Nepoužije se	70,44	12,43	12,43	0	82,86	0,85	0	66,21	11,68	4,234,23	0,750,75	6,00%6,00%
Celkem	EFRR	Méně rozvinuté	627,46	110,73	110,73	0,00	738,19	0,85	0,00	589,81	104,08	37,6537,65	6,646,64	6,00%6,00%
Celkem	FS	Nepoužije se	4068,22	717,92	717,92	0,00	4786,14	2,55	0,00	3824,27	674,85	244,04243,95	43,0743,08	6,00%6,00%
Celkový součet			4695,68	828,65	828,65	0,00	5524,33	3,40	0,00	4414,08	778,93	281,69281,60	49,7149,72	6,00%6,00%

Naformátována tabulka

Naformátováno: Písmo: Times New Roman

Naformátováno: Písmo: Times New Roman

Naformátováno: Písmo: Times New Roman

Naformátováno: Písmo: Times New Roman

Naformátováno: Písmo: Times New Roman

Naformátováno: Písmo: Times New Roman

Naformátováno: Písmo: Times New Roman

Naformátováno: Písmo: Times New Roman

Naformátováno: Písmo: Times New Roman

Naformátováno: Písmo: Times New Roman

Naformátováno: Písmo: Times New Roman

Naformátováno: Písmo: Times New Roman

Naformátováno ... [1]

Naformátováno ... [2]

Naformátováno ... [3]

Naformátováno ... [4]

Naformátováno ... [5]

Naformátováno ... [6]

Naformátováno ... [7]

Naformátováno ... [8]

Naformátováno ... [9]

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

Tab. č. 18c: Rozdělení finančního plánu operačního programu dle prioritních os a relevantních tematických cílů

Prioritní osa	Fond	Kategorie regionu	Tematický cíl	Podpora z EU (mil. EUR)	Národní spolufinancování (mil. EUR)	Celkový příspěvek (mil. EUR)
Prioritní osa 1	FS	CZ01	Tematický cíl 7	235,82	41,62	277,43
	FS	CZ0	Tematický cíl 7	1 855,56	327,45	2 183,01
Prioritní osa 2	FS	CZ0	Tematický cíl 7	1 906,41	336,43	2 242,84
Prioritní osa 3	EFRR	CZ0	Tematický cíl 7	627,46	110,73	738,19
Prioritní osa 4	FS	CZ0	Tematický cíl 11	70,44	12,43	82,86
Celkem				4 695,68	828,65	5 524,33

Zdroj: Evropská komise

Tab. č. 19: Orientační částky podpory využité na opatření zaměřená na klimatické změny (čl. 24 odst. 5 obecného nařízení)

Prioritní osa	Orientační částka podpory určená na opatření zaměřená na klimatické změny (mil. EUR)	Podíl na celkové alokaci fondu v rámci operačního programu (v %)
1.	836,55	17,82
2.	22,88	0,49
3.	0,00	0,00
4.	0,00	0,00
Celkem	859,43	18,30

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 obecného nařízení.

5. PŘÍSPĚVEK K INTEGROVANÉMU PŘÍSTUPU PRO ÚZEMNÍ ROZVOJ

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

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

V rámci OPD bude integrovaný přístup nejvíce uplatněn v rámci prioritní osy 1. V rámci specifického cíle 1.4 a 1.5 se předpokládá využití integrovaných územních investic.

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

všichni relevantní partneři (vedle příslušných ŘO, příp. ZS rovněž samosprávné jednotky – obec, kraj, dále dopravci, v některých případech i významné podniky apod.).

5.1 Využití integrovaných plánů pro rozvoj území (IPRÚ)

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

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

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

Tab. č. 20

1. Fond	2. Orientační přiděl podpory z FS (mil. EUR)	Podíl sloupce 2 na celkové alokaci fondu v rámci operačního programu (%)
Celkem FS	39,21	0,96

5.2 Využití integrované územní investice (ITI)

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

představovat realizaci integrovaných strategií rozvoje vybraných městských aglomerací, přičemž budou zahrnovat investice v rámci více prioritních os, event. operačních programů. V rámci ITI budou definovány problémy, které budou intervencemi z různých prioritních os/operačních programů řešeny, přičemž se předpokládá, že v převážné části uvedených metropolitních oblastí bude mezi nejvýznamnější patřit i oblast dopravy. Zároveň je oprávněné předpokládat, že konkrétní problémy jednotlivých metropolitních oblastí v dopravní infrastruktuře budou navazovat na problémy definované na celostátní úrovni, a že v rámci ITI dojde k jejich zpřesnění v návaznosti na další rozvojové potřeby a potenciál daných metropolitních oblastí. V rámci ITI se předpokládá jak řešení dopravních problémů ve vlastních jádrech vyplývajících především z vysoké koncentrace obyvatelstva a ekonomických aktivit (dopravní kongesce, odstraňování úzkých míst apod.), tak i řešení dopravních vztahů mezi jádrem (event. jádrem) 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. 21 Orientační finanční alokace pro každé ITI z každé prioritní osy

Prioritní osa	Fond	Orientační finanční alokace (podpora EU) (mil.EUR)
Prioritní osa 1	FS	117,62
Prioritní osa 2	FS	0,00
Prioritní osa 3	EFRR	0,00

Prioritní osa 4	FS	0,00
Celkem		117,62

Zdroj: Evropská komise

6. ÚŘADY A ORGÁNY ZODPOVĚDNÉ ZA ŘÍZENÍ, KONTROLU A AUDIT A ROLE PARTNERŮ

6.1 Úřady a orgány odpovědné za řízení, kontrolu a audit

Tabulka č. 20

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

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

6.2.1 Partnerství při přípravě operačního programu

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

Pro snadnější komunikaci se všemi partnery je v průběhu celého procesu přípravy programového období 2014–2020 využívána také Resortní koordináční skupina MMR pro EU, která slouží zejména k připomínkování jednotlivých materiálů a bezodkladnému

informování partnerů o aktuálním dění v rámci přípravy programového období 2014–2020 na národní i evropské úrovni.

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

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

Konkrétním institutem, který byl zřízen Ministerstvem dopravy ČR na konci roku 2012, je „Platforma pro přípravu OPD 2014-2020“, založená na základě návrhu „Metodického pokynu pro přípravu programových dokumentů pro programové období 2014-2020“ zpracovaného Ministerstvem pro místní rozvoj ČR s cílem harmonizace postupů při přípravě programů nového programového období a jejich struktury ze strany řídicích orgánů a Usnesení Vlády České republiky ze dne 28. listopadu 2012 č. 867 k přípravě programů spolufinancovaných z fondů Společného strategického rámce pro programové období let 2014 až 2020 v podmínkách České republiky. V souladu s článkem 5 obecného nařízení jsou v Platformě zastoupeni kromě řídicího orgánu, MMR – NOK, MF a gestorů jednotlivých

prioritních os rovněž zástupci 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 v souladu s textem obecného 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 zřízený ve smyslu čl. 5 obecného nařízení plní své funkce v souladu s čl. 43 obecného nařízení a dále dle čl. 100 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 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 ESI fondů, přičemž bude projednán každý z ESI fondů.

7. MECHANISMUS K ZAJIŠTĚNÍ KOORDINACE MEZI FONDY A DALŠÍMI PODPŮRNÝMI NÁSTROJI

7.1 KOORDINACE PŘI PŘÍPRAVĚ OPERAČNÍHO PROGRAMU A VĚCNÉ VYMEZENÍ SYNERGIÍ A KOMPLEMENTARIT S DALŠÍMI OPERAČNÍMI PROGRAMY

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

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

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

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

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 obecného nařízení a Etickým kodexem Evropské komise pro partnerství budou relevantní partneři zapojeni nejen do přípravy, ale také do realizace programového období 2014–2020. Řada partnerů a níže uvedených platforem usnadní koordinaci mezi intervencemi podporovanými z jednotlivých níže uvedených zdrojů financování.

Platformy pro fázi realizace programového období 2014–2020:

- Rada pro fondy ESI a její pracovní skupiny – nadále bude fungovat Rada pro fondy ESI jako obdoba Řídícího 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 ESI,
- Monitorovací výbory – vznik monitorovacích výborů, včetně pravidel jejich fungování stanoví 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 Meziresortní 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 během realizace OPD v souladu s textem obecného 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 synergií a komplementarit (věcná a implementační rovina),
- mechanismy zajišťující efektivní provádění těchto intervencí (institucionální rovina).

Koordinace fondů ESI bude 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 ESI fondy bude zajišťovat věcné rozhraní a návaznosti mezi programy spolufinancovanými ESI fondy 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 ESI fondy na pracovní úrovni bude složena z pracovních skupin (PS) podle tematického zaměření, které

budou řešit soulad se strategiemi a dosažení synergií v příslušných problematikách. V rámci sektoru dopravy 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,
- ESI fondy
- 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, ESI fondů (zejména prostředků OPD) a CEF pro rozvoj dopravní infrastruktury v ČR. Jak vyplývá z výše uvedeného, Kniha 10 Dopravních sektorových strategií stanovila varianty a pravidla pro alokaci finančních prostředků. V rámci tohoto procesu byly identifikovány i dostupné národní finanční zdroje a nástroje podpory a byla popsána pravidla pro alokaci těchto prostředků ve vazbě na realizaci OPD a CEF.

Pro zajištění komplementarit a synergií s intervencemi realizovanými v rámci ostatních programů ESI fondů bude jako nejvýznamnější mechanismus využívána časová a věcná koordinace výzev, v případě některých intervencí je možné uvažovat rovněž o zohlednění v rámci systému výběru a hodnocení projektů. Řídící orgán OPD proto bude v kontaktu s Řídicími orgány programů, v rámci kterých budou realizovány intervence se synergickým efektem k intervencím z OPD (event. intervence komplementární), přičemž tento kontakt bude probíhat jak na úrovni národní za koordinace Ministerstva pro místní rozvoj – Národní orgán pro koordinaci, tak na úrovni pracovní.

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

podporu a další aspekty MSC2014+, OPD financuje požadavky na individuální rozvoj MSC 2014+, které nemají průřezový charakter pro všechny ostatní OP).

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

Kromě příslušných tematických předběžných podmínek 7.1, 7.2 a 7.3 pro oblasti silniční železniční dopravy, které by dle předpokladů měly být v roce 2014 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, na kterém kromě MŽP spolupracuje též MMR (stavební řád), je tedy pro podporu výstavby dopravní infrastruktury naprosto zásadní.

8.1 Určení platných předběžných podmínek a vyhodnocení jejich plnění

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

Předběžná podmínka	Prioritní osa nebo osy, ke kterým se předběžná podmínka vztahuje	Splnění předběžné podmínky ANO / NE / částečně	Kritéria splnění	Splnění kritérií ANO / NE	Odkaz u splněných podmínek (odkaz na strategie, právní akt nebo jiný příslušný dokument, včetně odkazů na odpovídající kapitoly, odstavce nebo paragrafy, doplněné webovým odkazem nebo přístupem k celému textu)	Vysvětlení (tam, kde je to vhodné)
A. Obecné předběžné podmínky						
Existence administrativní kapacity pro implementaci a aplikaci evropského antidiskriminačního práva a politiky v oblasti ESI fondů	Všechny PO	Ano. (plnění probíhá průběžně a bude probíhat po celé programové období 2014-2020)	Opatření v souladu s institucionálním a právním rámcem členského státu pro začlenění orgánů odpovědných za podporu rovného zacházení se všemi osobami během přípravy a implementace programů včetně poskytování poradenství v otázce rovnosti v aktivitách vztahujících se k ESI fondům.	Ano	http://www.ochrance.cz/en/discrimination/	Veřejný ochránce práv byl na základě antidiskriminačního zákona pověřen rolí národního tělesa pro rovné zacházení a ochrany před diskriminací v souladu s unijním právem. Ochránce přispívá k prosazování práva na rovné zacházení se všemi osobami bez ohledu na jejich rasu nebo etnický původ, národnost, pohlaví, sexuální orientaci, věk, zdravotní postižení, náboženské vyznání, víru nebo světový názor a za tím účelem poskytuje metodickou pomoc obětem diskriminace při podávání návrhů na zahájení řízení z důvodů diskriminace, provádí výzkum, zveřejňuje zprávy a vydává doporučení k otázkám souvisejícím s diskriminací, zajišťuje výměnu dostupných informací s příslušnými evropskými subjekty. Platné a účinné právní předpisy však ochránci neukládají povinnost plnit roli konzultačního či vzdělávacího orgánu pro řídicí orgány státní správy v oblasti nediskriminace. Ochránce je na moci výkonné zcela nezávislý a z výkonu své funkce odpovědný pouze Poslanecké sněmovně

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 (tam, kde je to vhodné)
						Parlamentu ČR. S ohledem na tuto skutečnost bude převážnou část úkolů vztahujících se k použitelné předběžné podmínce „Existence administrativní kapacity pro implementaci a aplikaci evropského antidiskriminačního práva a politiky v oblasti ESI fondů“ zajišťovat Úřad vlády – Sekce pro lidská práva, a to též v součinnosti s gestory (ŘO) jednotlivých ESI fondů. Veřejný ochránce práv bude s Úřadem vlády úzce spolupracovat a vyměňovat si potřebné informace a dostupné poznatky při posuzování aktivit vztahujících se k ESI fondům nejen za účelem přecházení diskriminací, ale i podpory rovného zacházení s dotčenými subjekty a vyrovnaní šancí znevýhodněných skupin. Je zároveň připraven spolupracovat i s relevantními zástupci veřejné správy, odborníky z akademické obce, advokacie a občanské společnosti. Pro systematické zajištění a posílení administrativní kapacity pro efektivní aplikaci a implementaci antidiskriminačního práva a politiky v oblasti ESI fondů bude v rámci OPD určena konkrétní kontaktní osoba, která se bude systematicky zabývat implementací a aplikací antidiskriminačního práva, problematiky rovnosti žen a mužů a zdravotně postižených, bude odpovědná za koordinaci aktivit v této oblasti a bude úzce spolupracovat s Úřadem vlády – Sekcí pro lidská práva a MPSV , kterým

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 (tam, kde je to vhodné)
						bude v případě nutnosti konzultační a metodickou činnost na dožádání poskytovat VOP. Zástupce ÚV – Sekce pro lidská práva je zván na platformy OPD a následně po schválení bude rovněž zván na Monitorovací výbor. Zároveň je pověřený zástupce ÚV členem Rady pro ESI fondy. Zároveň se bude zástupce VOP účastnit monitorovacích výborů k jednotlivým programům a je stálým hostem Rady pro fondy.
			Opatření za účelem školení zaměstnanců orgánů pověřených správou a kontrolou ESI fondů k tématu antidiskriminačního práva a politiky EU	Ano		MMR-NOK zajistí na horizontální úrovni proškolení zaměstnanců implementujících fondy EU v rámci Systému vzdělávání, Úřad vlády zajistí obsahovou náplň vzdělávání a lektorské zajištění.
2. Existence administrativní kapacity pro implementaci a aplikaci evropského práva rovnosti žen a mužů a politiky v oblasti ESI fondů	Všechny PO	Ano (Plnění probíhá průběžně a bude probíhat po celé programové období)	Opatření v souladu s institucionálním a právním rámcem členských států, týkající se zapojení orgánů odpovědných za rovnost žen a mužů v rámci přípravy a implementace programů včetně	ano	http://www.ochrance.cz/en/discrimination/ http://www.mpsv.cz/cs/12152	Veřejný ochránce práv byl na základě antidiskriminačního zákona pověřen rolí národního tělesa pro rovné zacházení a ochrany před diskriminací v souladu s unijním právem. Ochránce přispívá k prosazování práva na rovné zacházení se všemi osobami bez ohledu na jejich rasu nebo etnický původ, národnost, pohlaví, sexuální orientaci, věk, zdravotní postižení, náboženské vyznání, víru nebo světový názor a za tím účelem poskytuje metodickou pomoc obětem diskriminace při podávání návrhů na zahájení řízení z důvodů diskriminace, provádí výzkum, zveřejňuje zprávy a

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 (tam, kde je to vhodné)
		2014-2020)	poskytování konzultací v oblasti rovnosti žen a mužů a v oblasti vztahující se k ESI fondům.			vydává doporučení k otázkám souvisejícím s diskriminací, zajišťuje výměnu dostupných informací s příslušnými evropskými subjekty. Platné a účinné právní předpisy však ochránci neukládají povinnost plnit roli konzultačního či vzdělávacího orgánu pro řídicí orgány státní správy v oblasti nediskriminace. Ochránce je na moci výkonné zcela nezávislý a z výkonu své funkce odpovědný pouze Poslanecké sněmovně Parlamentu ČR. S ohledem na tuto skutečnost bude převážnou část úkolů vztahujících se k použitelné předběžné podmínce zajišťovat MPSV, jakožto vnitrostátní koordinátor agendy rovných příležitostí žen a mužů, spolu s určenými kontaktními pracovníky ŘO jednotlivých ESI fondů. Veřejný ochránce práv bude s MPSV úzce spolupracovat a vyměňovat si potřebné informace a dostupné poznatky při posuzování aktivit vztahujících se k ESI fondům nejen za účelem přecházení diskriminací žen či mužů, ale i podpory rovného zacházení z hlediska pohlaví s dotčenými subjekty a vyrovnání šancí znevýhodněných skupin. Je zároveň připraven spolupracovat i s relevantními zástupci/zástupkyněmi veřejné správy, odborníky z akademické obce, advokacie a občanské společnosti. Pro systematické zajištění a posílení administrativní kapacity pro efektivní aplikaci a implementaci rovnosti žen

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 (tam, kde je to vhodné)
						a mužů a politiky v oblasti ESI fondů je určena konkrétní kontaktní osoba v rámci ŘO, která se bude systematicky zabývat implementací a aplikací práva rovnosti žen a mužů, bude odpovědná za koordinaci aktivit v této oblasti a bude úzce spolupracovat s MPSV – Sekcí náměstka ministra pro EU, mezinárodní spolupráci, sociální začleňování a rovné příležitosti. Zástupce/zástupkyně MPSV je zván na platformy OPD (řídící výbor aj. jakožto vnitrostátní koordinátor agentury rovných příležitostí žen a mužů, a následně po schválení bude rovněž zván na Monitorovací výbor OPD. Zástupce/zástupkyně VOP se rovněž bude účastnit monitorovacích výborů a bude stálým hostem Rady pro fondy.
			Uspořádání školení pro zaměstnance orgánů, které se podílí na řízení a kontrole ESI fondů v oblasti legislativy EU a politik týkajících se rovnosti pohlaví a rovných příležitostí (gender mainstreaming)	ano		MMR-NOK zajistí na horizontální úrovni proškolení zaměstnanců implementujících fondy EU v rámci Systému vzdělávání, MPSV zajistí obsahovou náplň vzdělávání a lektorské zajištění.
Existence opatření	Všechny PO	Ano	Opatření v souladu s	Ano	http://www.vlada.cz/cz/ppov/vv	Převážnou část úkolů vztahujících se k použitelné předběžné

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 (tam, kde je to vhodné)
pro účinné uplatňování Úmluvy o právech osob se ZP (CRPD) v oblasti společného strategického rámce pro ESI fondy v souladu s rozhodnutím Rady ze dne 26. listopadu 2009 (2010/48/EK)		(plnění probíhá průběžně a bude probíhat po celé programové období 2014-2020)	institucionálním a právním rámcem členských států pro konzultaci a zapojení orgánů, které mají na starost ochranu práv osob se zdravotním postižením či zástupců organizací osob se zdravotním postižením.; a dalších relevantních zainteresovaných osob při přípravě a implementaci programů:		zpo/dokumenty/narodni-plan-vytvoreni-rovných-prilezitosti-pro-osoby-se-zdravotnim-postizenim-na-období-2010---2014-70026/	podmínky bude zajišťovat MPSV – Sekce náměstka ministra pro EU, mezinárodní spolupráci, sociální začleňování a rovné příležitosti v úzké spolupráci s Vládním výborem pro zdravotně postižené občany spolu s určenými kontaktními pracovníky ŘO jednotlivých ESI fondů. Veřejný ochránce práv bude s MPSV a s Vládním výborem pro zdravotně postižené občany úzce spolupracovat a vyměňovat si potřebné informace a dostupné poznatky při posuzování aktivit vztahujících se k ESI fondům. Pro systematické zajištění a posílení administrativní kapacity pro efektivní aplikaci a implementaci Úmluvy v oblasti ESI fondů bude určena konkrétní kontaktní osoba v rámci ŘO, která se bude systematicky zabývat implementací a aplikací práva zdravotně postižených, bude odpovědná za koordinaci aktivit v této oblasti a bude úzce spolupracovat s MPSV – Sekcí náměstka ministra pro EU, mezinárodní spolupráci, sociální začleňování a rovné příležitosti a s Vládním výborem pro zdravotně postižené. Zástupce MPSV - Sekce náměstka ministra pro EU, mezinárodní spolupráci, sociální začleňování a rovné příležitosti a zástupce Vládního výboru pro zdravotně postižené je zván na platformy programů a následně po schválení programů bude rovněž zván na Monitorovací výbory jednotlivých programů. Zástupce VOP se rovněž bude účastnit monitorovacích výborů a bude stálým hostem

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 (tam, kde je to vhodné)
						Rady pro fondy. Zároveň je pověřený zástupce MPSV - Sekce náměstka ministra pro EU, mezinárodní spolupráci, sociální začleňování a rovné příležitosti členem Rady pro ESI fondy. Dále je vytvořen Národní plán vytváření rovných příležitostí pro osoby se zdravotním postižením na období 2010 - 2014, každý rok je podávána vládě zpráva o plnění opatření. Na následující léta bude vytvořen další Národní plán, s ohledem na programovací období, tedy 2015-2020.
			Opatření související se školením pro zaměstnance orgánů, které se podílejí na řízení a kontrole ESI fondů v oblasti aplikovatelných EU a vnitrostátních zákonů a politik týkajících se osob se zdravotním postižením, včetně přístupu a praktické aplikace UNCRPD v souladu s příslušnou EU a vnitrostátní legislativou; Dohody, které zajišťují monitorování	Ano	http://www.vlada.cz/cz/ppov/vv-zpo/dokumenty/zprava-opleni-opatreni-narodniho-planu-vytvareni-rovnnych-prilezitosti-pro-osoby-se-zdravotnim-postizenim-na-obdobi-2010-2014-v-roce-2012-110987/	V rámci Národního plánu vytváření rovných příležitostí pro osoby se zdravotním postižením na období 2010 - 2014, každý rok - zpráva o plnění opatření. Opatření – vzdělávání zaměstnanců orgánů podílejících se na řízení a kontrole ESI fondů je plněno již nyní. MMR-NOK v budoucím období zajistí na horizontální úrovni proškolení zaměstnanců implementujících fondy EU v rámci Systému vzdělávání, MPSV zajistí obsahovou náplň vzdělávání a lektorské zajištění.

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 (tam, kde je to vhodné)
			implementace článku 9 UNCRPD ve vztahu k ESI fondům během přípravy a realizace programů.			
			Opatření, která zajišťují monitorování implementace článku 9 UNCRPD ve vztahu k ESI fondům během přípravy a realizace programů.	ano	http://www.vlada.cz/cz/ppov/vv-zpo/dokumenty/narodni-plan-vytvoreni-rovnnych-prilezitosti-pro-osoby-se-zdravotnim-postizenim-na-obdobi-2010-2014-70026/	Dále je vytvořen Národní plán vytváření rovných příležitostí pro osoby se zdravotním postižením na období 2010 - 2014, jehož gestorem je Úřad vlády - SLP, Sekretariát vládního výboru pro zdravotně postižené občany každý rok podávána vládě zpráva o plnění opatření. Na následující léta bude vytvořen další Národní plán, s ohledem na programovací období, tedy 2015-2020.
Existence opatření pro účinné uplatňování právních předpisů EU týkajících se zadávání veřejných zakázek v oblasti společného strategického rámce pro fondy.	Všechny PO	Ano (plnění) Probíhá průběžně a bude probíhat po celé programové období 2014-2020)	- Opatření pro účinné uplatňování předpisů EU týkajících se zadávání veřejných zakázek prostřednictvím odpovídajících mechanismů	Ano	http://www.portal-vz.cz/cs/Jak-na-zadavani-verejnych-zakazek/Legislativa-a-Judikatura/Legislativa/Narodni-legislativa-aktualni-a-uplne-zneni-z(1) http://www.portal-vz.cz/cs/Jak-na-zadavani-verejnych-zakazek/Metodiky-stanoviska http://www.portal-vz.cz/cs/Jak-na-zadavani-verejnych-zakazek/Metodiky-stanoviska/Stanoviska-ka-expertni-skupiny-MMR-k-ZVZ	převzata evropská právní úprava do národní legislativy - viz zákon č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách, a zákon č. 139/2006 Sb., o koncesních smlouvách a koncesním řízení (koncesní zákon), oba ve znění pozdějších předpisů, (pozn.: ve vztahu k právu EU lze uvést, že již v současné době máme přísnější režim pro oblast koncesních smluv zakotvený v rámci koncesního zákona, než je tomu ve směrnici); 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.); připraveno a uveřejněno zákonné opatření senátu č. 341/2013 Sb.;

Předběžná podmínka	Prioritní osa nebo osy, ke kterým se předběžná podmínka vztahuje	Splnění předběžné podmínky ANO / NE / částečně	Kritéria splnění	Splnění kritérií ANO / NE	Odkaz u splněných podmínek (odkaz na strategie, právní akt nebo jiný příslušný dokument, včetně odkazů na odpovídající kapitoly, odstavce nebo paragrafy, doplněné webovým odkazem nebo přístupem k celému textu)	Vysvětlení (tam, kde je to vhodné)
					http://www.portal-vz.cz/cs/Aktuality http://www.strukturalni-fondy.cz/cs/Fondy-EU/Narodni-organ-pro-koordinaci/Dokumenty	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 (národní) metodika zadávání veřejných zakázek obsahující také metodiku zadávání veřejných zakázek malého rozsahu; připravena a uveřejněna dílčí metodická stanoviska / doporučení expertní skupiny MMR k zákonu o veřejných zakázkách; 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 ŘO OPD bude důsledně kontrolovat dodržování všech pravidel týkajících se oblasti zadávání veřejných zakázek a vyhodnocovat, která pravidla jsou pro příjemce nejproblematictější. K těmto pravidlům budou event. přijata

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 (tam, kde je to vhodné)
						speciální opatření (např. semináře, konzultace apod.).
			-Opatření, jež zajišťují transparentní postupy přidělování veřejných zakázek	Ano	http://www.portal-vz.cz/cs/Jak-na-zadavani-verejnych-zakazek/Legislativa-a-Judikatura/Legislativa-a-Narodni-legislativa-aktualni-a-uplne-zneni-z(1) http://www.portal-vz.cz/cs/Jak-na-zadavani-verejnych-zakazek/Metodiky-stanoviska/Metodicke-pokyny http://www.vestnikverejnychzakazek.cz/ http://www.portal-vz.cz/cs/Aktuality/Informace-k-postupu-pri-uverejnovani-v-souvislosti	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); připravena a uveřejněna informace k postupu při uveřejňování v souvislosti s technickou novelou zákona č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách.
			-Opatření pro odbornou přípravu a šíření informací pro zaměstnance podílející se na provádění fondů.	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	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.); uskutečněna konference s názvem „Připravované změny v oblasti veřejného zadávání“; bude realizováno i v rámci Metodického pokynu strategie rozvoje lidských zdrojů SSR v programovém období 2014-

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 (tam, kde je to vhodné)
					zakázek; účast lektorů na seminářích a konferencích pro zaměstnance podílející se na provádění fondů; realizace vzdělávacích seminářů k oblasti veřejného zadávání pro subjekty implementačních struktur operačních programů a dalších struktur, které se podílí na implementaci NSRR; publikace článků k oblasti veřejného zadávání (např. v časopisech „Veřejné zakázky“ nebo „Právní rozhledy“); aktivní účast v pracovních skupinách, kde je řešena problematika zadávání veřejných zakázek http://www.portal-vz.cz/cs/Spoluprace-a-vymena-informaci/Info-forum/Otazky-a-odpovedi http://www.mmr.cz/cs/Verejne-	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 kapacita. ŘO OPD bude věnovat problematice odborné přípravy zaměstnanců v oblasti zadávání veřejných zakázek značnou pozornost. Důraz na zvyšování znalostí v této oblasti bude promítnut rovněž ve vzdělávacích plánech.

Předběžná podmínka	Prioritní osa nebo osy, ke kterým se předběžná podmínka vztahuje	Splnění předběžné podmínky ANO / NE / částečně	Kritéria splnění	Splnění kritérií ANO / NE	Odkaz u splněných podmínek (odkaz na strategie, právní akt nebo jiný příslušný dokument, včetně odkazů na odpovídající kapitoly, odstavce nebo paragrafy, doplněné webovým odkazem nebo přístupem k celému textu)	Vysvětlení (tam, kde je to vhodné)
					zakazky/Verejne-zakazky-a-PPP/Informace-Udalosti/Konference-Pripravovane-zmeny-v-oblasti-verejneho	
			-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	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 Rovněž na straně ŘO OPD je počítáno s tím, že v případě nedostatečné správní kapacity k zajištění problematiky zadávání veřejných zakázek budou ihned přijata veškerá relevantní opatření.
Existence opatření pro účinné uplatnění pravidel EU pro veřejnou podporu v oblasti ESI fondů	Všechny PO	Částečně - plnění probíhá průběžně v závislosti na schvalování předpisů EK	-Opatření pro účinné uplatňování pravidel EU týkajících veřejné podpory	Částečně	Manuál služeb obecného hospodářského zájmu (http://www.uohs.cz/cs/verejna-podpora/manualy-metodiky-a-dalsi-dokumenty.html) Zákon č. 215/2004 Sb. o úpravě některých vztahů v oblasti veřejné podpory a o změně zákona o podpoře výzkumu a	Oblast veřejné podpory se řídí zákonem č. 215/2004 Sb. (ustanovuje centrální koordinační orgán, podmínky pro notifikaci, poskytování podpor malého rozsahu, navrácení veřejné podpory). Opatření jsou připravována průběžně v závislosti na přijímané legislativě EU. MMR a ÚOHS vydávají metodické dokumenty k jednotlivým oblastem veřejné podpory (doposud vydán „Manuál služeb obecného hospodářského zájmu“). Pravidla pro veřejnou podporu jsou promítnuta do řídicí

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 (tam, kde je to vhodné)
					vývoje (http://www.uohs.cz/cs/)	dokumentace programu, jsou začleněna do řídicích a kontrolních procesů (např. v check-listech apod.). Kontrola probíhá před poskytnutím podpory na projekt i v průběhu realizace projektu. Díky centrálnímu registru podpor de minimis spuštěnému v roce 2010 existuje v České republice kvalitní nástroj pro zajištění dodržení platného limitu pro podporu de minimis. Pravidla jsou komunikována i vůči žadatelům/příjemcům, aby si byli vědomi této problematiky. Výše uvedené postupy jsou již uplatňovány pro OPD 2007-2013, řídicí dokumentace pro OPD 2014-2020 bude zpracována před vyhlášením prvních výzev.
			-Opatření pro odbornou přípravu a šíření informací pro zaměstnance podílející se na provádění fondů.	Částečně	www.uohs.cz/cs/verejna-podpora/akuality-z-verejne-podpory.html	ÚOHS školí průběžně poskytovatele veřejné podpory, ať již na jejich žádost či z vlastní iniciativy. Aktuální informace z oblasti veřejné podpory jsou dostupné na internetových stránkách ÚOHS. MMR-NOK zajistí na horizontální úrovni proškolení zaměstnanců implementujících fondy EU v rámci Systému vzdělávání, gestor v oblasti veřejné podpory (OR MMR, ÚOHS) zajistí obsahovou náplň vzdělávání a lektorské zajištění. Šíření informací a vzájemná konzultace bude probíhat rovněž na pracovní skupině pro veřejnou podporu, jejímiž

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 (tam, kde je to vhodné)
						členy jsou různé subjekty zapojené do implementace fondů. Realizace plánována v rámci Metodického pokynu strategie rozvoje lidských zdrojů ESI v programovém období 2014-2020. Pracovníci implementační struktury jsou vzdělávání průběžně dle potřeby. Pravidla veřejné podpory představují stabilní součást základního modulu vzdělávacích akcí určených všem pracovníkům implementační struktury programu (jak projektovými manažery, kteří konzultují s příjemci a žadateli a jsou zapojeni do přímé administrace monitorovacích zpráv, tak také kontrolorům provádějícím kontroly na místě). Toto vzdělávání je zajištěno řídicím orgánem a doplňuje vzdělávací akce zajišťované MMR-NOK. Řídicí orgán má vlastní tým právníků, kteří zajišťují poskytování konzultací nejen pracovníkům implementační struktury v tématech veřejné podpory.
			Opatření k zajištění správní kapacity pro provádění a uplatňování pravidel EU týkajících se veřejné podpory.	Ano		SOAK MMR doporučí postupy k nastavení administrativní kapacity pro všechny OP. Metodický pokyn ke strategii rozvoje lidských zdrojů ESI 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.

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 (tam, kde je to vhodné)
						Na centrální úrovni (MMR) probíhá výběr a vzdělávání pracovníků tak, aby byl do 31. 12. 2013 zajištěn dostatečný počet kvalifikovaných zaměstnanců pro oblast VP. Řízení lidských zdrojů v implementační struktuře probíhá s ohledem na činnosti, které je nutné zajistit. Dochází k plánování administrativní kapacity s ohledem na počty projektů v administraci i na plánované výzvy a jejich alokace. Jednotlivé úrovně programu (např. prioritní osy) řídicí orgán vyhodnocuje z hlediska pravděpodobnosti, v jakých svých částech mohou a za jakých podmínek zakládat veřejnou podporu. Na základě této identifikace dochází k odhadům potřebné kapacity lidských zdrojů. Vzhledem k tomu, že kontrola zadávání veřejné podpory se týká jak administrativních kontrol (desk-checks), tak kontrol na místě (on-the-spot checks), dochází k vyhodnocování kapacit různých útvarů v rámci řídicího orgánu a zprostředkujícího subjektu a v důsledku zjištěných skutečností případně k posílení týmu. Technická pomoc je na financování potřebných lidských zdrojů využívána v současném období 2007-2013 a bude i v období 2014-2020
Existence funkčního uspořádání, které zajišťuje účinné uplatňování právních předpisů EU souvisejících s EIA a	Všechny PO	Ano	Opatření pro účinné uplatňování směrnice Evropského parlamentu a Rady 2011/92/EU (EIA) a směrnice Evropského	Částečně	§19 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí http://portal.cenia.cz/eiasea/stat/ic/eia_legislativa	V rámci infringementového řízení ke směrnici EIA odeslala Česká republika dne 26. srpna 2013 odpověď Evropské komisi, v rámci které byla přislíbena koncepční změna české legislativy spočívající v zavedení nezávislého environmentálního povolení, které bude oznamovatele opravňovat k uskutečnění záměru z hlediska jeho vlivů na životní prostředí. V souvislosti s touto změnou Česká

Předběžná podmínka	Prioritní osa nebo osy, ke kterým se předběžná podmínka vztahuje	Splnění předběžné podmínky ANO / NE / částečně	Kritéria splnění	Splnění kritérií ANO / NE	Odkaz u splněných podmínek (odkaz na strategie, právní akt nebo jiný příslušný dokument, včetně odkazů na odpovídající kapitoly, odstavce nebo paragrafy, doplněné webovým odkazem nebo přístupem k celému textu)	Vysvětlení (tam, kde je to vhodné)
SEA.			parlamentu a Rady 2001/42/ES (SEA).			republika připravila Akční plán vč. detailního popisu přechodných opatření do doby, než nabude platnosti nová právní úprava. Tato nová právní úprava se bude týkat i účasti veřejnosti a jejího přístupu k soudní ochraně. Pokud jde o kontrolu kvality, MŽP již v současné době aplikuje systém autorizovaných osob zpracovávajících dokumentace EIA a oponentní posudky EIA, které jsou dalším nástrojem pro kontrolu kvality informací obsažených v dokumentaci EIA.
			Opatření pro odbornou přípravu a šíření informací pro zaměstnance podílející se na provádění směrnic týkajících se EIA a SEA	Ano	§21 a 22 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí §21 zákona č. 312/2001 Sb., o úředních územních samosprávných celků Usnesení vlády ČR ze dne 30. listopadu 2005 č. 1542 Zákon č. 111/2009 Sb., o základních registrech http://www.mzp.cz/cz/posuzovani_vlivu_zivotni_prostredi http://portal.cenia.cz/eiasea/vie_w/eia100_cr (+ záložka legislativa, pokyny a sdělení atd.)	MŽP je ústředním správním úřadem v oblasti posuzování vlivů na životní prostředí dle § 21 písm. a) a vykonává vrchní státní dozor v oblasti posuzování vlivů na životní prostředí dle § 21 písm. b) zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů. Na základě této skutečnosti MŽP metodicky vede všechny pracovníky provádějící směrnice EIA a SEA. MŽP koná pro pracovníky EIA a SEA pravidelné porady. Dále bude v součinnosti s MMR-NOK realizovat i školení pro pracovníky řídicích orgánů jednotlivých ministerstev. Informace z oblasti EIA a SEA jsou pro všechny pracovníky šířeny prostřednictvím informačního systému a vydáváním metodických pokynů. Krajské úřady pravidelně využívají také možnosti individuální konzultace. Stejně tak MŽP kontaktuje pracovníky na krajských úřadech a konzultuje s nimi aktuální otázky v procesu EIA či SEA. Všichni pracovníci provádějící směrnice EIA a SEA jsou kvalifikováni rovněž k provádění poradenství v oblasti EIA a SEA. Krajské úřady vykonávají činnost příslušného úřadu ve smyslu § 22 písm. b) zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších

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 (tam, kde je to vhodné)
					http://portal.cenia.cz/eiasea/view/SEA100_koncepce (+ záložka legislativa, pokyny a sdělení	předpisů, musí dle §21 zákona č. 312/2001 Sb., o úřednících územních samosprávných celků, ve znění pozdějších předpisů, prokázat zvláštní odbornou způsobilost v oblasti posuzování vlivů na životní prostředí. Zvláštní odborná způsobilost se ověřuje zkouškou a prokazuje osvědčením. Pracovníci MŽP absolvují vstupní vzdělávání úvodní a vstupní vzdělávání následné dle usnesení vlády ČR ze dne 30. listopadu 2005 č. 1542. Dále jsou zaměstnanci MŽP průběžně vzdělávání po odborné stránce. MMR-NOK zajišťuje na horizontální úrovni proškolení zaměstnanců implementujících fondy EU v rámci Systému vzdělávání, MŽP zajišťuje obsahovou náplň vzdělávání a lektorské zajištění. Oblast vzdělávání je součástí připravovaného Metodického pokynu k rozvoji lidských zdrojů v programovém období 2014-2020 a v programovém období 2007-2013. Obecným cílem Metodického pokynu je nastavení jednotných požadavků na zajištění kvalitní administrativní kapacity podílejší se na realizaci cílů Dohody o partnerství a jednotlivých činnostech při implementaci programů a jedním ze specifických cílů Metodického pokynu je vytvoření systému vzdělávání zaměstnanců, kteří se podílejí na implementaci fondů EU tak, aby odpovídal jejich potřebám na pracovních pozicích, popsaných v řídicích dokumentech programů, řízení a koordinace DoP, a zajistil podmínky pro prosazování principu transparentnosti a protikorupčního jednání. Vzdělávání zajišťuje podmínky pro stabilizaci a motivaci zaměstnanců implementační struktury v návaznosti na potřeby jejich odborného růstu a zvyšování

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 (tam, kde je to vhodné)
						znalostí a dovedností. Nabídka vzdělávacích aktivit se odvíjí od cílů jednotlivých programů a individuálních vzdělávacích plánů vytvářených při hodnocení zaměstnanců. Termíny vzdělávacích akcí jsou zveřejněny na webu www.vzdelavaninsrr.cz. Vzdělávací akce jsou průběžně vyhodnocovány na základě zpětné vazby účastníků získávané prostřednictvím hodnotících dotazníků (s cílem optimalizovat efektivitu). Prezentace ze vzdělávacích akcí jsou účastníkům dále k dispozici v e-knihovně na http://www.vzdelavaninsrr.cz/e-knihovna/. Realizace Systému vzdělávání probíhá na základě spolupráce MMR-NOK se zástupci (koordinátory vzdělávání) jednotlivých subjektů implementace, kteří 2x ročně zasílají MMR-NOK své požadavky na zajištění vzdělávacích akcí v rámci Systému vzdělávání a veškeré záležitosti Systému vzdělávání jsou projednávány na Pracovní skupině Vzdělávání pro NSRR.
			Opatření pro odbornou přípravu a šíření informací pro zaměstnance podílející se na provádění směrnic týkajících se EIA a SEA	Ano	§21 a 22 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí §21 zákona č. 312/2001 Sb., o úředních územních samosprávních celků Usnesení vlády ČR ze dne 30. listopadu 2005 č. 1542 Zákon č. 111/2009 Sb.,	MŽP je ústředním správním úřadem v oblasti posuzování vlivů na životní prostředí dle § 21 písm. a) a vykonává vrchní státní dozor v oblasti posuzování vlivů na životní prostředí dle § 21 písm. b) zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů. Na základě této skutečnosti MŽP metodicky vede všechny pracovníky provádějící směrnice EIA a SEA. MŽP koná pro pracovníky EIA a SEA pravidelné porady. Dále bude v součinnosti s MMR-NOK realizovat i školení pro pracovníky řídicích orgánů jednotlivých ministerstev. Informace z oblasti EIA a SEA jsou pro všechny pracovníky

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 (tam, kde je to vhodné)
					o základních registrech http://www.mzp.cz/cz/posuzovani_vlivu_zivotni_prostredi http://portal.cenia.cz/eiasea/vie/w/eia100_cr (+ záložka legislativa, pokyny a sdělení atd.) http://portal.cenia.cz/eiasea/vie/w/SEA100_koncepce (+ záložka legislativa, pokyny a sdělení	šířeny prostřednictvím informačního systému a vydáváním metodických pokynů. Krajské úřady pravidelně využívají také možnosti individuální konzultace. Stejně tak MŽP kontaktuje pracovníky na krajských úřadech a konzultuje s nimi aktuální otázky v procesu EIA či SEA. Všichni pracovníci provádějící směrnice EIA a SEA jsou kvalifikováni rovněž k provádění poradenství v oblasti EIA a SEA. Krajské úřady vykonávají činnost příslušného úřadu ve smyslu § 22 písm. b) zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů, musí dle §21 zákona č. 312/2001 Sb., o úřednících územních samosprávných celků, ve znění pozdějších předpisů, prokázat zvláštní odbornou způsobilost v oblasti posuzování vlivů na životní prostředí. Zvláštní odborná způsobilost se ověřuje zkouškou a prokazuje osvědčením. Pracovníci MŽP absolvují vstupní vzdělávání úvodní a vstupní vzdělávání následné dle usnesení vlády ČR ze dne 30. listopadu 2005 č. 1542. Dále jsou zaměstnanci MŽP průběžně vzdělávání po odborné stránce. MMR-NOK zajišťuje na horizontální úrovni proškolení zaměstnanců implementujících fondy EU v rámci Systému vzdělávání, MŽP zajišťuje obsahovou náplň vzdělávání a lektorské zajištění. Oblast vzdělávání je součástí připravovaného Metodického pokynu k rozvoji lidských zdrojů v programovém období 2014-2020 a v programovém období 2007-2013. Obecným cílem Metodického pokynu je nastavení jednotných požadavků na zajištění kvalitní administrativní kapacity podílející se na realizaci cílů Dohody o partnerství a jednotlivých činností při implementaci programů

Předběžná podmínka	Prioritní osa nebo osy, ke kterým se předběžná podmínka vztahuje	Splnění předběžné podmínky ANO / NE / částečně	Kritéria splnění	Splnění kritérií ANO / NE	Odkaz u splněných podmínek (odkaz na strategie, právní akt nebo jiný příslušný dokument, včetně odkazů na odpovídající kapitoly, odstavce nebo paragrafy, doplněné webovým odkazem nebo přístupem k celému textu)	Vysvětlení (tam, kde je to vhodné)
						a jedním ze specifických cílů Metodického pokynu je vytvoření systému vzdělávání zaměstnanců, kteří se podílejí na implementaci fondů EU tak, aby odpovídal jejich potřebám na pracovních pozicích, popsanych v řídicích dokumentech programů, řízení a koordinace DoP, a zajistil podmínky pro prosazování principu transparentnosti a protikorupčního jednání. Vzdělávání zajišťuje podmínky pro stabilizaci a motivaci zaměstnanců implementační struktury v návaznosti na potřeby jejich odborného růstu a zvyšování znalostí a dovedností. Nabídka vzdělávacích aktivit se odvíjí od cílů jednotlivých programů a individuálních vzdělávacích plánů vytvářených při hodnocení zaměstnanců. Termíny vzdělávacích akcí jsou zveřejněny na webu www.vzdelavaninsr.cz. Vzdělávací akce jsou průběžně vyhodnocovány na základě zpětné vazby účastníků získávané prostřednictvím hodnotících dotazníků (s cílem optimalizovat efektivitu). Prezentace ze vzdělávacích akcí jsou účastníkům dále k dispozici v e-knihovně na http://www.vzdelavaninsr.cz/e-knihovna/. Realizace Systému vzdělávání probíhá na základě spolupráce MMR-NOK se zástupci (koordinátory vzdělávání) jednotlivých subjektů implementace, kteří 2x ročně zasílají MMR-NOK své požadavky na zajištění vzdělávacích akcí v rámci Systému vzdělávání a veškeré záležitosti Systému vzdělávání jsou projednávány na Pracovní skupině Vzdělávání pro NSRR.

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 (tam, kde je to vhodné)
Existence statistického systému nezbytného k provádění hodnocení za účelem posouzení účinnosti a dopadu programů.	Všechny PO	Částečně	Opatření pro včasný sběr a agregaci statistických údajů, který obsahuje tyto prvky:	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 programů.
			opatření pro zveřejňování a zpřístupňování agregovaných dat veřejnosti,	Částečně		V podobě MP evaluace, kde je zpracován 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 byl usnesením č. 597 ze dne 9. srpna 2013 schválen vládou.
Existence systému ukazatelů výsledků nezbytného k výběru opatření, jež budou nejúčinněji přispívat k dosahování požadovaných výsledků, k	Všechny PO	Částečně	Účinný systém ukazatelů výsledků, včetně:	Částečně		V přípravě – NČI 2014+ (příprava indikátorové soustavy). Bude realizováno po předložení programů.
			výběru ukazatelů výsledku pro každý program, poskytujících informace o tom, co motivuje k výběru	Částečně		V přípravě – MP výběr a hodnocení projektů - promítnout principy 3E do výběru a hodnocení operací. Materiál je součástí 2. balíčku metodik, který bude koncem října 2013 předložen na vládu ke schválení.

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 (tam, kde je to vhodné)
monitorování pokroku při dosahování výsledků a k provedení posouzení dopadů			opatření financovaných daným programem,			
			vytyčení cílů pro tyto ukazatele,	Částečně		V přípravě, bude součástí programu.
			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+). V přípravě, bude součástí programu
			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 usnesením č. 597 ze dne 9. srpna 2013 schválen vládou.
B. Tematické předběžné podmínky						
7.1 Silniční doprava: Existence komplexního plánu či komplexních	PO 2 (Silniční infrastruktura na síti TEN-T a veřejná	částečně	Je vypracován komplexní dopravní plán, který obsahuje: - stanovení pořadí		www.dopravnistrategie.cz Dopravní sektorové strategie, 2. fáze - Střednědobý plán rozvoje dopravní infrastruktury s dlouhodobým výhledem	Dopravní sektorové strategie jako plán pro rozvoj a údržbu dopravní infrastruktury byl schválen vládou ČR (dne 13. 11. 2013, usnesení č. 850/2013). Evropská komise ale dle svého (zatím ústního) prohlášení schválí kondicionalitu všem ČS pro sektor doprava až v roce 2016. Postup bude založen na

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 (tam, kde je to vhodné)
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	infrastruktura pro čistou mobilitu) a PO 3 (Silniční infrastruktura mimo síť TEN-T)		důležitosti investic v rámci hlavní sítě TEN-T, komplexní síť 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		(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 a byl zakončen vydáním souhlasného stanoviska - viz http://portal.cenia.cz/eiasea/detail/SEA_MZP129K. Zprostředkující subjekt SFDI a příjemce ŘSD ze svého titulu disponují dostatečnou kapacitou a zkušeností pro realizaci silničních projektů (včetně velkých), dílčí nedostatky jsou pouze z hlediska předcházení nesrovnalostem v oblasti ZVZ a jejich včasné identifikace.	několika krocích: 1) schválení sektorové strategie (ČR má splněno) 2) rozpracování cílů v Akčním plánu strategie (podklady má dodat pro každý ČS JASPERS, předpoklad zpracování Akčního plánu v ČR bude do konce února 2014). Akční plán má stanovit úkoly, které musí být splněny do roku 2016 a které se týkají projektů realizovaných v období do r. 2023, Kondicionalita se schválí teprve po vyhodnocení, jak byly úkoly z Akčního plánu v roce 2016 splněny Součástí dokumentu Dopravní sektorové strategie, 2. fáze - Střednědobý plán rozvoje dopravní infrastruktury s dlouhodobým výhledem (časový horizont 2014 až 2020 s výhledem do roku 2040) je rovněž harmonogram realizace jednotlivých projektů, přičemž u každého projektu je zmíněno, z jakých zdrojů (resp. dotačních titulů) bude financován. U projektů, které mají být spolufinancovány z Evropského fondu pro regionální rozvoj či z Fondu soudržnosti je počítáno, že budou muset splňovat všechna nezbytná kritéria. I z tohoto důvodu byly do Dopravních sektorových strategií, 2. fáze zařazeny kapitoly, které se zabývají přímo projektovou přípravou a které tedy představují záruku naplnění tohoto kritéria. Tato problematika nicméně bude s vysokou pravděpodobností ještě rozpracována v připravovaném akčním plánu (viz výše) Způsobilost zprostředkujících subjektů a příjemců realizovat

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 (tam, kde je to vhodné)
			rámce), - strategické posouzení dopadů na životní prostředí, které splňuje zákonné požadavky na dopravní plán, - opatření k posílení způsobilosti zprostředkujících subjektů a příjemců realizovat projekt.			projekt je možné již nyní považovat za velmi vysokou. I přesto však budou v tomto ohledu přijímána další opatření. Způsobilost zprostředkujících subjektů a příjemců realizovat projekt je proto řešena v rámci Dopravních sektorových strategií, 2. fáze - Střednědobého plánu rozvoje dopravní infrastruktury s dlouhodobým výhledem (časový horizont 2014 až 2020 s výhledem do roku 2040), byť tato problematika v nich pochopitelně nepředstavuje stěžejní téma (např. v kapitole 54). Kromě toho je této problematice věnována pozornost i v jiných strategických dokumentech, např. v Dopravní politice ČR pro období 2014-2020 s výhledem do roku 2050 (např. v kapitole 5.1.1). Kromě toho jsou na úrovni předpokládaného zprostředkujícího subjektu (SFDI), připravována další opatření, která budou mít dopad i na majoritní příjemce. Rovněž tato problematika bude s vysokou pravděpodobností dále řešena v připravovaném akčním plánu (viz výše)
7.2. Železniční doprava: Existence – v rámci komplexního národního dopravního plánu – explicitní kapitoly o rozvoji železniční	PO 1 Infrastruktura pro železniční a další udržitelnou dopravu	částečně	V rámci komplexního dopravního plánu je vypracována kapitola o rozvoji železniční dopravy, která obsahuje: - realistické a vyspělé		www.dopravnistrategie.cz Dopravní sektorové strategie, 2. fáze - Střednědobý plán rozvoje dopravní infrastruktury s dlouhodobým výhledem (časový horizont 2014 až 2020 s výhledem do roku 2040) Proces vyhodnocení vlivů koncepce na životní prostředí	Dopravní sektorové strategie jako plán pro rozvoj a údržbu dopravní infrastruktury byl schválen vládou ČR (dne 13. 11. 2013, usnesení č. 850/2013). Evropská komise ale dle svého (zatím ústního) prohlášení schválí kondicionality všem ČS pro sektor doprava až v roce 2016. Postup bude založen na několika krocích: 1) schválení sektorové strategie (ČR má splněno) 2) rozpracování cílů v Akčním plánu strategie (podklady má dodat pro každý ČS JASPERS, předpoklad

Předběžná podmínka	Prioritní osa nebo osy, ke kterým se předběžná podmínka vztahuje	Splnění předběžné podmínky ANO / NE / částečně	Kritéria splnění	Splnění kritérií ANO / NE	Odkaz u splněných podmínek (odkaz na strategie, právní akt nebo jiný příslušný dokument, včetně odkazů na odpovídající kapitoly, odstavce nebo paragrafy, doplněné webovým odkazem nebo přístupem k celému textu)	Vysvětlení (tam, kde je to vhodné)
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			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.		dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů byl zahájen v prosinci 2011 a byl zakončen vydáním souhlasného stanoviska – viz http://portal.cenia.cz/eiasea/detail/SEA_MZP129K. Zprostředkující subjekt SFDI a příjemce 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.	zpracování Akčního plánu v ČR bude do konce února 2014). Akční plán má stanovit úkoly, které musí být splněny do roku 2016 a které se týkají projektů realizovaných v období do r. 2023, Kondicionalita se schválí teprve po vyhodnocení, jak byly úkoly z Akčního plánu v roce 2016 splněny. Součástí dokumentu Dopravní sektorové strategie, 2. fáze - Střednědobý plán rozvoje dopravní infrastruktury s dlouhodobým výhledem (časový horizont 2014 až 2020 s výhledem do roku 2040) je rovněž harmonogram realizace jednotlivých projektů, přičemž u každého projektu je zmíněno, z jakých zdrojů (resp. dotačních titulů) bude financován. U projektů, které mají být spolufinancovány z Fondu soudržnosti je počítáno, že budou muset splňovat všechna nezbytná kritéria. I z tohoto důvodu byly do Dopravních sektorových strategií, 2. fáze zařazeny kapitoly, které se zabývají přímo projektovou přípravou a které tedy představují záruku naplnění tohoto kritéria. Tato problematika nicméně bude s vysokou pravděpodobností ještě rozpracována v připravovaném akčním plánu (viz výše). Způsobilost zprostředkujících subjektů a příjemců realizovat projekt je možné již nyní považovat za velmi vysokou. I přesto však budou v tomto ohledu přijímána další opatření. Způsobilost zprostředkujících subjektů a příjemců realizovat projekt je proto řešena v rámci Dopravních sektorových strategií, 2. fáze - Střednědobého plánu rozvoje dopravní infrastruktury s dlouhodobým výhledem (časový horizont

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 (tam, kde je to vhodné)
budování kapacit.						2014 až 2020 s výhledem do roku 2040), byť tato problematika v nich pochopitelně nepředstavuje stěžejní téma (např. v kapitole 54). Kromě toho je této problematice věnována pozornost i v jiných strategických dokumentech, např. v Dopravní politice ČR pro období 2014-2020 s výhledem do roku 2050 (např. v kapitole 5.1.1). Kromě toho jsou na úrovni předpokládaného zprostředkujícího subjektu (SFDI), připravována další opatření, která budou mít dopad i na majoritní příjemce. Rovněž tato problematika bude s vysokou pravděpodobností dále řešena v připravovaném akčním plánu (viz výše).
7.3 Ostatní způsoby dopravy, včetně vnitrozemských dopravních cest a námořní dopravy, přístavů, multimodálního spojení a letištní infrastruktury: V komplexním dopravním plánu (plánech) či rámci (rámcích) je výslovná kapitola o vnitrozemské vodní dopravě a námořní	OP D, PO 1 - Infrastruktura pro železniční a další udržitelnou dopravu	Částečně	V komplexním dopravním plánu (plánech) či rámci (rámcích) je kapitola o vnitrozemských vodních cestách a námořní dopravě, přístavech, multimodálních spojeních a která splňuje právní požadavky na strategické posouzení dopadů na životní prostředí	Částečně	www.dopravnistrategie.cz Dopravní sektorové strategie, 2. fáze - Střednědobý plán rozvoje dopravní infrastruktury s dlouhodobým výhledem (časový horizont 2014 až 2020 s výhledem do roku 2040)	Dopravní sektorové strategie jako plán pro rozvoj a údržbu dopravní infrastruktury byl schválen vládou ČR (dne 13. 11. 2013, usnesení č. 850/2013). Evropská komise ale dle svého (zatím ústního) prohlášení schválí kondicionalitu všem ČS pro sektor doprava až v roce 2016. Postup bude založen na několika krocích: 1) schválení sektorové strategie (ČR má splněno) 2) rozpracování cílů v Akčním plánu strategie (podklady má dodat pro každý ČS JASPERS, předpoklad zpracování Akčního plánu v ČR bude do konce února 2014). Akční plán má stanovit úkoly, které musí být splněny do roku 2016 a které se týkají projektů realizovaných v období do r. 2023, Kondicionalita se schválí teprve po vyhodnocení, jak byly úkoly z Akčního plánu v roce 2016 splněny. Rovněž v případě této předběžné podmínky je očekáváno, že v akčním plánu bude řešena problematika přípravy projektů a schopnost zprostředkujících subjektů a příjemců zajistit

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 (tam, kde je to vhodné)
dopravě, přístavech, multimodálních spojení a letištní infrastruktury, které přispívají ke zlepšení konektivity dopravní sítě s komplexními a hlavními sítěmi TEN-T a které podporují udržitelnou regionální a místní mobilitu			nastavuje realistickou a vyspělou přípravu projektů (včetně harmonogramu, rozpočtového rámce) Opatření, která zajišťují schopnosti zprostředkovatelských orgánů a příjemců zajistit přípravu projektů			přípravu projektů.

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 použitelná obecná předběžná podmínka	Nesplněná kritéria	Opatření, která je nutno přijmout	Termín splnění (datum)	Orgány zodpovědné za plnění

Existence opatření pro účinné uplatňování právních předpisů EU týkajících se zadávání veřejných zakázek v oblasti společného strategického rámce pro ESI fondy	Opatření k zajištění správní kapacity pro provádění a uplatňování předpisů EU týkajících se zadávání veřejných zakázek.	Provést analýzu správní kapacity pro zajištění problematiky zadávání veřejných zakázek pro programové období 2014-2020 a případně k stávajícím pracovníkům přijmout pracovníky nové	V průběhu roku 2014	MMR	
Existence opatření pro účinné uplatnění pravidel EU pro veřejnou podporu v oblasti ESI fondů	Opatření pro účinné uplatňování pravidel EU pro veřejnou podporu	Dokončení veřejné zakázky „Podklady pro metodické doporučení pro oblast veřejné podpory“ (viz současný stav)	Plnění proběhne ve čtyřech etapách od podpisu Smlouvy (termíny jsou vázány na zveřejnění příslušných nařízení v Úředním věstníku EU) – I. pololetí 2014	MMR	
		Zajistit zapracování oblasti veřejné podpory (v souladu s připravovanou metodickou příručkou) do dokumentace OPD (operační manuál, manuály ŘO a ZS a do příruček pro žadatele a příjemce; veřejná podpora bude specifikována podle jednotlivých specifických cílů OPD)	V průběhu roku 2014	ŘO	
	Opatření pro odbornou přípravu a šíření informací pro zaměstnance zapojené do implementace fondů	Proškolení zaměstnance ŘO a ZS, kteří se zabývají veřejnou podporou (zejména oblasti hodnocení či kontroly projektů).	V průběhu roku 2014.	ŘO	
	Opatření k zajištění administrativní kapacity pro implementaci a uplatňování předpisů EU pro veřejnou podporu	Bude řešeno v rámci Platformy administrativní kapacita	operativně	MMR + členové platformy	
Existence funkčního uspořádání, které zajišťuje účinné uplatňování právních předpisů EU souvisejících s EIA a SEA	Opatření pro účinné uplatňování směrnic týkajících se EIA a SEA	MŽP, jako garant směrnice EIA, vypracovalo ve spolupráci s dalšími dotčenými resorty odpověď Komisi k zahájenému infringementovému řízení, která byla odeslána dne 26. 8. 2013. Před splněním předběžné	Pro zpracování akčního plánu – listopad 2013 Konzultace se zástupci EK ohledně infringementu – listopad 2013	MŽP/dotčené resorty (MMR, MPO, MD)	

		podmínky MŽP zpracovává akční plán. Je předpokládáno, že vzhledem k rozsahu prací (legislativní úpravy) toto bude činěno na pracovní úrovni. Tato legislativní úprava se bude týkat i účasti veřejnosti a jejímu přístupu k soudní ochraně.	Další harmonogram bude upřesněn v návaznosti na akční plán.	
7a Existence statistického základu nezbytného k provádění hodnocení za účelem posouzení účinnosti a dopadu programů.	Opatření pro včasný sběr a agregaci statistických dat	Ve vazbě na požadavky EK pro sledování výsledkových indikátorů na podpořené osoby je nezbytné provést legislativní úpravy zákona č. 101/2000 Sb., tak aby byla zajištěna možnost sledování mikrodát o účastnících.	v průběhu roku 2014	MMR, Úřad vlády (Úřad pro ochranu osobních údajů) + ŘO ESF programů, které mají povinnost monitorovat účastníky projektů v rámci povinných společných indikátorů
	Určení zdrojů a mechanismů pro zajištění statistické validace	Tvorba Národního číselníku indikátorů pro programové období 2014-2020 ŘO OPD nastavuje soustavu indikátorů v souladu se všemi relevantními požadavky s důrazem na zohlednění specifik plánovaných intervencí s tím, že při nastavování intenzivně spolupracuje s MMR.	v průběhu roku 2014	MMR, ŘO,
	Opatření pro zveřejňování a zpřístupňování agregovaných dat veřejnosti	Metodický pokyn pro evaluace, publicitu včetně navazujících metodických dokumentů ŘO ŘO OPD nastavuje soustavu indikátorů v plném souladu s Metodickými pokyny pro evaluace a publicitu	v průběhu roku 2014	MMR, ŘO
7b Existence systému ukazatelů výsledků nezbytného k výběru opatření, jež budou nejúčinněji přispívat k dosahování	Účinný systém ukazatelů výsledků, včetně:	Vytvoření jednotného metodického prostředí pro tvorbu programových dokumentů a indikátorových soustav (MP přípravy PD – schváleno, MP zásady tvorby a používání	v průběhu roku 2014	MMR, ŘO

požadovaných výsledků, k monitorování pokroku při dosahování výsledků a k provedení posouzení dopadů		indikátorů – v přípravě, MP monitorování – v přípravě, Národní číselník indikátorů – v přípravě. ŘO OPD nastavuje soustavu indikátorů v plném souladu se všemi zmíněnými metodickými pokyny		
	výběru ukazatelů výsledků pro každý program, poskytujících informace o tom, co motivuje k výběru opatření financovaných daným programem	Vytvoření jednotného metodického prostředí pro tvorbu programových dokumentů a indikátorových soustav.	v průběhu roku 2014	MMR, ŘO
	vytyčení cílů pro tyto ukazatele	Stanovení realistických cílů pro jednotlivé ukazatele v etapě dokončování a projednávání programu. ŘO OPD při nastavování indikátorové soustavy věnuje značnou pozornost stanovování cílových hodnot, které nebudou ani podhodnocené, ani příliš ambiciózní	V průběhu roku 2014	ŘO
	každý ukazatel musí splňovat tyto podmínky: robustnost a statistickou validaci, jasný normativní výklad, soulad s politikami, včasný sběr údajů	Vytvoření jednotného metodického prostředí pro tvorbu indikátorových soustav a monitorování (MP Zásady tvorby a používání indikátorů v programovém období 2014-2020, včetně Národního číselníku indikátorů a navazující MP monitorování 2014-2020) ŘO OPD nastavuje soustavu indikátorů v plném souladu s připravovaným jednotným metodickým prostředím	V průběhu roku 2014	MMR, ŘO
	postupy zajišťující, aby všechny operace financované z programu	Vytvoření jednotného metodického prostředí pro tvorbu indikátorových soustav	V průběhu roku 2014	MMR, ŘO

	používaly účinný systém ukazatelů	ŘO OPD nastavuje soustavu indikátorů v plném souladu s připravovaným jednotným metodickým prostředím		
--	-----------------------------------	--	--	--

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

Nesplněná nebo částečně splněná tematická předběžná podmínka	Nesplněná kritéria	Opatření, která musí být přijata	Termín splnění (datum)	Orgány zodpovědné za plnění
7.1. Silniční doprava: Existence komplexního plánu či komplexních plánů nebo rámce či rámců pro investice do dopravy v souladu s institucionálním uspořádáním členských států (včetně veřejné dopravy na regionální a místní úrovni), čímž se podporuje rozvoj infrastruktury a zvyšuje se dopravní obslužnost ve vztahu ke globálnímu a hlavnímu síťu TEN-T	Existence komplexního dopravního plánu, či plánů nebo rámce či rámců pro investice do dopravy, které splňují právní požadavky pro strategické posouzení dopadů na životní prostředí a stanoví: ▪ příspěvek na jednotný evropský dopravní prostor v souladu s článkem 10 nařízení č. 1315/2013 [TEN-T], včetně pořadí důležitosti investic do: a) hlavní sítě TEN-T a globální sítě, u nichž se předpokládají investice z Evropského fondu pro regionální rozvoj a z Fondu soudržnosti a b) sekundární dopravní obslužnosti. ▪ realistické a vyspělé vypracování pro projekty, u nichž se předpokládá podpora z Evropského fondu pro regionální rozvoj a z Fondu soudržnosti	Dopravní sektorové strategie jako plán pro rozvoj a údržbu dopravní infrastruktury byl schválen vládou ČR (dne 13. 11. 2013, usnesení č. 850/2013). Evropská komise ale dle svého (zatím ústního) prohlášení schválí kondicionality všem ČS pro sektor doprava až v roce 2016. Postup bude založen na několika krocích: • schválení sektorové strategie (ČR má splněno) • rozpracování cílů v Akčním plánu strategie (podklady má dodat pro každý ČS JASPERS, předpoklad zpracování Akčního plánu v ČR bude do konce února 2014). Akční plán má stanovit úkoly, které musí být splněny do roku 2016 a které se týkají projektů realizovaných v období do r. 2023, Kondicionalita se schválí teprve po vyhodnocení, jak byly úkoly z Akčního plánu v roce 2016 splněny.	2014/2016	MD
		Součástí dokumentu Dopravní sektorové strategie, 2. fáze - Střednědobý plán rozvoje dopravní infrastruktury s dlouhodobým výhledem (časový horizont 2014 až 2020 s výhledem do roku 2040) je rovněž harmonogram realizace jednotlivých projektů, přičemž u každého projektu je zmíněno, z jakých zdrojů (resp. dotačních titulů) bude financován. U projektů, které mají být spolufinancovány z Evropského fondu pro regionální rozvoj či z Fondu soudržnosti je počítáno, že budou muset splňovat všechna nezbytná kritéria. I z tohoto důvodu byly do Dopravních sektorových strategií, 2. fáze zařazeny kapitoly, které se zabývají přímo projektovou přípravou a které tedy představují záruku naplnění	2014/2016	MD

		tohoto kritéria. Tato problematika nicméně bude s vysokou pravděpodobností ještě rozpracována v připravovaném akčním plánu (viz výše).		
	Opatření k posílení způsobilosti zprostředkujících subjektů a příjemců realizovat projekt	Způsobilost zprostředkujících subjektů a příjemců realizovat projekt je možné již nyní považovat za velmi vysokou. I přesto však budou v tomto ohledu přijímána další opatření. Způsobilost zprostředkujících subjektů a příjemců realizovat projekt je proto řešena v rámci Dopravních sektorových strategií, 2. fáze - Střednědobého plánu rozvoje dopravní infrastruktury s dlouhodobým výhledem (časový horizont 2014 až 2020 s výhledem do roku 2040), byť tato problematika v nich pochopitelně nepředstavuje stěžejní téma (např. v kapitole 54). Kromě toho je této problematice věnována pozornost i v jiných strategických dokumentech, např. v Dopravní politice ČR pro období 2014-2020 s výhledem do roku 2050 (např. v kapitole 5.1.1). Kromě toho jsou na úrovni předpokládaného zprostředkujícího subjektu (SFDI), připravována další opatření, která budou mít dopad i na majoritní příjemce. Rovněž tato problematika bude s vysokou pravděpodobností dále řešena v připravovaném akčním plánu (viz výše).	2014/2016	MD
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.	Existence oddílu o rozvoji železniční dopravy v rámci dopravního plánu či plánů nebo rámce či rámců, jak se uvedeno výše, které splňují právní požadavky pro strategické posouzení dopadů na životní prostředí a stanoví realistické a vyspělé vypracování projektu (včetně časového plánu a rozpočtového rámce)	Dopravní sektorové strategie jako plán pro rozvoj a údržbu dopravní infrastruktury byl schválen vládou ČR (dne 13. 11. 2013, usnesení č. 850/2013). Evropská komise ale dle svého (zatím ústního) prohlášení schválí kondicionalitu všem ČS pro sektor doprava až v roce 2016. Postup bude založen na několika krocích: • schválení sektorové strategie (ČR má splněno) • rozpracování cílů v Akčním plánu strategie (podklady má dodat pro každý ČS JASPERS, předpoklad zpracování Akčního plánu v ČR bude do konce ledna 2014). Akční plán má stanovit úkoly, které musí být splněny do roku 2016 a které se týkají projektů realizovaných v období do r. 2023, Kondicionalita se schválí teprve po vyhodnocení, jak byly úkoly z Akčního plánu v roce 2016 splněny. Součástí dokumentu Dopravní sektorové strategie, 2. fáze - Střednědobý plán rozvoje dopravní infrastruktury s dlouhodobým výhledem (časový horizont 2014 až 2020 s výhledem do roku 2040) je rovněž harmonogram realizace jednotlivých projektů, přičemž u každého projektu je zmíněno, z jakých zdrojů (resp. dotačních titulů) bude financován. U projektů, které mají být spolufinancovány z Fondu soudržnosti je počítáno, že budou muset splňovat všechna nezbytná kritéria. I z tohoto důvodu byly do Dopravních sektorových strategií, 2. fáze zařazeny kapitoly, které se zabývají přímo projektovou přípravou a které tedy představují záruku naplnění tohoto kritéria. Tato problematika nicméně bude s vysokou pravděpodobností ještě rozpracována v připravovaném akčním plánu (viz výše).	2014/2016	MD
	Opatření k posílení způsobilosti zprostředkujících subjektů a příjemců realizovat projekt	Způsobilost zprostředkujících subjektů a příjemců realizovat projekt je možné již nyní považovat za velmi vysokou. I přesto však budou v tomto ohledu přijímána další opatření. Způsobilost zprostředkujících subjektů a příjemců realizovat projekt je proto řešena v	2014/2016	MD

7.3. Ostatní způsoby dopravy, včetně vnitrozemských dopravních cest a námořní dopravy, přístavů, multimodálního spojení a letištní infrastruktury: V komplexním dopravním plánu (plánech) či rámci (rámcích) je výslovná kapitola o vnitrozemské vodní dopravě a námořní dopravě, přístavech, multimodálních spojení a letištní infrastrukturu, které přispívají je zlepšení konektivity dopravní sítě s komplexními a hlavními sítěmi TEN-T a které podporují udržitelnou regionální a místní mobilitu

Zdroj: Evropská komise

V komplexním dopravním plánu (plánech) či rámci (rámcích) je kapitola o vnitrozemských vodních cestách a námořní dopravě, přístavech, multimodálních spojení a která

- splňuje právní požadavky na strategické posouzení dopadů na životní prostředí
- nastavuje realistickou a vyspělou přípravu projektů (včetně harmonogramu, rozpočtového rámce)

Opatření, která zajišťují schopnosti zprostředkovatelských orgánů a příjemců zajistit přípravu projektů

rámci Dopravních sektorových strategií, 2. fáze - Střednědobého plánu rozvoje dopravní infrastruktury s dlouhodobým výhledem (časový horizont 2014 až 2020 s výhledem do roku 2040), byť tato problematika v nich pochopitelně nepředstavuje stěžejní téma (např. v kapitole 54). Kromě toho je této problematice věnována pozornost i v jiných strategických dokumentech, např. v Dopravní politice ČR pro období 2014-2020 s výhledem do roku 2050 (např. v kapitole 5.1.1). Kromě toho jsou na úrovni předpokládaného zprostředkujícího subjektu (SFDI), připravována další opatření, která budou mít dopad i na majoritní příjemce. Rovněž tato problematika bude s vysokou pravděpodobností dále řešena v připravovaném akčním plánu (viz výše).

Dopravní sektorové strategie jako plán pro rozvoj a údržbu dopravní infrastruktury byl schválen vládou ČR (dne 13. 11. 2013, usnesení č. 850/2013). Evropská komise ale dle svého (zatím ústního) prohlášení schválí kondicionality všem ČS pro sektor doprava až v roce 2016. Postup bude založen na několika krocích:

- schválení sektorové strategie (ČR má splněno)
- rozpracování cílů v Akčním plánu strategie (podklady má dodat pro každý ČS JASPERS, předpoklad zpracování Akčního plánu v ČR bude do konce února 2014). Akční plán má stanovit úkoly, které musí být splněny do roku 2016 a které se týkají projektů realizovaných v období do r. 2023,

Kondicionalita se schválí teprve po vyhodnocení, jak byly úkoly z Akčního plánu v roce 2016 splněny. Rovněž v případě této předběžné podmínky je očekáváno, že v akčním plánu bude řešena problematika přípravy projektů a schopnost zprostředkujících subjektů a příjemců zajistit přípravu projektů.

2014/2016 MD

9. SNIŽOVÁNÍ ADMINISTRATIVNÍ ZÁTĚŽE PRO PŘÍJEMCE

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

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

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

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

- jednotná a transparentní metodika pro tvorbu, řízení a hodnocení programů
- srozumitelné, jednoduché a přehledné grafické prostředí internetových stránek jednotlivých operačních programů
- větší využití eGovernmentu, elektronizace agend – tj. tam, kde je to možné, nahradit papírovou formu dokladování příloh formou elektronickou a snížit tak administrativní

zátěž pro žadatele i příjemce dotace; snížit počet povinných příloh u žadatelů tím, že budou mít administrátoři programů možnost ověřit požadovaný údaj v určité e-databázi apod.

- jednotný elektronický monitorovací systém (MS2014+), který bude umožňovat oboustrannou komunikaci mezi příjemcem a pracovníky implementační struktury.

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

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

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

- Příprava a zpracování projektů vč. řešení komplikací systémového rázu při předkládání projektových žádostí,
- Silnější metodické vedení mj. s ohledem na soulad s předpisy a metodikami EU,
- Analýza a řízení rizik přípravy a realizace projektů vč. rizik v oblasti veřejných zakázek.

10. HORIZONTÁLNÍ PRINCIPY (ČL. 87(3))

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.

V rámci ekonomického pilíře v oblasti posilování konkurenceschopnosti ekonomiky je třeba zajistit:

- kvalitní dopravní infrastrukturu (propojení transevropských dopravních sítí s následným preferováním rekonstrukcí a modernizací existujících dopravních cest před novou výstavbou a s opatřeními preferujícími železniční dopravu před silniční 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 rámci vytváření podmínek pro hospodářský růst schopný zajistit, při minimálních dopadech na životní prostředí, optimální zaměstnanost, financování veřejných služeb a postupné snižování vnitřního dluhu, je třeba zajistit:

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

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

- efektivnost dopravy a podporu vzniku integrovaných dopravních systémů.

V oblasti ochrany přírody, životního prostředí, přírodních zdrojů a krajiny je třeba zajistit:

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

V rámci správy věcí veřejných je třeba zajistit:

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

Je nutno zdůraznit, že politika ES na ochranu životního prostředí⁵ 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 bude rovněž zohledněna problematika udržitelné energie, a to zejména ve vztahu ke snížení energetické náročnosti, zvýšení energetické účinnosti, nalezení vhodných energetických zdrojů nezatěžujících životní prostředí apod. Proto budou přednostně podporovány projekty, které přispějí k těmto cílům.

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

⁵ Formulovaná mj. na úrovni 7. Akčního programu pro životní prostředí do roku 2020 „Spokojený život v mezích naší planety“, který byl schválen Rozhodnutím Evropského parlamentu a Rady č. 1386/2013/EU ze dne 20. listopadu 2013

10.2 Rovné příležitosti a ochrana před diskriminací

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

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

Bude usilováno o to, aby podpořené projekty neporušovaly zákaz diskriminace a přispívaly k naplňování principu rovných příležitostí všude, kde je to relevantní. Projekt, u něž bude v rámci hodnocení identifikováno porušení zákazu diskriminace nebo negativní dopad na rovné příležitosti, nebude moci být podpořen z prostředků OPD.

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

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

Informace o rovných příležitostech a rovném zacházení budou monitorovány primárně na úrovni projektů. Řídící orgán zajistí, že téma rovných příležitostí a rovného zacházení bude

v závislosti na charakteru podpory agregováno v rámci monitorování realizace programu na úrovni prioritní osy.

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

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

10.3 Rovnost mezi muži a ženami

V OPD převažují aktivity, které nejsou primárně zaměřeny na oblast rovnosti žen a mužů. Princip rovnosti žen a mužů bude uplatňován jako horizontální princip napříč jednotlivými investičními prioritami. Při programování, řízení, monitorování a evaluaci bude brán zřetel na příspěvek podporovaných intervencí k rovnosti žen a mužů tak, aby z výstupů jednotlivých aktivit mohli ženy a muži profitovat stejnou měrou.

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

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

11. SEZNAM DEFINIC A ZKRATEK

AGC	Evropská dohoda o mezinárodních železničních magistrálách (European Agreement on Main International Railway Lines)
AGN	Evropská dohoda o hlavních vnitrozemských vodních cestách mezinárodního významu (European Agreement on Main Inland Waterways of International Importace)
AGR	Evropská dohoda o hlavních silnicích s mezinárodním provozem (European Agreement on Main International Road Lines)
AGTC	Evropská dohoda o nejdůležitějších trasách mezinárodní kombinované dopravy a souvisejících objektech (European Agreement on Important International Combined Transport Lines and Related Installations)
AMS	automatizovaná monitorovací stanice
AO	Auditní orgán
CBA	Analýza nákladů a přínosů (Cost Benefit Analysis)
CEF	Nástroj pro propojení Evropy (Connecting Europe Facility)
CO	oxid uhelnatý (carbon monoxide)
CO ₂	oxid uhličitý (carbon dioxide)
ČHMÚ	Český hydrometeorologický ústav (Czech Hydrometeorological Institute)
ČNB	Česká národní banka
ČSÚ	Český statistický úřad (Czech Statistical Office)
ČR	Česká republika (Czech Republic)
ČVUT	České vysoké učení technické v Praze
DOZ	dálkově ovládané zabezpečovací zařízení
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)
ESI fondy	Evropské strukturální a investiční fondy
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)
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 reform
NSRR	Národní strategický referenční rámec (National Strategic Reference Framework)
NUTS	Nomenklatura územních statistických jednotek (Nomenclature of Territorial Statistical Units)
O	odbor (Department)
OP	Operační program (Operational programme)

OPD	Operační program Doprava
OP LZZ	Operační program Lidské zdroje a zaměstnanost
OP PPR	Operační program Praha – Pól růstu
oskm	osobové kilometry (Passenger km)
P	Příjemci
PCO	Platební a certifikační orgán
PPP	Public Private Partnership (partnerství veřejného a soukromého kapitálu)
PS	Pracovní skupina
ŘO	Řídící orgán (Managing Authority)
ŘSD ČR	Ředitelství silnic a dálnic ČR (Road and Motorway Directorate of the Czech Republic)
SDI	Spatial Data Infrastructure (infrastruktura prostorových dat)
SEA	posouzení vlivu strategie (dokumentu, plánu) na životní prostředí (Strategic Environmental Assessment)
SF	Strukturální fond (Structural Fund)
SFDI	Státní fond dopravní infrastruktury (The State Fund for Transport Infrastructure)
SFŽP	Státní fond životního prostředí (State Environmental Fund)
SMK	Strategie mezinárodní konkurenceschopnosti
SO ₂	oxid siřičitý (sulfur dioxide)
SR	státní rozpočet (The State Budget)
SŽDC (s.o.)	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (Railway Infrastructure Administration, state organisation)
SWOT	analýza silných a slabých stránek, příležitostí a ohrožení (Strengths-Weaknesses-Opportunities-Threats Analysis)
TA	Technická asistence – pomoc (Technical Assistance)
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

12. 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.	Koleníková	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

Stránka 68: [1] Naformátováno	Olga Mertlova	3.3.2014 9:56:00
--------------------------------------	----------------------	-------------------------

Písmo: Times New Roman

Stránka 68: [2] Naformátováno	Olga Mertlova	3.3.2014 9:56:00
--------------------------------------	----------------------	-------------------------

Písmo: Times New Roman

Stránka 68: [3] Naformátováno	Olga Mertlova	3.3.2014 9:56:00
--------------------------------------	----------------------	-------------------------

Písmo: Times New Roman

Stránka 68: [4] Naformátováno	Olga Mertlova	3.3.2014 9:56:00
--------------------------------------	----------------------	-------------------------

Písmo: Times New Roman

Stránka 68: [5] Naformátováno	Olga Mertlova	3.3.2014 9:56:00
--------------------------------------	----------------------	-------------------------

Písmo: Times New Roman

Stránka 68: [6] Naformátováno	Olga Mertlova	3.3.2014 9:56:00
--------------------------------------	----------------------	-------------------------

Písmo: Times New Roman

Stránka 68: [7] Naformátováno	Olga Mertlova	3.3.2014 9:56:00
--------------------------------------	----------------------	-------------------------

Písmo: Times New Roman

Stránka 68: [8] Naformátováno	Olga Mertlova	3.3.2014 9:56:00
--------------------------------------	----------------------	-------------------------

Písmo: Times New Roman

Stránka 68: [9] Naformátováno	Olga Mertlova	3.3.2014 9:56:00
--------------------------------------	----------------------	-------------------------

Písmo: Times New Roman