

OPERAČNÍ PROGRAM V RÁMCI CÍLE "INVESTICE PRO RŮST A ZAMĚSTNANOST"

CCI	2014CZ16M1OP001
Název	Operační program Doprava
Verze	5.0
První rok	2014
Poslední rok	2020
Způsobilý od	1.1.2014
Způsobilý do	31.12.2023
Making use of Art. 96(8) CPR	
Major amendment (requiring EC approval - cf. Art. 96 CPR)	✓
Approved by monitoring committee	✓
Justification for amendment	Návrh revize OPD obsahuje změny podléhající schválení Evropskou komisí dle článku 96 - vyjmutí specifického cíle a PP T.07.03
Číslo rozhodnutí EK	
Datum rozhodnutí EK	
Číslo pozměňujícího rozhodnutí členského státu	Usnesení č. 13 MV
Datum pozměňujícího rozhodnutí členského státu	30.11.2016
Datum nabytí účinnosti pozměňujícího rozhodnutí členského státu	1.12.2016
Regiony NUTS zahrnuté do operačního programu	CZ - ČESKÁ REPUBLIKA

1. 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

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

1.1.1 Popis strategie programu, pokud jde o jeho příspěvek k plnění strategie Unie pro inteligentní a udržitelný růst podporující začlenění a k dosažení hospodářské, sociální a územní soudržnosti.

Identifikace potřeb na úrovni operačního programu

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

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

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

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

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

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

Silniční doprava

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

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

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

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

Silniční doprava je nenahraditelná v místech rozptýlených přepravních proudů a v případě nákladní dopravy na krátké a střední vzdálenosti. Vzhledem k prostorové náročnosti zejména individuální dopravy vznikají největší problémy zejména v hustě

osídlených oblastech. Důležitou oblastí je rovněž výstavba obchvatů měst a obcí, která je nutná především z důvodů negativních vlivů na životní prostředí a rovněž z důvodů bezpečnosti. Průjezdy městy a obcemi na stávajících trasách silnic I. třídy mají vliv na plynulost provozu na těchto komunikacích, a tak značně zhoršují kvalitu životního prostředí obyvatel.

Špatný stav stávající infrastruktury má negativní důsledky na bezpečnost a podílí se mimo jiné na vysoké nehodovosti. Směrnice 2008/96/ES o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury zavádí 4 nástroje, které mají napomoci zvýšit bezpečnost silniční infrastruktury. Členské státy měly povinnost zavést tyto nástroje na silnicích zahrnutých do sítě TEN-T. ČR zavedla prostřednictvím právních předpisů (zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích a k tomu prováděcí vyhláška č. 104/1997 Sb.) nutnost provádět tyto nástroje pouze na silnicích v síti TEN-T. Na ostatních silnicích (zejména silnice II. a III. třídy a místní komunikace) je na dobrovolnosti jejich vlastníků, zda nástroje ke zvýšení bezpečnosti budou využívat. I přesto se však lze domnívat, že dokončení transpozice směrnice o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury bylo důležitým krokem k používání těchto nástrojů a postupně je oprávněné očekávat jejich postupné rozšíření na celou silniční síť, na které by byl jejich přínos nejvyšší.

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

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

Železniční a multimodální doprava

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

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

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

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

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

Železniční doprava je v případě osobní dopravy důležitá tam, kde jsou silné přepravní proudy. Jde zejména o rychlou dálkovou dopravu. Dále je železnice efektivní jako páteř městské, příměstské a regionální dopravy. Její význam stoupá zejména v hustě osídlených oblastech, kde vznikají největší problémy v silniční dopravě v důsledku velkých prostorových nároků silniční dopravy. V nákladní dopravě je železniční doprava důležitá u silných přepravních proudů na střední a delší vzdálenosti a v případě velkých ucelených zásilek i na vzdálenosti kratší.

Vzhledem k těmto skutečnostem jsou kladeny velké nároky na hlavní mezinárodní trasy a na tratě v blízkosti velkých měst. Potřeby uvedených segmentů železniční dopravy mají zcela rozdílné požadavky na parametry a kapacitu infrastruktury. Zvýšené nároky osobní dopravy na kapacitu tratí (intervalová příměstská doprava, dálková doprava Praha – Ostrava) se negativně projevují v nedostatku kapacity pro nákladní dopravu, kterou lze provozovat pouze v sedlech přepravní poptávky v osobní dopravě. Důsledkem je nedostatečné využití potenciálu železniční nákladní dopravy.

V roce 1993 byla v ČR zahájena postupná optimalizace a modernizace všech 4 tranzitních železničních koridorů. Převážná část těchto tranzitních koridorů (s výjimkou úseku Praha – Horní Dvořiště) se překrývá s třemi TEN-T Core network koridory, které protínají ČR (Koridor Východní a východostředomořský, Koridor Baltsko-jadranský a Koridor Rýnsko-dunajský) a které jsou definovány v nařízení 1316/2013 pro účely implementace TEN-T Core network prostřednictvím podpory z nástroje CEF. Do současnosti jsou až na několik výjimek dokončeny hlavní části TEN-T Core network koridorů Východostředomořského a Baltsko-jadranského (I. a II. tranzitní železniční koridor). Dosud bylo modernizováno či optimalizováno přibližně 78 % z celkové délky všech koridorů. Ve vztahu k celé síti TEN-T zahrnující i plánovanou výstavbu vysokorychlostních tratí do roku 2050 bylo dosud modernizováno 38 % celkového plánovaného rozsahu této sítě. V následujícím období bude pozornost věnována zejména modernizaci a přestavbě hlavních železničních uzlů a modernizaci či optimalizaci dosud nedokončených částí sítě TEN-T včetně částí hlavní sítě odpovídající Core network koridorům na území ČR s tím, že nově budované úseky budou kompatibilní se Systémem rychlých spojení, z něhož mohou být v návaznosti na závěry Studie příležitostí rychlých

spojení (zpracovávané SŽDC s plánovaným dokončením v roce 2016) první úseky případně realizovány již v období 2014-2020.

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

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

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

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

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

Infrastruktura pro multimodální dopravu má zajistit optimální využívání všech druhů dopravy v nákladní dopravě, a tím snižovat externality v dopravě a řešit snižování dopadů dopravy na životní prostředí, globální změny, veřejné zdraví a nehodovost. V této souvislosti je nutné podpořit výstavbu veřejných terminálů multimodální dopravy, nejlépe s vazbou na významná logistická centra. Systém musí být budován tak, aby mohl fungovat na bázi „veřejnosti“ (tzn. umožnit poskytovat služby komukoliv a pro kohokoliv za stejných podmínek nediskriminačně podle jednotných pravidel). Konkrétně je nutné v první řadě podpořit vznik překladišť kombinované dopravy včetně napojení na infrastrukturu silniční, železniční, vodní a letecké dopravy, podpořit vybavení překládkovými mechanismy a pokud je to možné, umožnit v těchto lokalitách rozšíření na veřejné logistické centrum.

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

Vnitrozemská vodní doprava

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

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

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

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

Malé využívání vodní nákladní dopravy je na labsko-vltavské vodní cestě dáno zejména nespolehlivostí (velká závislost na celkové hydrologické a vodohospodářské bilanci v povodí řek). Tento problém by mělo vyřešit vybudování plavebních stupňů na Labi. Je nezbytné najít funkční kompromis mezi podmínkami technického řešení a zájmy ochrany přírody a krajiny.

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

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

Městská mobilita a veřejná doprava

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

Drážní doprava tvoří páteř hromadné dopravy osob ve velkých městech s prokazatelně příznivými celospolečenskými efekty. Problémem je zde často nedostačující rozsah potřebné infrastruktury a její nevyhovující stav, dále pak také stáří, stav a vybavenost vozového parku a vybavenost zastávek a přestupních terminálů. Kvůli tomu je třeba z bezpečnostních důvodů snižovat rychlost přepravy a vzhledem ke stavu infrastruktury se snižuje i celkový cestovní komfort. V případě modernizace tratí a zvýšení bezpečnosti

provozu, cestovní rychlosti a celkového komfortu lze očekávat zvýšenou poptávku po využívání drážní dopravy jakožto ekologické varianty požadované pro takto silné přepravní proudy.

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

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

Konkrétní potřeby jednotlivých měst se mohou navzájem dosti odlišovat, proto při jejich stanovování bude potřeba vzít v úvahu strategie daných měst. Vzhledem k tomu, že problematika městské veřejné dopravy je v DSS řešena pouze okrajově, bude strategické zdůvodnění projektů měst založeno na strategických dokumentech daných měst, které budou komplexní povahy a z nichž vyplyne oprávněnost řešení použitých v dotčených projektech. Forma těchto strategických dokumentů bude muset respektovat principy plánů městské mobility. Některá z největších měst již zahájila přípravné práce směřující k vypracování plánů udržitelné městské mobility (PUMM). Pro všechna města nad 50 tis. obyvatel bude nutné vypracovat nové nebo rozšířit stávající strategické dokumenty za účelem zajištění strategických rámců mobility, které budou vypracovány podle analogických principů jako PUMM. U všech městských rámců mobility bude nutné zajistit jejich návaznost na programy zlepšování kvality ovzduší (vytvořené dle ustanovení zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší) a hlukové plány, aby byl zajištěn maximální možný příspěvek zvoleného řešení ke snížení emisí produkovaných dopravou a k snížení hlukové zátěže obyvatelstva. Ve všech městských rámcích mobility bude muset být rovněž řešena problematika zajištění údržby stávající i nově budované infrastruktury. Městské rámce mobility budou zpracovány podle metodiky, která bude vytvořena ve spolupráci s Jaspers. Zdůvodnění projektů, které budou předkládány před dopracováním rámce městské mobility bude nutné doložit prostřednictvím tzv. strategické projektové fiche, v níž budou uvedeny potřebné údaje, které projekt zasadí do nejvýznamnějších strategických souvislostí a potvrdí jeho reálnou potřebnost a soulad s relevantními plánovacími a strategickými dokumenty.

Rozvoj inteligentních dopravních systémů

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

Významnou komponentou pro ITS je družicová navigace a komunikace. Systémy řízení dopravy využívající ITS i systémy využívající družicové systémy jsou považovány za

součást trans-evropské dopravní sítě (TEN-T) a významně přispívají k bezpečnosti dopravy.

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

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

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.

Evropská unie přijala v roce 2014 Směrnici o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva, jejímž cílem je zajistit vybudování infrastruktury pro alternativní paliva a zavedení společných technických specifikací pro tuto infrastrukturu v Evropské unii. Tato směrnice požaduje od členských států, aby ve svých Národních rámcových plánech uvedli svoje vlastní cíle a záměry v oblasti budování hlavní infrastruktury pro alternativní paliva na jejich území.

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

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

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

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

K tomuto záměru bude OPD přispívat zejména SC 1.3 (podpora kombinované dopravy povede k lepší logistice), 1.4 (podpora infrastruktur městské hromadné dopravy v elektrické trakci), 2.3 a 3.1 (podpora zavádění ITS) a 2.2 (podpora infrastruktury pro alternativní pohony).

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

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

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

K tomuto záměru bude OPD přispívat zejména SC 1.1, 1.3, 1.4, 2.1, 2.2, 2.3 a 3.1, které budou obsahovat intervence spočívající v podpoře výstavby a rozvoje dopravní infrastruktury a inteligentních dopravních systémů

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

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

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

K tomuto záměru bude OPD přispívat zejména SC 1.4 podporou infrastruktury hromadné dopravy osob ve městech v elektrické trakci a částečně i SC 2.3 podporou inteligentních dopravních systémů na silniční síti ve městech.

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, 1.3, 1.4, 1.5 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, 1.3, 1.4, 1.5, 2.1, 2.2, 2.3 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 jejich 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, 2.1, 2.2, 2.3 a 3.1.

Strategie zaměřená na snižování emisí PM10 - cílem je realizace efektivních opatření za účelem snížit v ovzduší množství emisí pevných prachových částic PM10. Hlavním důvodem pro vznik této strategie je překračování zákonných limitů koncentrací emisí PM10, zejména v oblastech s vyšší koncentrací obyvatel, to znamená ve městech či městských aglomeracích především v zimním období. Z výsledků analýz vyplývá, že emise pevných částic z dopravy patří mezi hlavní zdroje znečištění ovzduší – ze spalín, pneumatik či opotřeбенí brzd, z povrchů silnic znečištěných zimní údržbou atd. V návaznosti na zmíněné informace byly v sektoru dopravy vytvořeny priority a opatření s cílem redukovat množství PM10 v ovzduší.

OPD rovněž podpoří **Program čistého ovzduší pro Evropu** (COM(2013) 918), který je součástí balíčku opatření v oblasti ochrany ovzduší přijatého dne 18. prosince 2013 Evropskou komisí. K tomuto programu přispěje OPD zejména svými SC 1.4, 1.5, 2.1, 2.2, 2.3 a 3.1.

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

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

Realizací projektů v rámci SC 1.1, 1.3, 1.4, 1.5, 2.1, 2.2, 2.3 a 3.1 bude zajištěn příspěvek OPD k těmto cílům.

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

K cílům těchto dokumentů bude OPD přispívat zejména specifickými cíli 1.1., 1.3, 2.1 a 2.3.

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 rozvoj sítě terminálů multimodální dopravy včetně multimodálních veřejných logistických center, založených především na železniční dopravě (ve shodě s SC 1.3 a 1.4 OPD). Je nezbytné zajistit poskytování kvalitních přepravních služeb a zvyšovat bezpečnost dopravy, zavádět telematické aplikace ve všech druzích dopravy (ve shodě se SC 1.1 a 2.3 OPD). Výstavba (dopravní infrastruktury) se musí realizovat s omezením negativních dopadů na přírodně hodnotná území, fragmentaci krajiny a její migrační prostupnost (a to v rámci všech SC OPD).

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

- Priorita 1 Využití potenciálu rozvojových území (opatření 1.3 Podpora integrace dopravních systémů, 1.4 Rozšíření a zkvalitnění infrastruktury – ve shodě se SC 1.1, 1.3, 1.4, 2.1, 2.2, 2.3 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 podmínek pro environmentálně šetrné formy dopravy v území.

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

Operační Program Doprava přispívá k naplňování **programů zlepšování kvality ovzduší**, které Česká republika zpracovává v souladu s ustanovením **Směrnice**

2008/50/ES o kvalitě vnějšího ovzduší a čistším ovzduší pro Evropu. Operační program plně respektuje závěry programů zlepšování kvality ovzduší a podporuje a zahrnuje realizaci relevantních opatření v těchto programech navržených, a to především svými SC 1.4, 1.5, 2.1, 2.2, 2.3 a 3.1. Při realizaci všech silničních projektů bude bráno v potaz, že by měly přispět k zlepšení kvality ovzduší či alespoň kvalitu ovzduší nezhoršovat. Operační program Doprava a jeho specifické cíle jsou rovněž v souladu s **Národním programem snižování emisí ČR a se Střednědobou strategií (do roku 2020) zlepšení kvality ovzduší v ČR** tam, kde navrhovaná opatření spočívají v oblasti zkvalitňování dopravní infrastruktury.

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:

- Snižování závislosti Evropy na dovozu ropy a pokles emisí uhlíku v dopravě do roku 2050 o 60 % (bude řešeno zejména v rámci SC 1.5 a 2.2).
- Do roku 2030 převést 30 % silniční nákladní přepravy 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 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).
- Snižování 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, 2.2 a 2.3).
- Usilovat o snížení počtu úmrtí v silniční dopravě do roku 2020 o polovinu a do roku 2050 snížit počet těchto úmrtí téměř na nulu (bude řešeno zejména v rámci SC 2.1 a 3.1).

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU stanoví novou podobu sítě TEN-T. Rozvoj TEN-T sestává z globální sítě a hlavní sítě. Hlavní síť má být dokončena do roku 2030. OPD přispěje k výstavbě hlavní sítě TEN-T prostřednictvím soustředění pozornosti na koridory hlavní sítě zaměřením na zlepšení modální provázanosti a interoperability a to zejména ve specifických cílech 1.1 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 specifickými cíli 1.1 a 1.3.

Program podpory vnitrozemské plavbě NAIADES II, vydaný Evropskou komisí formou sdělení pro období 2014 – 2020 (COM (2013) 623) 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 specifickým cílem 1.3.

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

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

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

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

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 2.3.

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 2.3.

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 2.3.

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 2.3

Dopravní politika ČR a navazující strategické dokumenty v dopravním sektoru

Základním koncepčním dokumentem pro strategii OPD je Dopravní politika ČR pro období 2014-2020 s výhledem do roku 2050, jejímž účelem je především implementovat cíle a indikátory evropské dopravní politiky a širší souvislosti v celém resortu dopravy. Podrobné rozpracování specifických cílů a opatření Dopravní politiky ČR a jejich implementace je předmětem návazných strategických dokumentů, především Dopravních sektorových strategií, 2. fáze (dále jen DSS).

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

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

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

- harmonizace podmínek na přepravním trhu (k tomuto tématu nepřímo přispějí všechny specifické cíle),
- modernizace, rozvoj a oživení železniční a vodní dopravy (k tomuto tématu přispějí zejména specifický cíl 1.1),
- 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 a 2.1),
- zvýšení bezpečnosti dopravy (k tomuto tématu přispějí zejména specifické cíle 1.1, 2.1, 2.3 a 3.1),
- výkonové zpoplatnění dopravy (na toto téma se nepřímo váží zejména specifické cíle 1.1, 2.1 a 3.1),
- práva a povinnosti uživatelů dopravních služeb (na toto téma se nepřímo váží všechny specifické cíle),
- podpora multimodálních přepravních systémů (k tomuto tématu přispěje zejména specifický cíl 1.3),
- rozvoj městské, příměstské a regionální hromadné dopravy v rámci IDS (k tomuto tématu přispějí zejména specifické cíle 1.1 a 1.4),
- zaměření výzkumu na bezpečnou, provozně spolehlivou a environmentálně šetrnou dopravu (na toto téma se nepřímo váží zejména specifické cíle 1.1, 1.4, 2.1, 2.3 a 3.1),
- využití nejmodernějších dostupných technologií a globálních navigačních družicových systémů – GNSS (k tomuto tématu přispěje zejména specifický cíl 2.3).

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

- vytvořit rámec pro racionální alokaci finančních zdrojů dopravního sektoru ČR,

- vytvořit účinný nástroj pro rozvoj dopravních sítí a plánování investic do dopravní infrastruktury v ČR.

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

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

Zpracování Dopravní sektorové strategie, 2. fáze je zásadním podkladem pro rozvržení realizace investic v sektoru dopravy v období 2014-2020. Tento dokument bere v úvahu Nařízení č. 1315/2013 a rozvoj mezinárodních železničních nákladních koridorů podle Nařízení č. 913/2010. V usnesení vlády č. 850/2013 je financování nastaveno tak, aby byla zajištěna údržba infrastruktury a zároveň splněny cíle z nařízení 1315/2013. Problém nedostatečné údržby je rovněž řešen v Dopravních sektorových strategiích, 2. fáze. Objem finančních prostředků z národních zdrojů postupně stále více roste. V případě měst bude problematika údržby řešena v rámci PUMM nebo obdobných strategických dokumentů.

Cíle Dopravních sektorových strategií, 2. fáze, jsou dále rozpracovávány v Akčním plánu, který stanoví úkoly, jež mají být splněny do konce roku 2016 a které se týkají projektů realizovaných v období do roku 2023.

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 1.5.
- **Plány dopravní obslužnosti území**, které vytvářejí podmínky pro hospodárné, efektivní a účelné zajišťování dopravní obslužnosti a vzájemnou spolupráci státu, krajů a obcí při této činnosti. Jako zastřešující systémový dokument pro přístup k zajištění dopravní obslužnosti bude vytvořena **Koncepce veřejné dopravy**, která bude kromě vztahů poptávky a objednávky a provozního modelu veřejné dopravy řešit také otázky její organizace a financování. OPD bude cíle naplňovat prostřednictvím SC 1.4.
- **Strategie inovačních technologií v dopravě (2009)** – dokument bude aktualizován ve formě strategického plánu rozvoje ITS, který bude konkretizovat rozvojové potřeby a určí způsob realizace a financování projektů. OPD bude cíle naplňovat prostřednictvím SC 2.3.
- **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 a 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 2.3.

Odůvodnění výběru tematických cílů a investičních priorit

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

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

V rámci Tematického cíle 7 „Podpora udržitelné dopravy a odstraňování překážek v klíčových síťových infrastrukturách“ (článek 9 Obecného nařízení), investiční priority „Rozvoj a zlepšování dopravních systémů šetrných k životnímu prostředí, včetně systémů s nízkou hlučností, a nízkouhíkových dopravních systémů, včetně vnitrozemské a námořní lodní dopravy, přístavů, multimodálních spojů a letištní infrastruktury s cílem podporovat udržitelnou regionální a místní mobilitu“ se předpokládá mimo jiné podpora udržitelné městské a příměstské dopravy, a to jako součást dopravních systémů šetrných k životnímu prostředí. Podporu udržitelné městské a příměstské dopravy lze současně vnímat jako intervenci, která podporuje realizaci Tematického cíle 4 „Podpora přechodu na nízkouhíkové hospodářství ve všech odvětvích“, nicméně strategické dokumenty v oblasti strategií vedoucích k nízkouhíkovému hospodářství jsou teprve ve stádiu příprav a jejich praktická implementace v programovém období 2014-2020 bude probíhat jen v omezeném rozsahu.

1.1.2 Odůvodnění výběru tematických cílů a odpovídajících investičních priorit s ohledem na dohodu o partnerství na základě určení regionálních a případně vnitrostátních

potřeb, včetně potřeby řešit výzvy vymezené v příslušných doporučeních pro jednotlivé země, které byly přijaty v souladu s čl. 121 odst. 2 SFEU a příslušnými doporučeními Rady přijatými v souladu s čl. 148 odst. 4 SFEU, s přihlédnutím k hodnocení ex ante.

Tabulka 1: Odůvodnění výběru tematických cílů a investičních priorit

Vybraný tematický cíl	Vybraná investiční priorita	Odůvodnění výběru
07 - Podpora udržitelné dopravy a odstraňování úzkých míst v klíčových síťových infrastrukturách	7b - Zvyšování regionální mobility prostřednictvím připojení sekundárních a terciárních uzlů k infrastruktuře sítě TEN-T, včetně multimodálních uzlů	<ul style="list-style-type: none"> • DP ČR – kap. 4.4.2.2, 4.1.2 • DSS, 2. fáze, <ul style="list-style-type: none"> ○ průřezové priority 1 a 2 ○ SC 1.1, 1.3, 1.4, 1.6, 6.1, 6.2, 6.3 • Naplňování programů zlepšování kvality ovzduší a národních emisních stropů <p>Obecné zdůvodnění:</p> <ul style="list-style-type: none"> • vyčerpání kapacity silniční infrastruktury – vytváření kongescí z důvodu nárůstu silniční dopravy (úroveň hlavních silničních tahů a měst) • špatný technický stav komunikací v důsledku nedostatku financí na údržbu a nadměrného využívání komunikací • úroveň služeb ITS a systémů GNSS je nedostatečná • není dokončeno napojení všech regionů na kvalitní silniční a dálniční síť
07 - Podpora udržitelné dopravy a odstraňování úzkých míst v klíčových síťových infrastrukturách	7i - Podpora multimodálního jednotného evropského dopravního prostoru prostřednictvím investic do transevropské dopravní sítě (TEN-T)	<ul style="list-style-type: none"> • DP ČR–kap. 4.4.2.2;4.4.2.3;4.5;4.1.1;4.1.2 • DP EU <ul style="list-style-type: none"> ○ Rozvoj TEN-T využitím struktury dvou úrovní - globální a hlavní s. ○ Snížení počtu úmrtí v sil. dopravě • DSS, 2. f.:

Vybraný tematický cíl	Vybraná investiční priorita	Odůvodnění výběru
		<ul style="list-style-type: none"> ○ Průřezové priority 1 a 4 ○ SC 1.1, 1.6, 3.1, 3.2, 3.3, 3.4, 3.5 ● Naplňování programů zlepšování kvality ovzduší a nár. emis. stropů <p>Obecné zdůvodnění:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● velký dopad sil. dopravy na ŽP a veřej. zdraví v důsledku nevhodných parametrů infrastruktury ● vyčerpání kapacity silniční infrastruktury – vytváření kongescí z důvodu nárůstu sil. dopravy (hlavní sil. tahy a města) ● nedokončené napojení regionů na kvalitní silniční a dálniční síť ● nedostatečná úroveň služeb ITS, zaostává za poptávkou ● neefektivní využití splavných vodních cest (Labe a část Vltavy) a dostupné flotily plavidel ● nedostatečná přístav.infrastruktura
07 - Podpora udržitelné dopravy a odstraňování úzkých míst v klíčových síťových infrastrukturách	7ii - Rozvoj a zlepšování nízkouhlíkových dopravních systémů (včetně systémů s nízkou hluchostí) šetrnějších k životnímu prostředí včetně vnitrozemské a námořní lodní dopravy, přístavů, multimodálních spojů a letištní infrastruktury s cílem podporovat udržitelnou regionální a místní mobilitu	<ul style="list-style-type: none"> ● DP ČR, 4.4.2.5, 4.1.3, 4.1.4, 4.2.3, 4.2.4, 4.2.5 ● DP EU <ul style="list-style-type: none"> ○ Snížení závislosti Evropy na dovozu ropy a pokles emisí uhlíku v dopravě do roku 2050 o 60 % ○ Do 2030 plné zprovoznění celounijní multimodální “hlavní sítě” TEN-T. ● DSS, 2. fáze: <ul style="list-style-type: none"> ○ průřezové priority 1 a 9 ○ SC 5.1, 5.2, 6.2 ● Naplňování programů zlepšování kvality ovzduší a

Vybraný tematický cíl	Vybraná investiční priorita	Odůvodnění výběru
		<p>národních emisních stropů.</p> <p>Obecné zdůvodnění:</p> <ul style="list-style-type: none"> • nedostatečné napojení nových průmyslových a logistických areálů železnici • chybějící síť veřejných multimodálních terminálů • nedostatečné propojení vodní dopravy s logistickými procesy • nedostatek finančních prostředků pro další rozvoj infrastruktury městské dopravy, zejména v elektrické trakci • nedostatečně rozvinutá síť terminálů hromadné dopravy, včetně terminálů v příměstských oblastech a v menších regionálních centrech • nižší kvalita veřejné linkové dopravy a nedostatečná provázanost na ostatní veřejné spoje • nepříznivé hodnoty emisí významné části flotily plavidel vodní dopravy
<p>07 - Podpora udržitelné dopravy a odstraňování úzkých míst v klíčových sítích infrastrukturách</p>	<p>7iii - Rozvoj a obnova komplexních, vysoce kvalitních a interoperabilních železničních systémů a podpora opatření na snižování hluku</p>	<ul style="list-style-type: none"> • DP ČR– kap.4.4.2.1.,4.1.1,4.1.2 • DP EU <ul style="list-style-type: none"> ○ Rozvoj TEN-T s využitím struktury dvou úrovní - globální a hlavní síť ○ Zvýšení konkurenceschopnost i žel. nákl. dopravy ○ Většina objemu přepravy cestujících na střední vzdálenost by do roku 2050 měla probíhat po železnici. • DSS, 2. f.:

Vybraný tematický cíl	Vybraná investiční priorita	Odůvodnění výběru
		<ul style="list-style-type: none"> ○ průřez. priorita 1 ○ SC 2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 2.5, 2.6 <ul style="list-style-type: none"> ● Naplňování programů zlepšování kvality ovzduší a soulad s nár. emisními stropy <p>Obecné zdůvodnění:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● nedostatečné využití potenciálu žel. nákl. dopravy ● nízká úroveň přeprav. služeb oproti jiným odvětvím (např. vybavenost žel. stanic) ● nedokončené III. a IV. TŽK vč. části koridorů hlavní sítě ● max. 160 km/hod na žel. tratích, špatný tech. stav žel. sítě ● nekonkurenceschopné cestovní časy v důležitých přepr. směrech ● jediné kapacitní žel. spojení do záp. Evropy ● nedostatečná mezinár. interoperabilita sítě ● nízká kapacita tratí v okolí velkých měst ● špatné napojení některých důležitých prům. zón na žel. infrastrukturu ● nedostatečný průjezdný průřez na některých důležitých tratích pro komb. dopravu

1.2 Odůvodnění přidělení finančních prostředků

Odůvodnění přidělení finančních prostředků (podpora Unie) pro každý tematický cíl a případně investiční prioritu v souladu s požadavky na tematické zaměření, s přihlédnutím k hodnocení ex ante.

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

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

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

Návaznost intervencí OPD na výstupy DSS je zachycena na následujícím schématu. Schéma zobrazuje přehled Průřezových priorit DSS ze kterých vychází seznam specifických cílů DSS členěných dle dopravních modů. V návaznosti na toto členění byly navrženy i jednotlivé SC OPD. Tyto specifické cíle DSS byly podkladem pro sestavení tzv. balíčků projektů a jejich sdružení do generálních skupin A-E. V rámci těchto skupin byly balíčky projektů předmětem vícestupňové multikriteriální analýzy, jejímž výstupem byl seznam projektů k realizaci a námětů k přípravě. Tento seznam byl hlavním podkladem pro vznik indikativního seznamu velkých projektů OPD. Kniha 10 DSS s názvem „Realizace dopravní sektorové strategie“ pak byla podkladem pro stanovení alokací finančních prostředků mezi mody dopravy a návazně i mezi jednotlivé prioritní osy OPD.

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

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.

V návaznosti na nově budovanou infrastrukturu je však nutné zabývat se i problematikou zajištění dostatečných prostředků pro údržbu a to nejen nově vybudované infrastruktury, ale i infrastruktury stávající (tedy zajistit, aby budování nové infrastruktury nebylo na úkor zajištění dostatečných parametrů infrastruktury stávající). Problém nedostatečných prostředků na údržbu je poměrně podrobně řešen v rámci DSS, kde je doporučováno částku určenou na údržbu kontinuálně zvyšovat.

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

Během přípravy OP Doprava byl brán ohled na doporučení formulovaná v dokumentu „Position of the Commission Services on the development of Partnership Agreement and

programmes in the CZECH REPUBLIC for the period 2014-2020“, který představoval rámec pro přípravu Dohody o Partnerství a integruje v sobě odkazy na cíle stanovené 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 90% podíl alokace prostředků CEF na železniční projekty.

Tabulka 2: Přehled investiční strategie operačního programu

Prioritní osa	Fond	Podpora Unie (EUR)	Podíl celkové podpory Unie operačnímu programu	Tematický cíl / investiční priorita / specifický cíl	Společné a specifické programové ukazatele výsledků, pro které byl stanoven cíl
1	CF	2 395 964 680,00	51.84%	<ul style="list-style-type: none"> ▼ 07 - Podpora udržitelné dopravy a odstraňování úzkých míst v klíčových síťových infrastrukturách <ul style="list-style-type: none"> ▼ 7i - Podpora multimodálního jednotného evropského dopravního prostoru prostřednictvím investic do transevropské dopravní sítě (TEN-T) <ul style="list-style-type: none"> ▼ 1.2 - Zlepšení infrastruktury pro vyšší konkurenceschopnost a větší využití vnitrozemské vodní dopravy - VYJMUT ▼ 7ii - Rozvoj a zlepšování nízkouhlíkových dopravních systémů (včetně systémů s nízkou hlučností) šetrnějších k životnímu prostředí včetně vnitrozemské a námořní lodní dopravy, přístavů, multimodálních spojů a letištní infrastruktury s cílem podporovat udržitelnou regionální a místní mobilitu <ul style="list-style-type: none"> ▼ 1.3 - Vytvoření podmínek pro větší využití multimodální dopravy ▼ 1.4 - Vytvoření podmínek pro zvýšení využívání veřejné hromadné dopravy ve městech v elektrické trakci ▼ 1.5 - Vytvoření podmínek pro širší využití železniční a vodní dopravy prostřednictvím modernizace dopravního parku ▼ 7iii - Rozvoj a obnova komplexních, vysoce kvalitních a interoperabilních železničních systémů a podpora opatření na snižování hluku <ul style="list-style-type: none"> ▼ 1.1 - Zlepšení infrastruktury pro vyšší konkurenceschopnost a větší využití železniční dopravy 	[70210, 70310, 70610, 71010, 73110, 73210, 74510]
2	CF	1 253 288 442,00	27.12%	<ul style="list-style-type: none"> ▼ 07 - Podpora udržitelné dopravy a odstraňování úzkých míst v klíčových síťových infrastrukturách <ul style="list-style-type: none"> ▼ 7i - Podpora multimodálního jednotného evropského dopravního prostoru prostřednictvím investic do transevropské dopravní sítě (TEN-T) <ul style="list-style-type: none"> ▼ 2.1 - Zlepšení propojení center a regionů a zvýšení bezpečnosti a efektivnosti silniční dopravy prostřednictvím výstavby, obnovy a modernizace dálnic, rychlostních silnic a silnic sítě TEN-T včetně rozvoje systémů ITS ▼ 7ii - Rozvoj a zlepšování nízkouhlíkových dopravních systémů (včetně systémů s nízkou hlučností) šetrnějších k životnímu prostředí včetně vnitrozemské a námořní lodní dopravy, přístavů, multimodálních spojů a letištní infrastruktury s cílem podporovat udržitelnou regionální a místní mobilitu <ul style="list-style-type: none"> ▼ 2.2 - Vytvoření podmínek pro širší využití vozidel na alternativní pohon na silniční síti ▼ 2.3 - Zlepšení řízení dopravního provozu a zvyšování bezpečnosti dopravního provozu 	[36181, 36191, 72311, 72410, 72420, 75310]
3	ERDF	902 317 139,00	19.52%	<ul style="list-style-type: none"> ▼ 07 - Podpora udržitelné dopravy a odstraňování úzkých míst v klíčových síťových infrastrukturách <ul style="list-style-type: none"> ▼ 7b - Zvyšování regionální mobility prostřednictvím připojení sekundárních a terciárních uzlů k infrastruktuře sítě TEN-T, včetně multimodálních uzlů <ul style="list-style-type: none"> ▼ 3.1 - Zlepšení dostupnosti regionů, zvýšení bezpečnosti a plynulosti a snížení dopadů dopravy na veřejné 	[36181, 36191, 72311]

Prioritní osa	Fond	Podpora Unie (EUR)	Podíl celkové podpory Unie operačnímu programu	Tematický cíl / investiční priorita / specifický cíl	Společné a specifické programové ukazatele výsledků, pro které byl stanoven cíl
				zdraví prostřednictvím výstavby, obnovy a zlepšení parametrů dálnic, rychlostních silnic a silnic I. třídy mimo síť TEN-T	
4	CF	70 436 542,00	1.52%	4.1 - Podpora a zajištění implementace OP Doprava	[80210, 82510]

2. PRIORITNÍ OSY

2.A POPIS PRIORITNÍCH OS JINÝCH NEŽ TECHNICKÁ POMOC

2.A.1 Prioritní osa

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

- Celá prioritní osa bude provedena výhradně prostřednictvím finančních nástrojů
- Celá prioritní osa bude realizována výhradně prostřednictvím finančních nástrojů zřízených na úrovni Unie
- Celá prioritní osa bude provedena výhradně prostřednictvím komunitně vedeného místního rozvoje
- Pro ESF: celá prioritní osa se zaměřuje na sociální inovace či nadnárodní spolupráci nebo obě tato témata

2.A.2 Odůvodnění pro vytvoření prioritní osy, která zahrnuje více než jednu kategorii regionů nebo více než jeden tematický cíl či fond (použije-li se)

2.A.3 Fond, kategorie regionů a základ pro výpočet podpory Unie

Fond	Kategorie regionů	Základ pro výpočet (celkové způsobilé výdaje nebo způsobilé veřejné výdaje)	Kategorie regionů u nejvzdálenějších regionů a severních řídců osídlených regionů (použije-li se)
CF		Celkem	

2.A.4 Investiční priorita

ID investiční priority	7i
Název investiční priority	Podpora multimodálního jednotného evropského dopravního prostoru prostřednictvím investic do transevropské dopravní sítě (TEN-T)

2.A.5 Specifické cíle odpovídající investiční prioritě a očekávané výsledky

ID specifického cíle	1.2
Název specifického cíle	Zlepšení infrastruktury pro vyšší konkurenceschopnost a větší využití vnitrozemské vodní dopravy - VYJMUT
Výsledky, kterých členské státy chtějí dosáhnout s podporou Unie	vyjmuto

Tabulka 3: Specifické programové ukazatele výsledků, podle specifického cíle (pro EFRR a Fond soudržnosti)

Specifický cíl		1.2 - Zlepšení infrastruktury pro vyšší konkurenceschopnost a větší využití vnitrozemské vodní dopravy - VYJMUT						
ID	Ukazatel	Jednotka měření	Kategorie regionů (je-li relevantní)	Výchozí hodnota	Výchozí rok	Cílová hodnota (2023)	Zdroj údajů	Četnost podávání zpráv
73210	Realizační zralost projektů vodní dopravy	stupeň		0,00		0,00		

2.A.6 Opatření, jež má být podpořeno v rámci investiční priority (podle investiční priority)

2.A.6.1 Popis typů a příkladů opatření, která mají být podporována, a jejich očekávaný přínos k plnění specifických cílů, případně včetně určení hlavních cílových skupin, konkrétních cílových území a druhů příjemců

Investiční priorita	7i - Podpora multimodálního jednotného evropského dopravního prostoru prostřednictvím investic do transevropské dopravní sítě (TEN-T)

2.A.6.2 Hlavní zásady pro výběr operací

Investiční priorita	7i - Podpora multimodálního jednotného evropského dopravního prostoru prostřednictvím investic do transevropské dopravní sítě (TEN-T)

2.A.6.3 Plánované využití finančních nástrojů (použije-li se)

Investiční priorita	7i - Podpora multimodálního jednotného evropského dopravního prostoru prostřednictvím investic do transevropské dopravní sítě (TEN-T)

2.A.6.4 Plánované využití velkých projektů (použije-li se)

Investiční priorita	7i - Podpora multimodálního jednotného evropského dopravního prostoru prostřednictvím investic do transevropské dopravní sítě (TEN-T)

2.A.6.5 Ukazatele výstupů podle investiční priority a případně podle kategorie regionů

Tabulka 5: Společné a specifické programové ukazatele výstupů (podle investiční priority, rozdělené podle kategorie regionů pro účely ESF a případně EFRR)

Investiční priorita		7i - Podpora multimodálního jednotného evropského dopravního prostoru prostřednictvím investic do transevropské dopravní sítě (TEN-T)							
ID	Ukazatel	Jednotka měření	Fond	Kategorie regionů (je-li relevantní)	Cílová hodnota (2023)			Zdroj údajů	Četnost podávání zpráv
					M	Ž	C		
73201	Počet zpracovaných přípravných dokumentací	dokumentace	FS				0,00		

2.A.4 Investiční priorita

ID investiční priority	7ii
Název investiční priority	Rozvoj a zlepšování nízkouhlíkových dopravních systémů (včetně systémů s nízkou hlučností) šetrnějších k životnímu prostředí včetně vnitrozemské a námořní lodní dopravy, přístavů, multimodálních spojů a letecké infrastruktury s cílem podporovat udržitelnou regionální a místní mobilitu

2.A.5 Specifické cíle odpovídající investiční prioritě a očekávané výsledky

ID specifického cíle	1.3
Název specifického cíle	Vytvoření podmínek pro větší využití multimodální dopravy
Výsledky, kterých členské státy chtějí dosáhnout s podporou Unie	<p>K výsledkům bude patřit větší zapojení multimodální nákladní dopravy (v rámci podpory z OPD bude v tomto ohledu sledován především rozvoj kombinované dopravy) v přepravních řetězcích modernizací stávajících a výstavbou nových terminálů multimodální dopravy (se základem v překladištích kombinované dopravy) a to v souladu s prioritami sítě TEN-T a především s ohledem na napojení rozhodujících zdrojů a cílů nákladní dopravy na železniční, případně vodní dopravu.</p> <p>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</p>

	<p>technologií překládky a ITS systémů pro mobilitu ode dveří ke dveřím. Cílem je vytvořit podmínky pro optimální využívání všech druhů dopravy a tak snižovat negativní dopady na životní prostředí, veřejné zdraví a bezpečnost. Jelikož tento specifický cíl by měl přispívat ke snížení emisí PM10 a NO2, opatření v rámci něj budou naplňovat programy zlepšování kvality ovzduší, podle Směrnice 2008/50/ES o kvalitě vnějšího ovzduší a čistším ovzduší pro Evropu a Střednědobou strategií (do roku 2020) zlepšení kvality ovzduší v ČR.</p>
ID specifického cíle	1.4
Název specifického cíle	Vytvoření podmínek pro zvýšení využívání veřejné hromadné dopravy ve městech v elektrické trakci
Výsledky, kterých členské státy chtějí dosáhnout s podporou Unie	<p>Účelem navržených intervencí je zvýšení využívání veřejné dopravy na úkor individuální automobilové dopravy zaváděním a rozvojem systémů městské a příměstské hromadné dopravy na drážním principu (metro, tramvaje, tram-train a trolejbusy).</p> <p>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. Jelikož tento specifický cíl by měl přispívat ke snížení emisí PM10 a NO2, opatření v rámci něj budou naplňovat programy zlepšování kvality ovzduší, podle Směrnice 2008/50/ES o kvalitě vnějšího ovzduší a čistším ovzduší pro Evropu a Střednědobou strategií (do roku 2020) zlepšení kvality ovzduší v ČR.</p>
ID specifického cíle	1.5
Název specifického cíle	Vytvoření podmínek pro širší využití železniční a vodní dopravy prostřednictvím modernizace dopravního parku
Výsledky, kterých členské státy chtějí dosáhnout s podporou Unie	<p>Dopravní park v osobní železniční dopravě byl v minulosti dlouhodobě podinvestován. Obnova vozidlového parku osobní železniční dopravy probíhá v důsledku vysokých investičních nákladů a dlouhé životnosti pomalým tempem. Bez moderního vozidlového parku není však možno zhodnotit investice do železniční infrastruktury.</p> <p>Park plavidel vodní dopravy je také dlouhodobě podinvestován. Obnova tohoto parku je nedostatečná nejen v důsledku</p>

vysokých investičních nákladů, ale zejména v důsledku nedostatečné splavnosti vodních cest v České republice (v oblasti nákladní dopravy). Současně je identifikována potřeba zvyšování úrovně plavidel v oblasti environmentálních standardů, jejich přizpůsobení potřebám zapojení do přepravního řetězce multimodální dopravy a v oblasti bezpečnosti a prevence nehod a havárií s nepříznivými dopady na životní prostředí.

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

Při naplňování této oblasti podpory Řídící orgán OPD zajistí následující:

- budou dodrženy cíle EU uvedené jak ve Smlouvě o fungování EU, tak v legislativě EU týkající se evropských fondů a podporující harmonický, vyvážený a trvale udržitelný rozvoj Unie, a to zejména zvyšováním konkurenceschopnosti příslušných regionů, při zamezení získání nenáležitých výhod pro podniky;
- jednotlivá opatření budou mít pozitivní dopad na veřejné rozpočty.

Cílem navržených intervencí je přispět k vytvoření podmínek pro vyšší konkurenceschopnost a širší využití nákladní vodní dopravy, a to zejména prostřednictvím nastartování trvalého cyklu obnovy parku plavidel **vodní dopravy**. Tyto intervence zvýší environmentální čistotu provozování vodní dopravy,lepší 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.

Jelikož tento specifický cíl by měl přispívat ke snížení emisí PM10 a NO_x, opatření v rámci něj budou naplňovat programy zlepšování kvality ovzduší, podle Směrnice 2008/50/ES o kvalitě vnějšího ovzduší a čistším ovzduší pro Evropu a Střednědobou strategii (do roku 2020) zlepšení kvality ovzduší v ČR.

Tabulka 3: Specifické programové ukazatele výsledků, podle specifického cíle (pro EFRR a Fond soudržnosti)

Specifický cíl		1.3 - Vytvoření podmínek pro větší využití multimodální dopravy						
ID	Ukazatel	Jednotka měření	Kategorie regionů (je-li relevantní)	Výchozí hodnota	Výchozí rok	Cílová hodnota (2023)	Zdroj údajů	Četnost podávání zpráv
71010	Výkon v kombinované přepravě	tis. tkm/rok		2 477 602,00	2012	2 800 000,00	ŘO	1x za rok

Specifický cíl		1.4 - Vytvoření podmínek pro zvýšení využívání veřejné hromadné dopravy ve městech v elektrické trakci						
ID	Ukazatel	Jednotka měření	Kategorie regionů (je-li relevantní)	Výchozí hodnota	Výchozí rok	Cílová hodnota (2023)	Zdroj údajů	Četnost podávání zpráv
74510	Počet cestujících MHD v elektrické trakci	mil. osob/rok		1 383,80	2013	1 433,00	ŘO	1x za rok

Specifický cíl		1.5 - Vytvoření podmínek pro širší využití železniční a vodní dopravy prostřednictvím modernizace dopravního parku						
ID	Ukazatel	Jednotka měření	Kategorie regionů (je-li relevantní)	Výchozí hodnota	Výchozí rok	Cílová hodnota (2023)	Zdroj údajů	Četnost podávání zpráv
70310	Výkon osobní dopravy na železnici	mil. os/km / rok		7 006,60	2013	8 700,00	ŘO	1x za rok
73110	Míra modernizace flotily vodní nákladní dopravy v ČR	%		16,40	2013	20,40	ŘO	1x za rok

2.A.6 Opatření, jež má být podpořeno v rámci investiční priority (podle investiční priority)

2.A.6.1 Popis typů a příkladů opatření, která mají být podporována, a jejich očekávaný přínos k plnění specifických cílů, případně včetně určení hlavních cílových skupin, konkrétních cílových území a druhů příjemců

Investiční priorita	7ii - Rozvoj a zlepšování nízkouhlíkových dopravních systémů (včetně systémů s nízkou hlučností) šetrnějších k životnímu prostředí včetně vnitrozemské a námořní lodní dopravy, přístavů, multimodálních spojů a letištní infrastruktury s cílem podporovat udržitelnou regionální a místní mobilitu
Podporované aktivity v rámci specifického cíle 1.3 budou:	
<ul style="list-style-type: none">• Překladiště kombinované dopravy – modernizace a výstavba (mj. trimodální silnice-železnice-voda, bimodální silnice-železnice)• Napojení terminálů na dopravní infrastrukturu železniční, silniční, vodní a letecké dopravy, výstavba a modernizace terminálů a vybavení mechanismy, zavádění ITS včetně podpory mobility ode dveří ke dveřím• Výstavba doprovodné infrastruktury veřejného terminálu• Podpora nových technologií překládky a dopravních prostředků souvisejících s příslušnou technologií• Podpora přepravních jednotek pro kombinovanou dopravu.	
<p>Trvalým problémem je trend využívání dálkové silniční nákladní přepravy, která není podpořena kvalitní alternativou přepravy (např. jako služba pro silniční dopravce) po železnici, popř. vodními cestami. I přes dlouhodobě trvající nárůst absolutních výkonů intermodální (kombinované) dopravy na území ČR, zůstává její podíl na celkových výkonech nákladní dopravy stále velmi nízký. Kombinovaná doprava je přitom jedním z hlavních prostředků, kterým je možné snížit závislost na přímé silniční dopravě a naplňovat cíle strategických dokumentů v této oblasti. V budoucnu by tak významně měl růst podíl kombinované dopravy na celkových výkonech nákladní dopravy.</p>	
<p>Pro zvýšení jejího podílu však bude nutné výrazně navýšit počet a kapacitu veřejných překladišť multimodální dopravy tak, aby dostatečně pokrývaly významné přepravní vazby v dálkové nákladní dopravě. K dalším problémům patří nedostatečné parametry a vybavení terminálů multimodální dopravy a nedostatečné podmínky pro mobilitu ode dveří ke dveřím (přímou hladkou mobilitu).</p>	
<p>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</p>	

Investiční priorita	7ii - Rozvoj a zlepšování nízkouhlíkových dopravních systémů (včetně systémů s nízkou hlučností) šetrnějších k životnímu prostředí včetně vnitrozemské a námořní lodní dopravy, přístavů, multimodálních spojů a letištní infrastruktury s cílem podporovat udržitelnou regionální a místní mobilitu
<p>významu v Brně a v lokalitě Plzeň-Líně. Lokality VLC pro další etapy jsou uvedeny v Příloze č. 2 Strategie podpory logistiky.</p> <p>Hlavní cílové skupiny: provozovatelé multimodální (zejména kombinované) dopravy, dopravci, zasilatelé</p> <p>Cílová území: území celé ČR</p> <p>Příjemci: Příjemci podpory budou vlastníci/správci dotčené infrastruktury a dopravních prostředků</p> <p>Podporované aktivity v rámci specifického cíle 1.4 budou:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Výstavba a modernizace infrastruktury systémů městské a příměstské dopravy na drážním principu (metro, tramvaje, tram-train, trolejbusy) <p>V hlavním městě Praze se nachází největší tramvajový provoz a jediná podzemní dráha ve státě, avšak pro další rozvoj městské hromadné dopravy je potřeba stávající síť dále rozšířit, event. modernizovat a umožnit bezbariérový přístup. Sítí tramvajových tratí disponují v současné době i další města v rámci ČR (Brno – s provozem i v rámci Modřic, Liberec – s meziměstskou linkou do Jablonce nad Nisou, Most – propojení s tramvajovými tratěmi v Litvínově, Olomouc, Ostrava, Plzeň). Dalších 13 měst provozuje síť trolejbusových tratí. Rovněž v těchto dalších městech se ukazuje jako nezbytná výstavba dalších tratí, event. modernizace stávajících.</p> <p>Hlavní cílové skupiny: Uživatelé hromadné dopravy osob - cestující</p> <p>Cílová území: území celé ČR</p> <p>Příjemci: Příjemci podpory budou vlastníci/správci dotčené infrastruktury</p> <p>Alokované prostředky budou ve městech, kde budou realizovány integrované územní investice, součástí příslušných ITI a IPRÚ.</p>	

Investiční priorita	7ii - Rozvoj a zlepšování nízkouhlíkových dopravních systémů (včetně systémů s nízkou hlučností) šetrnějších k životnímu prostředí včetně vnitrozemské a námořní lodní dopravy, přístavů, multimodálních spojů a letištní infrastruktury s cílem podporovat udržitelnou regionální a místní mobilitu
----------------------------	--

Podporované aktivity v rámci specifického cíle 1.5 budou:

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

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

Obnova dopravního parku osobní železniční dopravy bude vycházet z dotyčných plánů dopravní obslužnosti území a musí být nastavena tak, aby proces obnovy byl udržitelný (financování veřejných služeb v hromadné dopravě bude zajišťovat cyklus obnovy vozidel atd.), a aby se s požadavky na obnovený park a s jeho přínosy počítalo již při 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 relevantními TSI (např. TSI LOK & PAS, 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

Cílová území: území celé ČR

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

2.A.6.2 Hlavní zásady pro výběr operací

Investiční priorita	7ii - Rozvoj a zlepšování nízkouhlíkových dopravních systémů (včetně systémů s nízkou hlučností) šetrnějších k životnímu prostředí včetně vnitrozemské a námořní lodní dopravy, přístavů, multimodálních spojů a letištní infrastruktury s cílem podporovat udržitelnou regionální a místní mobilitu
<p>Projekty budou zpracovány a předkládány žadateli. Výběr projektů bude proveden Řídicím orgánem OP Doprava, a to na základě výstupu odborného posouzení souladu s kritérii výběru projektů schválenými Monitorovacím výborem. Velké projekty (projekty s celkovými způsobilými náklady nad 75 mil. EUR) budou předkládány Evropské komisi prostřednictvím Řídicího orgánu OP Doprava (MD).</p>	
<p>U předložených projektů budou hodnoceny tyto základní parametry:</p>	
<ul style="list-style-type: none">• soulad projektu a jeho cílů s cíli OP Doprava,• soulad projektu s DSS,• pro projekty předkládané ve specifickém cíli 1.4 na základě výzev vyhlášených po roce 2017 doložení odůvodněnosti strategickým rámcem městské mobility zpracovaným ve shodě s metodikou určenou MD, u přechozích výzev doložení prostřednictvím strategické projektové fiche• společenská ekonomická efektivnost a zdůvodnění účelnosti vynaložených prostředků – hodnota za peníze,• zajištění udržitelnosti projektu (zejména z pohledu provozování projektu a údržby),• naplňování cílů DP ČR a DP EU,• plnění specifických cílů a soulad s příslušnou prioritní osou,• příspěvek realizace projektu ke zkvalitnění životního prostředí a zlepšení veřejného zdraví, a to mimo jiné prostřednictvím:<ul style="list-style-type: none">○ naplňování cílů programů zlepšování kvality ovzduší (vytvořených dle ustanovení zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší),○ příspěvku realizace projektu ke snížení emisí, a to včetně primárních částic a prekurzorů sekundárních částic v obydlených oblastech,• slučitelnost s horizontálními politikami Unie,• v relevantních případech ekonomická způsobilost žadatele,• další potřebné dokumenty a doklady dle povahy projektu a evropských či národních legislativních a metodických požadavků (např. studie proveditelnosti, stanoviska příslušných orgánů, znalecké či expertní posudky apod.).	
<p>U projektových žádostech bude kontrolována úplnost a formální správnost projektových žádostí a způsobilost nákladů požadované intervence z hlediska pravidel FS a ERDF a národního veřejného spolufinancování.</p>	

Investiční priorita	7ii - Rozvoj a zlepšování nízkouhlíkových dopravních systémů (včetně systémů s nízkou hlučností) šetrnějších k životnímu prostředí včetně vnitrozemské a námořní lodní dopravy, přístavů, multimodálních spojů a letištní infrastruktury s cílem podporovat udržitelnou regionální a místní mobilitu
Žádný projekt neobdrží finanční prostředky Unie předtím, než splní veškeré požadavky kladené legislativou EU – a zejména nikoli předtím, než bude dokončeno vyhodnocení EIA (tam, kde je příslušnou legislativou požadováno).	

2.A.6.3 Plánované využití finančních nástrojů (použije-li se)

Investiční priorita	7ii - Rozvoj a zlepšování nízkouhlíkových dopravních systémů (včetně systémů s nízkou hlučností) šetrnějších k životnímu prostředí včetně vnitrozemské a námořní lodní dopravy, přístavů, multimodálních spojů a letištní infrastruktury s cílem podporovat udržitelnou regionální a místní mobilitu

2.A.6.4 Plánované využití velkých projektů (použije-li se)

Investiční priorita	7ii - Rozvoj a zlepšování nízkouhlíkových dopravních systémů (včetně systémů s nízkou hlučností) šetrnějších k životnímu prostředí včetně vnitrozemské a námořní lodní dopravy, přístavů, multimodálních spojů a letištní infrastruktury s cílem podporovat udržitelnou regionální a místní mobilitu
<p>OP Doprava bude realizován mimo jiné prostřednictvím tzv. velkých projektů, jejichž celkové způsobilé náklady budou vyšší než 75 mil. EUR, a to ve všech věcných prioritních osách.</p> <p>Velké projekty budou do financování v rámci OPD zařazeny především na základě výstupů Knihy 10 Dopravních sektorových strategií, 2. fáze, v jejichž rámci byla potřebnost a předpokládaná efektivnost těchto projektů posouzena prostřednictvím multikriteriální analýzy a zjednodušené CBA.</p> <p>V případě velkých projektů bude projektová žádost předložena spolu se studií proveditelnosti, cost-benefit analýzou včetně ekonomické a finanční analýzy, analýzou rizik a analýzou environmentálních dopadů.</p> <p>Proces rozhodování o schválení velkých projektů se bude řídit postupem stanoveným v čl. 102 obecného nařízení.</p> <p>Seznam velkých projektů, jejichž realizace je plánována během programového období, je součástí OP Doprava jako Příloha č. 1 OP Doprava.</p> <p>Příloha č. 2 zobrazuje cílový stav infrastrukturních sítí, přičemž jsou zde zobrazeny i projekty, jejichž realizace se předpokládá v rámci financování z CEF a některé projekty jsou tzv. náhradní. Mapa je pro určena pro účely přípravy projektových záměrů, zatímco v indikativním seznamu velkých projektů</p>	

Investiční priorita	7ii - Rozvoj a zlepšování nízkouhlíkových dopravních systémů (včetně systémů s nízkou hlučností) šetrnějších k životnímu prostředí včetně vnitrozemské a námořní lodní dopravy, přístavů, multimodálních spojů a letištní infrastruktury s cílem podporovat udržitelnou regionální a místní mobilitu
(Příloha č. 1) jsou uvedeny pouze projekty, které se plánují zrealizovat s vysokou mírou pravděpodobnosti a u některých projektů při zahrnutí do mapy a seznamu hraje roli etapizace. Mapa je v této podobě výstupem Dopravních sektorových strategií, 2. fáze a její aktualizace (stejně jako aktualizace indikativního seznamu velkých projektů) se bude vázat na aktualizaci relevantních výstupů Dopravních sektorových strategií, 2. fáze.	

2.A.6.5 Ukazatele výstupů podle investiční priority a případně podle kategorie regionů

Tabulka 5: Společné a specifické programové ukazatele výstupů (podle investiční priority, rozdělené podle kategorie regionů pro účely ESF a případně EFRR)

Investiční priorita		7ii - Rozvoj a zlepšování nízkouhlíkových dopravních systémů (včetně systémů s nízkou hlučností) šetrnějších k životnímu prostředí včetně vnitrozemské a námořní lodní dopravy, přístavů, multimodálních spojů a letištní infrastruktury s cílem podporovat udržitelnou regionální a místní mobilitu							
ID	Ukazatel	Jednotka měření	Fond	Kategorie regionů (je-li relevantní)	Cílová hodnota (2023)			Zdroj údajů	Četnost podávání zpráv
					M	Ž	C		
CO15	Městská doprava: Celková délka nových nebo modernizovaných tratí metra a tramvajových tratí	km	FS				7,90	Ž/P	průběžně
70301	Počet nově pořízených nebo modernizovaných vozidel pro drážní dopravu	ks	FS				125,00	Ž/P	průběžně
71001	Počet nových /modernizovaných mechanizmů či zařízení pro překládku	ks	FS				11,00	Ž/P	průběžně
71004	Počet	ks	FS				3,00	Ž/P	průběžně

Investiční priorita		7ii - Rozvoj a zlepšování nízkouhlíkových dopravních systémů (včetně systémů s nízkou hlučností) šetrnějších k životnímu prostředí včetně vnitrozemské a námořní lodní dopravy, přístavů, multimodálních spojů a letecké infrastruktury s cílem podporovat udržitelnou regionální a místní mobilitu							
ID	Ukazatel	Jednotka měření	Fond	Kategorie regionů (je-li relevantní)	Cílová hodnota (2023)			Zdroj údajů	Četnost podávání zpráv
					M	Ž	C		
	modernizovaných /nových terminálů								
73101	Počet modernizací plavidel	ks	FS				12,00	Ž/P	průběžně
74500	Celková délka nových nebo modernizovaných linek metra, tramvajových tratí nebo trolejbusových tratí	km	FS				24,00	Ž/P	průběžně
74501	Počet nových či zmodernizovaných zařízení obslužné a napájecí infrastruktury městské drážní dopravy	ks	FS				8,00	Ž/P	průběžně

2.A.4 Investiční priorita

ID investiční priority	7iii
Název investiční priority	Rozvoj a obnova komplexních, vysoce kvalitních a interoperabilních železničních systémů a podpora opatření na snižování hluku

2.A.5 Specifické cíle odpovídající investiční prioritě a očekávané výsledky

ID specifického cíle	1.1
Název specifického cíle	Zlepšení infrastruktury pro vyšší konkurenceschopnost a větší využití železniční dopravy

Výsledky, kterých členské státy chtějí dosáhnout s podporou Unie

Výsledkem podporovaných intervencí by mělo být zlepšení podmínek pro vyšší konkurenceschopnost a větší využití železniční dopravy a postupné překonání rozdílu mezi kvalitou a spolehlivostí železnice v ČR a vyspělých zemích EU. Toho lze dosáhnout modernizací a obnovou stávajících tratí a výstavbou nových tratí, dále také modernizací železničních uzlů. Projekty v oblasti železniční infrastruktury musí zejména zohledňovat jejich návaznost na hlavní přepravní směry v ČR, revidovanou politiku TEN-T, rozvoj nákladních železničních koridorů a zvyšující se nároky na příměstskou a regionální dopravu.

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

Souladu s požadavky interoperability je třeba dosáhnout ve všech subsystémech. 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“ (jenž tedy bude zaměřen především na TSI CCS). 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 2030[1]. Z toho důvodu je potřebné zaměřit úsilí rovněž na odstraňování lokálních omezení na významných tratích na síti TEN-T i mimo TEN-T s cílem dosažení požadavků TSI pro subsystém infrastruktura.

V oblasti přizpůsobení infrastruktury osobám s omezenou schopností pohybu a orientace jde především o uvádění železničních

stanic do souladu s parametry stanovenými TSI PRM.

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

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

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

[1] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013

Tabulka 3: Specifické programové ukazatele výsledků, podle specifického cíle (pro EFRR a Fond soudržnosti)

Specifický cíl		1.1 - Zlepšení infrastruktury pro vyšší konkurenceschopnost a větší využití železniční dopravy						
ID	Ukazatel	Jednotka měření	Kategorie regionů (je-li relevantní)	Výchozí hodnota	Výchozí rok	Cílová hodnota (2023)	Zdroj údajů	Četnost podávání zpráv
70610	Podíl zmodernizované TEN-T sítě s vyhovujícími parametry kvality sítě	%		59,00		65,00	ŘO	1x za rok
70210	Podíl sítě s požadovanými parametry interoperability řízení a bezpečnosti	%		21,00		38,00	ŘO	1x za rok

2.A.6 Opatření, jež má být podpořeno v rámci investiční priority (podle investiční priority)

2.A.6.1 Popis typů a příkladů opatření, která mají být podporována, a jejich očekávaný přínos k plnění specifických cílů, případně včetně určení hlavních cílových skupin, konkrétních cílových území a druhů příjemců

Investiční priorit	7iii - Rozvoj a obnova komplexních, vysoce kvalitních a interoperabilních železničních systémů a podpora opatření na snižování hluku
Podporované aktivity v rámci specifického cíle 1.1 budou:	
<ul style="list-style-type: none">• Modernizace, obnova a výstavba tratí a zlepšování parametrů na síti TEN-T a mimo síť TEN-T (eliminace rychlostních propadů, omezení průchodnosti, traťové třídy zatížení, apod.), včetně infrastruktury pro příměstskou dopravu• Modernizace a rekonstrukce tratí a další infrastruktury související s modernizací v rámci železničních uzlů• Zvýšení komfortu a vybavenosti infrastruktury stanic a zastávek ve správě správce železniční infrastruktury včetně naplnění souvisejících požadavků TSI PRM a INF• Úpravy tratí vedoucí k zajištění interoperability a implementaci TSI• Modernizace zabezpečovacích zařízení a zavádění DOZ a automatického vedení vlaků spolu s využitím dalších moderních technologií (včetně kosmických) pro zvyšování bezpečnosti železniční dopravy a s tím spojeným rozvojem informačních bází (vč. popisu železniční sítě)	
Zamýšlené aktivity v rámci obnovy, modernizace, rekonstrukce, revitalizace, optimalizace a racionalizace budou komplexními aktivitami, které povedou k dlouhodobému zlepšení technického stavu infrastruktury a k přizpůsobení infrastruktury potřebám nákladní dopravy (např. zvýšení traťové třídy zatížení, modernizace nástupišť) i osobní dopravy (např. potřeby osob se sníženou schopností pohybu a orientace). Tam, kde to je relevantní, bude při přípravě projektů zohledněna výstavba rychlých spojení.	
V případě projektů mimo síť TEN-T bude prokázán předpoklad dostatečné poptávky a ekonomický výhodnost zvoleného řešení ve vazbě na výsledky DSS. Tyto projekty tedy budou podporovány na základě řádného zdůvodnění a to zejména tehdy, pokud se bude jednat o projekty na tratích napojených na TEN-T či řešících významné regionální vazby.	
V případě projektů zaměřených na zvýšení komfortu a vybavenosti infrastruktury stanic a zastávek budou rovněž podpořeny výhradně projekty, u kterých bude prokázána ekonomická výhodnost zvoleného řešení. V tomto případě se bude jednat zejména o projekty, které v minulosti nemohly být podpořeny z důvodu vlastnických poměrů. Tyto projekty budou rovněž zaměřeny na zlepšení přístupnosti stanic a zastávek pro osoby se sníženou schopností pohybu	

Investiční priorita	7iii - Rozvoj a obnova komplexních, vysoce kvalitních a interoperabilních železničních systémů a podpora opatření na snižování hluku
<p>a orientace (PRM).</p> <p>V rámci rekonstrukce a modernizace železniční infrastruktury budou podporována také opatření ke snížení negativních dopadů na bezpečnost provozu, životní prostředí a lidské zdraví včetně odstraňování nebezpečných míst a nezbytných intervencí v ochranném pásmu drah.</p> <p>Hlavní cílové skupiny: Uživatelé železniční dopravy – cestující, provozovatelé železniční dopravy, dopravci</p> <p>Cílová území: území celé ČR</p> <p>Příjemci: Příjemci podpory budou vlastníci/správci dotčené infrastruktury, např. SŽDC</p> <p>Forma podpory: Nevratná přímá pomoc</p>	

2.A.6.2 Hlavní zásady pro výběr operací

Investiční priorita	7iii - Rozvoj a obnova komplexních, vysoce kvalitních a interoperabilních železničních systémů a podpora opatření na snižování hluku
<p>Projekty budou zpracovány a předkládány žadateli. Výběr projektů bude proveden Řídicím orgánem OP Doprava, a to na základě výstupu odborného posouzení souladu s kritérii výběru projektů schválenými Monitorovacím výborem. Velké projekty (projekty s celkovými způsobilými náklady nad 75 mil. EUR) budou předkládány Evropské komisi prostřednictvím Řídicího orgánu OP Doprava (MD).</p> <p>U předložených projektů budou hodnoceny tyto základní parametry:</p> <ul style="list-style-type: none"> • soulad projektu a jeho cílů s cíli OP Doprava, • soulad projektu s DSS, • společenská ekonomická efektivnost a zdůvodnění účelnosti vynaložených prostředků – hodnota za peníze, • zajištění udržitelnosti projektu (zejména z pohledu provozování projektu a údržby), • naplňování cílů DP ČR a DP EU, • plnění specifických cílů a soulad s příslušnou prioritní osou, 	

Investiční priorita	7iii - Rozvoj a obnova komplexních, vysoce kvalitních a interoperabilních železničních systémů a podpora opatření na snižování hluku
<ul style="list-style-type: none"> • příspěvek realizace projektu ke zkvalitnění životního prostředí a zlepšení veřejného zdraví, a to mimo jiné prostřednictvím: <ul style="list-style-type: none"> ○ naplňování cílů programů zlepšování kvality ovzduší (vytvořených dle ustanovení zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší), ○ příspěvku realizace projektu ke snížení emisí, a to včetně primárních částic a prekursorů sekundárních částic v obydlených oblastech, • slučitelnost s horizontálními politikami Unie, • v relevantních případech ekonomická způsobilost žadatele, • další potřebné dokumenty a doklady dle povahy projektu a evropských či národních legislativních a metodických požadavků (např. studie proveditelnosti, stanoviska příslušných orgánů, znalecké či expertní posudky apod.). <p>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.</p> <p>Žádný projekt neobdrží finanční prostředky Unie předtím, než splní veškeré požadavky kladené legislativou EU – a zejména nikoli předtím, než bude dokončeno vyhodnocení EIA (tam, kde je příslušnou legislativou požadováno).</p>	

2.A.6.3 Plánované využití finančních nástrojů (použije-li se)

Investiční priorita	7iii - Rozvoj a obnova komplexních, vysoce kvalitních a interoperabilních železničních systémů a podpora opatření na snižování hluku

2.A.6.4 Plánované využití velkých projektů (použije-li se)

Investiční priorita	7iii - Rozvoj a obnova komplexních, vysoce kvalitních a interoperabilních železničních systémů a podpora opatření na snižování hluku
<p>OP Doprava bude realizován mimo jiné prostřednictvím tzv. velkých projektů, jejichž celkové způsobilé náklady budou vyšší než 75 mil. EUR, a to ve všech věcných prioritních osách.</p> <p>Velké projekty budou do financování v rámci OPD zařazeny především na základě výstupů Knihy 10 Dopravních sektorových strategií, 2. fáze, v jejichž rámci byla potřebnost a předpokládaná efektivnost těchto projektů posouzena prostřednictvím multikriteriální analýzy a zjednodušené CBA. V případě velkých projektů v rámci specifického cíle 1.4 vychází jejich zařazení ze strategických záměrů hl. m. Prahy a pro specifický cíl 1.6 je na základě</p>	

Investiční priorita	7iii - Rozvoj a obnova komplexních, vysoce kvalitních a interoperabilních železničních systémů a podpora opatření na snižování hluku
<p>předpokládaných požadavků objednávky v závazku veřejné služby očekávan možný rozsah obnovy vozidlového parku na dotčených linkách ve finančním objemu přesahujícím hranici velkého projektu.</p> <p>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.</p> <p>Proces rozhodování o schválení velkých projektů se bude řídit postupem stanoveným v čl. 102 obecného nařízení.</p> <p>Seznam velkých projektů, jejichž realizace je plánována během programového období, je součástí OP Doprava jako Příloha č. 1 OP Doprava.</p> <p>Příloha č. 2 zobrazuje cílový stav infrastrukturních sítí, přičemž jsou zde zobrazeny i projekty, jejichž realizace se předpokládá v rámci financování z CEF a některé projekty jsou tzv. náhradní. Mapa je pro určena pro účely přípravy projektových záměrů, zatímco v indikativním seznamu velkých projektů (Příloha č. 1) jsou uvedeny pouze projekty, které se plánují zrealizovat s vysokou mírou pravděpodobnosti a u některých projektů při zahrnutí do mapy a seznamu hraje roli etapizace. Mapa je v této podobě výstupem Dopravních sektorových strategií, 2. fáze a její aktualizace (stejně jako aktualizace indikativního seznamu velkých projektů) se bude vázat na aktualizaci relevantních výstupů Dopravních sektorových strategií, 2. fáze.</p>	

2.A.6.5 Ukazatele výstupů podle investiční priority a případně podle kategorie regionů

Tabulka 5: Společné a specifické programové ukazatele výstupů (podle investiční priority, rozdělené podle kategorie regionů pro účely ESF a případně EFRR)

Investiční priorita		7iii - Rozvoj a obnova komplexních, vysoce kvalitních a interoperabilních železničních systémů a podpora opatření na snižování hluku							
ID	Ukazatel	Jednotka měření	Fond	Kategorie regionů (je-li relevantní)	Cílová hodnota (2023)			Zdroj údajů	Četnost podávání zpráv
					M	Ž	C		
CO12a	Železnice: Celková délka rekonstruované nebo modernizované	km	FS				95,00	Ž/P	průběžně

Investiční priorita		7iii - Rozvoj a obnova komplexních, vysoce kvalitních a interoperabilních železničních systémů a podpora opatření na snižování hluku							
ID	Ukazatel	Jednotka měření	Fond	Kategorie regionů (je-li relevantní)	Cílová hodnota (2023)			Zdroj údajů	Četnost podávání zpráv
					M	Ž	C		
	železniční trati, z toho: TEN-T								
70102	Délka rekonstruovaných železničních tratí mimo TEN-T	km	FS				45,00	Ž/P	průběžně
70201	Délka rekonstruovaných železničních tratí TEN-T - GSM-R/ETCS	km	FS				930,00	Ž/P	průběžně
70202	Délka železničních tratí, na kterých je zavedeno DOZ či modernizováno zabezpečovací zařízení	km	FS				800,00	Ž/P	průběžně
70501	Počet odstranění omezení na železniční trati	odstranění	FS				23,00	Ž/P	průběžně
70601	Počet modernizací v železničních stanicích na železničních tratích mimo TEN-T	modernizace	FS				10,00	Ž/P	průběžně
70602	Počet modernizací v železničních stanicích na železničních tratích TEN-T	modernizace	FS				5,00	Ž/P	průběžně
CO12	Celková délka rekonstruovaných	km	FS				140,00	Ž/P	průběžně

Investiční priorita		7iii - Rozvoj a obnova komplexních, vysoce kvalitních a interoperabilních železničních systémů a podpora opatření na snižování hluku							
ID	Ukazatel	Jednotka měření	Fond	Kategorie regionů (je-li relevantní)	Cílová hodnota (2023)			Zdroj údajů	Četnost podávání zpráv
					M	Ž	C		
	nebo modernizovaných železničních tratí								

2.A.7 Sociální inovace, nadnárodní spolupráce a přínos k tematickým cílům 1 až 7

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

2.A.8 Výkonnostní rámec

Tabulka 6: Výkonnostní rámec prioritní osy (podle fondu a pro EFRR a ESF podle kategorie regionů)

Prioritní osa		1 - Infrastruktura pro železniční a další udržitelnou dopravu											
ID	Typ ukazatele	Ukazatel nebo klíčový krok provádění	Jednotka měření (použije-li se)	Fond	Kategorie regionů	Mílník pro rok 2018			Konečný cíl (2023)			Zdroj údajů	Popřípadě vysvětlení relevantnosti ukazatele
						M	Ž	C	M	Ž	C		
70201	Výstup	Délka rekonstruovaných železničních tratí TEN-T - GSM-R/ETCS	km	FS			290			930,00	Ž/P	Indikátor představuje další významnou skupinu aktivit v oblasti interoperability. OPD významným způsobem přispěje k zavedení ETCS/GSM-R v ČR	
CO12	Výstup	Celková délka rekonstruovaných nebo modernizovaných železničních tratí	km	FS			40			140,00	Ž/P	Indikátor charakterizuje nejvýznamnější typ aktivity v rámci prioritní osy 1. Nejvýznamnějším výstupem aktivit bude modernizace železničních tratí. Indikátor je zároveň společný ukazatel dle přílohy I nařízení 1300/2013	
FINMT	Finanční	Celkové způsobilé certifikované finanční prostředky	EUR				471 353 074			2 818 781 977,00	MS 2014+	Finanční indikátor nejlépe zohlední skutečné čerpání prostředků v rámci prioritní osy 1	

Další kvalitativní informace o stanovení výkonnostního rámce

2.A.9 Kategorie zásahů

Kategorie zásahů odpovídající obsahu prioritní osy na základě nomenklatury přijaté Komisí a orientační rozdělení podpory Unie.

Tabulky 7-11: Kategorie zásahů

Tabulka 7: Dimenze 1 – Oblast zásahu

Prioritní osa		1 - Infrastruktura pro železniční a další udržitelnou dopravu	
Fond	Kategorie regionů	Kód	Částka v EUR
CF		024. Železnice (hlavní síť TEN-T)	221 744 285,00
CF		025. Železnice (globální síť TEN-T)	966 916 303,00
CF		026. Ostatní železnice	289 634 646,00
CF		027. Mobilní majetek železnic	286 281 956,00
CF		035. Multimodální doprava (TEN-T)	131 106 868,00
CF		036. Multimodální doprava	56 787 984,00
CF		043. Infrastruktura čisté městské dopravy a její propagace (včetně zařízení a kolejových vozidel)	443 492 638,00

Tabulka 8: Dimenze 2 – Forma financování

Prioritní osa		1 - Infrastruktura pro železniční a další udržitelnou dopravu	
Fond	Kategorie regionů	Kód	Částka v EUR
CF		01. Nevratný grant	2 395 964 680,00

Tabulka 9: Dimenze 3 – Typ území

Prioritní osa		1 - Infrastruktura pro železniční a další udržitelnou dopravu	
Fond	Kategorie regionů	Kód	Částka v EUR

Prioritní osa		1 - Infrastruktura pro železniční a další udržitelnou dopravu	
Fond	Kategorie regionů	Kód	Částka v EUR
CF		01. Velké městské oblasti (hustě obydlené >50 000 obyvatel)	392 648 369,00
CF		07. Nepoužije se	2 003 316 311,00

Tabulka 10: Dimenze 4 – Mechanismus územního plnění

Prioritní osa		1 - Infrastruktura pro železniční a další udržitelnou dopravu	
Fond	Kategorie regionů	Kód	Částka v EUR
CF		01. Integrované územní investice – ve městech	117 618 582,00
CF		02. Ostatní integrované přístupy k udržitelnému rozvoji měst	35 358 261,00
CF		07. Nepoužije se	2 242 987 837,00

Tabulka 11: Dimenze 6 – Vedlejší téma ESF (pouze ESF a Iniciativa na podporu zaměstnanosti mladých lidí)

Prioritní osa		1 - Infrastruktura pro železniční a další udržitelnou dopravu	
Fond	Kategorie regionů	Kód	Částka v EUR

2.A.10 Přehled plánovaného využití technické pomoci, je-li to nutné, včetně opatření na posílení správní kapacity orgánů zapojených do řízení a kontroly programů a příjemců (použije-li se) (podle prioritní osy)

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

2.A.1 Prioritní osa

ID prioritní osy	2
Název prioritní osy	Silniční infrastruktura na síti TEN-T a veřejná infrastruktura pro čistou mobilitu a řízení silničního provozu

- Celá prioritní osa bude provedena výhradně prostřednictvím finančních nástrojů
- Celá prioritní osa bude realizována výhradně prostřednictvím finančních nástrojů zřízených na úrovni Unie
- Celá prioritní osa bude provedena výhradně prostřednictvím komunitně vedeného místního rozvoje
- Pro ESF: celá prioritní osa se zaměřuje na sociální inovace či nadnárodní spolupráci nebo obě tato témata

2.A.2 Odůvodnění pro vytvoření prioritní osy, která zahrnuje více než jednu kategorii regionů nebo více než jeden tematický cíl či fond (použije-li se)

2.A.3 Fond, kategorie regionů a základ pro výpočet podpory Unie

Fond	Kategorie regionů	Základ pro výpočet (celkové způsobilé výdaje nebo způsobilé veřejné výdaje)	Kategorie regionů u nejvzdálenějších regionů a severních řídce osídlených regionů (použije-li se)
CF		Celkem	

2.A.4 Investiční priorita

ID investiční priority	7i
Název investiční priority	Podpora multimodálního jednotného evropského dopravního prostoru prostřednictvím investic do transevropské dopravní sítě (TEN-T)

2.A.5 Specifické cíle odpovídající investiční prioritě a očekávané výsledky

ID specifického cíle	2.1
Název specifického cíle	Zlepšení propojení center a regionů a zvýšení bezpečnosti a efektivnosti silniční dopravy prostřednictvím výstavby, obnovy a modernizace dálnic, rychlostních silnic a silnic sítě TEN-T včetně rozvoje systémů ITS

Výsledky, kterých členské státy chtějí dosáhnout s podporou Unie

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. Výstavba a modernizace silniční infrastruktury by rovněž měla přispět k snížení expozice obyvatelstva emisemi z dopravy v souladu s cíli regionálních programů zlepšování kvality ovzduší podle Směrnice 2008/50/ES.

Cílem navrhovaných intervencí tedy je:

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

Pro výsledek úspory času bude na požadavek EK stanovena metodika pro určení nenulové výchozí hodnoty která bude zanesena při modifikaci OP tak, aby byla zohledněna hodnota času před implementací projektů.

Tabulka 3: Specifické programové ukazatele výsledků, podle specifického cíle (pro EFRR a Fond soudržnosti)

Specifický cíl		2.1 - Zlepšení propojení center a regionů a zvýšení bezpečnosti a efektivity silniční dopravy prostřednictvím výstavby, obnovy a modernizace dálnic, rychlostních silnic a silnic sítě TEN-T včetně rozvoje systémů ITS						
ID	Ukazatel	Jednotka měření	Kategorie regionů (je-li relevantní)	Výchozí hodnota	Výchozí rok	Cílová hodnota (2023)	Zdroj údajů	Četnost podávání zpráv
36191	Množství produkce emisí NOx z dopravy	t		20,68	2013	15,39	ŘO	1x za rok
36181	Množství produkce emisí PM10 z dopravy	t		5,77	2013	4,80	ŘO	1x za rok
72311	Úspora času v silniční dopravě	osobohodiny / rok		0,00	2013	7 994 857,00	Ž/P	průběžně

2.A.6 Opatření, jež má být podpořeno v rámci investiční priority (podle investiční priority)

2.A.6.1 Popis typů a příkladů opatření, která mají být podporována, a jejich očekávaný přínos k plnění specifických cílů, případně včetně určení hlavních cílových skupin, konkrétních cílových území a druhů příjemců

Investiční priorita	7i - Podpora multimodálního jednotného evropského dopravního prostoru prostřednictvím investic do transevropské dopravní sítě (TEN-T)
Podporované aktivity v rámci specifického cíle 2.1 budou:	
<ul style="list-style-type: none">• 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• Podpora zavádění nových technologií a aplikací pro ochranu dopravní infrastruktury i optimalizaci dopravy	
V rámci výstavby, modernizace a zkapacitnění silniční infrastruktury budou podporována také opatření ke snížení negativních dopadů na bezpečnost provozu, životní prostředí a lidské zdraví včetně odstraňování nebezpečných míst a nezbytných intervencí v ochranném pásmu komunikací a rovněž vybavení doprovodnou infrastrukturou pro správu silnic, dohled nad bezpečností a plynulostí provozu (včetně potřebných kontrolních stanovišť v rámci odpočívek) a činnost IZS.	
Hlavní cílové skupiny: Uživatelé silniční dopravy – cestující, provozovatelé silniční dopravy, dopravci, speditéři	
Cílová území: území celé ČR	
Příjemci: Příjemci podpory budou vlastníci/správci dotčené silniční infrastruktury, zejména ŘSD ČR	
Forma podpory: Nevratná přímá pomoc	

2.A.6.2 Hlavní zásady pro výběr operací

Investiční priorita	7i - Podpora multimodálního jednotného evropského dopravního prostoru prostřednictvím investic do transevropské dopravní sítě (TEN-T)
----------------------------	---

Investiční priorita	7i - Podpora multimodálního jednotného evropského dopravního prostoru prostřednictvím investic do transevropské dopravní sítě (TEN-T)
<p>Projekty budou zpracovány a předkládány žadateli. Výběr projektů bude proveden Řídicím orgánem OP Doprava, a to na základě výstupu odborného posouzení souladu s kritérii výběru projektů schválenými Monitorovacím výborem. Velké projekty (projekty s celkovými způsobilými náklady nad 75 mil. EUR) budou předkládány Evropské komisi prostřednictvím Řídicího orgánu OP Doprava (MD).</p>	
<p>U předložených projektů budou hodnoceny tyto základní parametry:</p>	
<ul style="list-style-type: none"> • soulad projektu a jeho cílů s cíli OP Doprava, • soulad projektu s DSS, • společenská ekonomická efektivnost a zdůvodnění účelnosti vynaložených prostředků – hodnota za peníze, • zajištění udržitelnosti projektu (zejména z pohledu provozování projektu a údržby), • naplňování cílů DP ČR a DP EU, • plnění specifických cílů a soulad s příslušnou prioritní osou, • příspěvek realizace projektu ke zkvalitnění životního prostředí a zlepšení veřejného zdraví, a to mimo jiné prostřednictvím: <ul style="list-style-type: none"> ○ naplňování cílů programů zlepšování kvality ovzduší (vytvořených dle ustanovení zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší), ○ příspěvku realizace projektu ke snížení emisí, a to včetně primárních částic a prekurzorů sekundárních částic v obydlých oblastech, • slučitelnost s horizontálními politikami Unie, • v relevantních případech ekonomická způsobilost žadatele, • další potřebné dokumenty a doklady dle povahy projektu a evropských či národních legislativních a metodických požadavků (např. studie proveditelnosti, stanoviska příslušných orgánů, znalecké či expertní posudky apod.). 	
<p>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.</p>	
<p>Žádný projekt neobdrží finanční prostředky Unie předtím, než splní veškeré požadavky kladené legislativou EU – a zejména nikoli předtím, než bude dokončeno vyhodnocení EIA (tam, kde je příslušnou legislativou požadováno).</p>	

2.A.6.3 Plánované využití finančních nástrojů (použije-li se)

Investiční priorita	7i - Podpora multimodálního jednotného evropského dopravního prostoru prostřednictvím investic do transevropské dopravní sítě (TEN-T)
V rámci této investiční priority je zvažováno částečné užití plánované alokace prostřednictvím finančních nástrojů, v jehož rámci by finanční prostředky byly ze strany zprostředkujícího subjektu poskytovány nikoliv ve formě dotace, ale ve formě finančních nástrojů. Cílem tohoto modelu by bylo možné zapojení soukromého kapitálu do rozvoje dopravní infrastruktury a související multiplikační efekt z hlediska objemu finančních zdrojů. Tento postup je pouze zvažován a byl předmětem ex-ante analýzy.	

2.A.6.4 Plánované využití velkých projektů (použije-li se)

Investiční priorita	7i - Podpora multimodálního jednotného evropského dopravního prostoru prostřednictvím investic do transevropské dopravní sítě (TEN-T)
<p>OP Doprava bude realizován mimo jiné prostřednictvím tzv. velkých projektů, jejichž celkové způsobilé náklady budou vyšší než 75 mil. EUR, a to ve všech věcných prioritních osách.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Proces rozhodování o schválení velkých projektů se bude řídit postupem stanoveným v čl. 102 obecného nařízení.</p> <p>Seznam velkých projektů, jejichž realizace je plánována během programového období, je součástí OP Doprava jako Příloha č. 1 OP Doprava.</p> <p>Příloha č. 2 zobrazuje cílový stav infrastrukturních sítí, přičemž jsou zde zobrazeny i projekty, jejichž realizace se předpokládá v rámci financování z CEF a některé projekty jsou tzv. náhradní. Mapa je určena pro účely přípravy projektových záměrů, zatímco v indikativním seznamu velkých projektů (Příloha č. 1) jsou uvedeny pouze projekty, které se plánují zrealizovat s vysokou mírou pravděpodobnosti a u některých projektů při zahrnutí do mapy a seznamu hraje roli etapizace. Mapa je v této podobě výstupem Dopravních sektorových strategií, 2. fáze a její aktualizace (stejně jako aktualizace indikativního seznamu velkých projektů) se bude vázat na aktualizaci relevantních výstupů Dopravních sektorových strategií, 2. fáze.</p>	

Investiční priorita	7i - Podpora multimodálního jednotného evropského dopravního prostoru prostřednictvím investic do transevropské dopravní sítě (TEN-T)
----------------------------	---

2.A.6.5 Ukazatele výstupů podle investiční priority a případně podle kategorie regionů

Tabulka 5: Společné a specifické programové ukazatele výstupů (podle investiční priority, rozdělené podle kategorie regionů pro účely ESF a případně EFRR)

Investiční priorita		7i - Podpora multimodálního jednotného evropského dopravního prostoru prostřednictvím investic do transevropské dopravní sítě (TEN-T)							
ID	Ukazatel	Jednotka měření	Fond	Kategorie regionů (je-li relevantní)	Cílová hodnota (2023)			Zdroj údajů	Četnost podávání zpráv
					M	Ž	C		
CO13a	Silnice: Celková délka nově postavených silnic, z toho: TEN-T	km	FS				75,00	Ž/P	průběžně
CO14a	Silnice: Celková délka rekonstruovaných nebo modernizovaných silnic, z toho: TEN-T	km	FS				68,00	Ž/P	průběžně
CO13	Celková délka nově postavených silnic	km	FS				75,00	Ž/P	průběžně
CO14	Celková délka rekonstruovaných nebo modernizovaných silnic	km	FS				68,00	Ž/P	průběžně

2.A.4 Investiční priorita

ID investiční priority	7ii
-------------------------------	-----

ID investiční priority	7ii
Název investiční priority	Rozvoj a zlepšování nízkouhlikových dopravních systémů (včetně systémů s nízkou hlučností) šetrnějších k životnímu prostředí včetně vnitrozemské a námořní lodní dopravy, přístavů, multimodálních spojů a letecké infrastruktury s cílem podporovat udržitelnou regionální a místní mobilitu

2.A.5 Specifické cíle odpovídající investiční prioritě a očekávané výsledky

ID specifického cíle	2.2
Název specifického cíle	Vytvoření podmínek pro širší využití vozidel na alternativní pohon na silniční síti
Výsledky, kterých členské státy chtějí dosáhnout s podporou Unie	<p>Návrh směrnice o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva stanovuje požadavky na infrastrukturu napájecích a dobíjecích stanic pro elektřinu a zemní plyn (CNG a LNG), která má klíčový význam pro přijetí těchto alternativních paliv spotřebiteli (zavedení na trh) a pro další rozvoj a využití těchto technologií v odvětví.</p> <p>Konkrétní počet dobíjecích stanic v jednotlivých členských státech si budou státy stanovovat ve svých národních politických rámcích, a to na základě analýzy potřeb trhu. Vycházet by se přitom mělo z odhadovaného počtu registrovaných elektrických vozidel v roce 2020.</p> <p>V případě čerpacích stanic s LNG stanoví návrh směrnice požadavek zajistit v rámci základní transevropské dopravní sítě (TEN-T) jejich vybudování ve vybraných námořních a vnitrozemských přístavech a na dálnicích v takových rozestupech, které zajistí pohyb těchto vozidel napříč všemi členskými státy. Obdobný požadavek ve vztahu k silniční síti stanoví návrh směrnice i u čerpacích stanic s CNG s tím, že v tomto případě se daný požadavek kromě hlavní sítě TEN-T týká i městských aglomerací.</p> <p>V ČR se v této souvislosti předpokládá do konce roku 2014 přijetí Národního akčního plánu pro čistou mobilitu, jehož zpracování je v gesci MPO a který bude obsahovat podrobnou strategii a akční plán na podporu čisté mobility v ČR – z něj bude vycházet program podpory, který bude realizován tímto SC. Tento specifický cíl rovněž přispěje k naplňování programů zlepšování kvality ovzduší, podle Směrnice 2008/50/ES o kvalitě vnějšího ovzduší a čistším ovzduší pro Evropu, Střednědobé strategie (do roku 2020) zlepšení kvality ovzduší v ČR a souladu s národními emisními stropy.</p> <p>Cílem navrhovaných intervencí je:</p> <ul style="list-style-type: none"> • vytvoření podmínek pro širší využití vozidel na alternativní pohon na silniční síti, a to zejména ve městech a na hlavní

	síť TEN-T, kde se předpokládá širší využití těchto vozidel, příspěvek k naplňování cílů Strategie Evropa 2020 dle požadavků Směrnice o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva.
ID specifického cíle	2.3
Název specifického cíle	Zlepšení řízení dopravního provozu a zvyšování bezpečnosti dopravního provozu
Výsledky, kterých členské státy chtějí dosáhnout s podporou Unie	<p>Aby bylo v co nejvyšší možné míře zamezeno vytváření vzájemně nekompatibilních řešení a roztržičnosti 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 (např. CO2 NO2 a PM10) a spotřeby energie, mimo jiné prostřednictvím podpory udržitelnějších způsobů dopravy, mezi něž patří tramvaje, metro, vlaky, autobusy, trolejbusy, sdílení automobilů atd. Realitou na silniční síť TEN-T v ČR je nedostatečné využití potenciálu ITS a nových technologií a aplikací, vč. systémů využívajících družicové systémy a infrastruktur využívajících prostorových dat (SDI).</p> <p>Cílem navržených intervencí je tedy dosud nevybavenou silniční infrastrukturu na síť TEN-T a ve městech postupně vybavovat vhodnými systémy ITS, které napomohou ke zlepšení řízení dopravního provozu, ke zlepšení řízení mimořádných situací a ke snížení nehodovosti a snižování následků závažných zranění způsobených dopravními nehodami. Dále jde o vybavování systémy, které napomohou k účinnější kontrole dodržování pravidel dopravního provozu.</p> <p>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.</p> <p>Jelikož tento specifický cíl bude přispívat k snížení emisí jako např. PM a NO2, je v souladu s programy zlepšování kvality</p>

	ovzduší a s národními emisními stropy.
--	--

Tabulka 3: Specifické programové ukazatele výsledků, podle specifického cíle (pro EFRR a Fond soudržnosti)

Specifický cíl		2.2 - Vytvoření podmínek pro širší využití vozidel na alternativní pohon na silniční síti						
ID	Ukazatel	Jednotka měření	Kategorie regionů (je-li relevantní)	Výchozí hodnota	Výchozí rok	Cílová hodnota (2023)	Zdroj údajů	Četnost podávání zpráv
75310	Kapacita zařízení určených k nabíjení vozidel	kW		1 164,00	2013	16 300,00	Ž/P	průběžně

Specifický cíl		2.3 - Zlepšení řízení dopravního provozu a zvyšování bezpečnosti dopravního provozu						
ID	Ukazatel	Jednotka měření	Kategorie regionů (je-li relevantní)	Výchozí hodnota	Výchozí rok	Cílová hodnota (2023)	Zdroj údajů	Četnost podávání zpráv
72410	Pokrytí silniční sítě ITS	%		31,00	2013	44,00	ŘO	1x za rok
72420	Počet nehod se smrtelným zraněním	počet osob		59,00	2013	34,00	ŘO	1x za rok

2.A.6 Opatření, jež má být podpořeno v rámci investiční priority (podle investiční priority)

2.A.6.1 Popis typů a příkladů opatření, která mají být podporována, a jejich očekávaný přínos k plnění specifických cílů, případně včetně určení hlavních cílových skupin, konkrétních cílových území a druhů příjemců

Investiční priorit	7ii - Rozvoj a zlepšování nízkouhlíkových dopravních systémů (včetně systémů s nízkou hlučností) šetrnějších k životnímu prostředí včetně vnitrozemské a námořní lodní dopravy, přístavů, multimodálních spojů a letištní infrastruktury s cílem podporovat udržitelnou regionální a místní mobilitu
Podporované aktivity v rámci specifického cíle 2.2:	
<ul style="list-style-type: none">vybavení veřejné dopravní infrastruktury napájecími a dobíjecími stanicemi pro alternativní pohony, mimo jiné v rámci existujících <i>park and ride</i> 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	
Podporované aktivity v rámci specifického cíle 2.3:	
<ul style="list-style-type: none">Rozvoj systémů a služeb včetně ITS na síti TEN-T a ve městech pro řízení dopravy a ovlivňování dopravních proudů na městské silniční sítiPodpora 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.)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	

Investiční priorita	7ii - Rozvoj a zlepšování nízkouhlíkových dopravních systémů (včetně systémů s nízkou hlučností) šetrnějších k životnímu prostředí včetně vnitrozemské a námořní lodní dopravy, přístavů, multimodálních spojů a letištní infrastruktury s cílem podporovat udržitelnou regionální a místní mobilitu
řidičům a cestujícím ve městech a v rámci sítě TEN-T a související infrastruktury	
<p>Moderní informační a komunikační technologie umožnily vznik nových systémů a aplikací v dopravě nazývaných jako dopravní telematika nebo inteligentní dopravní systémy a služby. ITS představují podstatnou součást řešení jak se vypořádat s problémy rostoucí dopravy v budoucnosti. ITS umožňují komplexní pohled na všechny druhy dopravy a ulehčují řešení koordinace propojení různých dopravních systémů.</p>	
<p>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.</p>	
<p>Hlavní cílové skupiny: Uživatelé silniční dopravy ve městech a na síti TEN-T</p>	
<p>Cílová území: Území celé ČR</p>	
<p>Příjemci: Příjemci podpory budou vlastníci/správci dotčené infrastruktury</p>	
<p>Forma podpory: Nevratná přímá pomoc</p>	

2.A.6.2 Hlavní zásady pro výběr operací

Investiční priorita	7ii - Rozvoj a zlepšování nízkouhlíkových dopravních systémů (včetně systémů s nízkou hlučností) šetrnějších k životnímu prostředí včetně vnitrozemské a námořní lodní dopravy, přístavů, multimodálních spojů a letištní infrastruktury s cílem podporovat udržitelnou regionální a místní mobilitu
<p>Projekty budou zpracovány a předkládány žadateli. Výběr projektů bude proveden Řídicím orgánem OP Doprava, a to na základě výstupu odborného posouzení souladu s kritérii výběru projektů schválenými Monitorovacím výborem. Velké projekty (projekty s celkovými způsobilými náklady nad 75 mil. EUR) budou předkládány Evropské komisi prostřednictvím Řídicího orgánu OP Doprava (MD).</p>	
<p>U předložených projektů budou hodnoceny tyto základní parametry:</p>	
<ul style="list-style-type: none">• soulad projektu a jeho cílů s cíli OP Doprava,• soulad projektu s DSS,• společenská ekonomická efektivnost a zdůvodnění účelnosti vynaložených prostředků – hodnota za peníze,• zajištění udržitelnosti projektu (zejména z pohledu provozování projektu a údržby),• naplňování cílů DP ČR a DP EU,• plnění specifických cílů a soulad s příslušnou prioritní osou,• příspěvek realizace projektu ke zkvalitnění životního prostředí a zlepšení veřejného zdraví, a to mimo jiné prostřednictvím:<ul style="list-style-type: none">○ naplňování cílů programů zlepšování kvality ovzduší (vytvořených dle ustanovení zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší),○ příspěvku realizace projektu ke snížení emisí, a to včetně primárních částic a prekursorů sekundárních částic v obydlených oblastech,• slučitelnost s horizontálními politikami Unie,• v relevantních případech ekonomická způsobilost žadatele,• další potřebné dokumenty a doklady dle povahy projektu a evropských či národních legislativních a metodických požadavků (např. studie proveditelnosti, stanoviska příslušných orgánů, znalecké či expertní posudky apod.).	
<p>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.</p>	
<p>Žádný projekt neobdrží finanční prostředky Unie předtím, než splní veškeré požadavky kladené legislativou EU – a zejména nikoli předtím, než bude dokončeno vyhodnocení EIA (tam, kde je příslušnou legislativou požadováno).</p>	

2.A.6.3 Plánované využití finančních nástrojů (použije-li se)

Investiční priorita	7ii - Rozvoj a zlepšování nízkouhlíkových dopravních systémů (včetně systémů s nízkou hlučností) šetrnějších k životnímu prostředí včetně vnitrozemské a námořní lodní dopravy, přístavů, multimodálních spojů a letištní infrastruktury s cílem podporovat udržitelnou regionální a místní mobilitu

2.A.6.4 Plánované využití velkých projektů (použije-li se)

Investiční priorita	7ii - Rozvoj a zlepšování nízkouhlíkových dopravních systémů (včetně systémů s nízkou hlučností) šetrnějších k životnímu prostředí včetně vnitrozemské a námořní lodní dopravy, přístavů, multimodálních spojů a letištní infrastruktury s cílem podporovat udržitelnou regionální a místní mobilitu
<p>OP Doprava bude realizován mimo jiné prostřednictvím tzv. velkých projektů, jejichž celkové způsobilé náklady budou vyšší než 75 mil. EUR, a to ve všech věcných prioritních osách.</p> <p>Velké projekty budou do financování v rámci OPD zařazeny především na základě výstupů Knihy 10 Dopravních sektorových strategií, 2. fáze, v jejichž rámci byla potřebnost a předpokládaná efektivnost těchto projektů posouzena prostřednictvím multikriteriální analýzy a zjednodušené CBA. V případě velkých projektů bude projektová žádost předložena spolu se studií proveditelnosti, cost-benefit analýzou včetně ekonomické a finanční analýzy, analýzy rizik a analýzy environmentálních dopadů.</p> <p>Proces rozhodování o schválení velkých projektů se bude řídit postupem stanoveným v čl. 102 obecného nařízení.</p> <p>Seznam velkých projektů, jejichž realizace je plánována během programového období, je součástí OP Doprava jako Příloha č. 1 OP Doprava.</p> <p>Příloha č. 2 zobrazuje cílový stav infrastrukturních sítí, přičemž jsou zde zobrazeny i projekty, jejichž realizace se předpokládá v rámci financování z CEF a některé projekty jsou tzv. náhradní. Mapa je pro určena pro účely přípravy projektových záměrů, zatímco v indikativním seznamu velkých projektů (Příloha č. 1) jsou uvedeny pouze projekty, které se plánují zrealizovat s vysokou mírou pravděpodobnosti a u některých projektů při zahrnutí do mapy a seznamu hraje roli etapizace. Mapa je v této podobě výstupem Dopravních sektorových strategií, 2. fáze a její aktualizace (stejně jako aktualizace indikativního seznamu velkých projektů) se bude vázat na aktualizaci relevantních výstupů Dopravních sektorových strategií, 2. fáze.</p>	

2.A.6.5 Ukazatele výstupů podle investiční priority a případně podle kategorie regionů

Tabulka 5: Společné a specifické programové ukazatele výstupů (podle investiční priority, rozdělené podle kategorie regionů pro účely ESF a případně EFRR)

Investiční priorita		7ii - Rozvoj a zlepšování nízkouhlíkových dopravních systémů (včetně systémů s nízkou hlučností) šetrnějších k životnímu prostředí včetně vnitrozemské a námořní lodní dopravy, přístavů, multimodálních spojů a letištní infrastruktury s cílem podporovat udržitelnou regionální a místní mobilitu							
ID	Ukazatel	Jednotka měření	Fond	Kategorie regionů (je-li relevantní)	Cílová hodnota (2023)			Zdroj údajů	Četnost podávání zpráv
					M	Ž	C		
72401	Počet zařízení a služeb ITS	ks	FS				140,00	Ž/P	průběžně
75300	Počet nově pořízených či zmodernizovaných zařízení technické infrastruktury pro ekologická vozidla	zařízení	FS				1 000,00	Ž/P	průběžně

2.A.7 Sociální inovace, nadnárodní spolupráce a přínos k tematickým cílům 1 až 7

Prioritní osa	2 - Silniční infrastruktura na síti TEN-T a veřejná infrastruktura pro čistou mobilitu a řízení silničního provozu
---------------	--

2.A.8 Výkonnostní rámec

Tabulka 6: Výkonnostní rámec prioritní osy (podle fondu a pro EFRR a ESF podle kategorie regionů)

Prioritní osa		2 - Silniční infrastruktura na síti TEN-T a veřejná infrastruktura pro čistou mobilitu a řízení silničního provozu											
ID	Typ ukazatele	Ukazatel nebo klíčový krok provádění	Jednotka měření (použije-li se)	Fond	Kategorie regionů	Mílník pro rok 2018			Konečný cíl (2023)			Zdroj údajů	Popřípadě vysvětlení relevantnosti ukazatele
						M	Ž	C	M	Ž	C		
FINMT	Finanční	Celkové způsobilé certifikované finanční prostředky	EUR	FS			252636275			1 474 456 991,00	MS 2014+	Finanční indikátor nejlépe zohlední skutečné čerpání	

Prioritní osa		2 - Silniční infrastruktura na síti TEN-T a veřejná infrastruktura pro čistou mobilitu a řízení silničního provozu											
ID	Typ ukazatele	Ukazatel nebo klíčový krok provádění	Jednotka měření (použije-li se)	Fond	Kategorie regionů	Milník pro rok 2018			Konečný cíl (2023)			Zdroj údajů	Popřípadě vysvětlení relevantnosti
													prostředků v rámci prioritní osy 2.
CO13	Výstup	Celková délka nově postavených silnic	km	FS				16			75,00	Ž/P	Indikátor je společný dle přílohy I nařízení 1300/2013 a charakterizuje významnou část aktivit v rámci prioritní osy 2
CO14	Výstup	Celková délka rekonstruovaných nebo modernizovaných silnic	km	FS				22			68,00	Ž/P	Indikátor je významný pro prioritní osu 2, protože zastupuje značnou část aktivit a zároveň je společný ukazatel dle přílohy I nařízení 1300/2013.

Další kvalitativní informace o stanovení výkonnostního rámce

2.A.9 Kategorie zásahů

Kategorie zásahů odpovídající obsahu prioritní osy na základě nomenklatury přijaté Komisí a orientační rozdělení podpory Unie.

Tabulky 7-11: Kategorie zásahů

Tabulka 7: Dimenze 1 – Oblast zásahu

Prioritní osa		2 - Silniční infrastruktura na síti TEN-T a veřejná infrastruktura pro čistou mobilitu a řízení silničního provozu	
Fond	Kategorie regionů	Kód	Částka v EUR
CF		013. Energeticky účinné renovace veřejné infrastruktury, demonstrační projekty a podpůrná opatření	31 837 703,00
CF		028. Dálnice a silnice TEN-T – hlavní síť (nově postavené)	307 419 808,00
CF		029. Dálnice a silnice TEN-T – globální síť (nově postavené)	536 953 890,00
CF		033. Rekonstruované nebo modernizované silnice TEN-T	229 534 082,00
CF		044. Inteligentní dopravní systémy (včetně zavedení správy poptávky, odbavovacích systémů, IT systémů pro sledování, kontrolu a poskytování informací)	147 542 959,00

Tabulka 8: Dimenze 2 – Forma financování

Prioritní osa		2 - Silniční infrastruktura na síti TEN-T a veřejná infrastruktura pro čistou mobilitu a řízení silničního provozu	
Fond	Kategorie regionů	Kód	Částka v EUR
CF		01. Nevratný grant	1 253 288 442,00

Tabulka 9: Dimenze 3 – Typ území

Prioritní osa		2 - Silniční infrastruktura na síti TEN-T a veřejná infrastruktura pro čistou mobilitu a řízení silničního provozu	
Fond	Kategorie regionů	Kód	Částka v EUR
CF		07. Nepoužije se	1 253 288 442,00

Tabulka 10: Dimenze 4 – Mechanismus územního plnění

Prioritní osa		2 - Silniční infrastruktura na síti TEN-T a veřejná infrastruktura pro čistou mobilitu a řízení silničního provozu	
Fond	Kategorie regionů	Kód	Částka v EUR
CF		01. Integrované územní investice – ve městech	35 358 261,00
CF		02. Ostatní integrované přístupy k udržitelnému rozvoji měst	18 278 698,00
CF		07. Nepoužije se	1 199 651 483,00

Tabulka 11: Dimenze 6 – Vedlejší téma ESF (pouze ESF a Iniciativa na podporu zaměstnanosti mladých lidí)

Prioritní osa		2 - Silniční infrastruktura na síti TEN-T a veřejná infrastruktura pro čistou mobilitu a řízení silničního provozu	
Fond	Kategorie regionů	Kód	Částka v EUR

2.A.10 Přehled plánovaného využití technické pomoci, je-li to nutné, včetně opatření na posílení správní kapacity orgánů zapojených do řízení a kontroly programů a příjemců (použije-li se) (podle prioritní osy)

Prioritní osa:		2 - Silniční infrastruktura na síti TEN-T a veřejná infrastruktura pro čistou mobilitu a řízení silničního provozu	
----------------	--	--	--

2.A.1 Prioritní osa

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

- Celá prioritní osa bude provedena výhradně prostřednictvím finančních nástrojů
- Celá prioritní osa bude realizována výhradně prostřednictvím finančních nástrojů zřízených na úrovni Unie
- Celá prioritní osa bude provedena výhradně prostřednictvím komunitně vedeného místního rozvoje
- Pro ESF: celá prioritní osa se zaměřuje na sociální inovace či nadnárodní spolupráci nebo obě tato témata

2.A.2 Odůvodnění pro vytvoření prioritní osy, která zahrnuje více než jednu kategorii regionů nebo více než jeden tematický cíl či fond (použije-li se)

2.A.3 Fond, kategorie regionů a základ pro výpočet podpory Unie

Fond	Kategorie regionů	Základ pro výpočet (celkové způsobilé výdaje nebo způsobilé veřejné výdaje)	Kategorie regionů u nejvzdálenějších regionů a severních řídce osídlených regionů (použije-li se)
ERDF	Méně rozvinuté	Celkem	

2.A.4 Investiční priorita

ID investiční priority	7b
Název investiční priority	Zvyšování regionální mobility prostřednictvím připojení sekundárních a terciárních uzlů k infrastruktuře sítě TEN-T, včetně multimodálních uzlů

2.A.5 Specifické cíle odpovídající investiční prioritě a očekávané výsledky

ID specifického cíle	3.1
Název specifického cíle	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

<p>Výsledky, kterých členské státy chtějí dosáhnout s podporou Unie</p>	<p>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.</p> <p>Tempo přestavby a obnovy silnic I. třídy neodpovídá potřebám zlepšení dopravní situace na těchto silnicích, a to zejména tam, kde současná trasa vede v průtazích městy a obcemi, a to ani z hlediska ochrany životního prostředí v jejich okolí. Uživatelé se potýkají s často nedostatečnými parametry komunikace a s malou vybaveností. Průjezdy městy a obcemi na stávajících trasách silnic I. třídy mají vliv na plynulost provozu na těchto komunikacích, a tak značně zhoršují kvalitu životního prostředí obyvatel.</p> <p>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.</p> <p>Cílem navrhovaných intervencí je proto výstavba, obnova a zlepšení parametrů dálnic, rychlostních silnic a silnic I. třídy mimo síť TEN-T za účelem zlepšení dostupnosti regionů, budování obchvatů sídel na silnicích I. třídy s nejvyššími intenzitami dopravy na základě multikriteriální analýzy a zvýšení bezpečnosti a plynulosti dopravy a snížení dopadů na životní prostředí.</p>
--	---

Tabulka 3: Specifické programové ukazatele výsledků, podle specifického cíle (pro EFRR a Fond soudržnosti)

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						
ID	Ukazatel	Jednotka měření	Kategorie regionů (je-li relevantní)	Výchozí hodnota	Výchozí rok	Cílová hodnota (2023)	Zdroj údajů	Četnost podávání zpráv
36191	Množství produkce emisí NOx z dopravy	t	Méně rozvinuté	0,82	2013	0,29	ŘO	1x za rok
36181	Množství produkce emisí PM10 z dopravy	t	Méně rozvinuté	0,17	2013	0,04	ŘO	1x za rok
72311	Úspora času v silniční dopravě	osobohodiny / rok	Méně rozvinuté	0,00	2013	49 657,00	Ž/P	průběžně

2.A.6 Opatření, jež má být podpořeno v rámci investiční priority (podle investiční priority)

2.A.6.1 Popis typů a příkladů opatření, která mají být podporována, a jejich očekávaný přínos k plnění specifických cílů, případně včetně určení hlavních cílových skupin, konkrétních cílových území a druhů příjemců

Investiční priorita	7b - Zvyšování regionální mobility prostřednictvím připojení sekundárních a terciárních uzlů k infrastruktuře sítě TEN-T, včetně multimodálních uzlů
Podporované aktivity v rámci specifického cíle 3.1 - budou:	
<ul style="list-style-type: none">• rekonstrukce, modernizace, obnova a výstavba silnic a dálnic ve vlastnictví státu mimo síť TEN-T včetně zavádění ITS, propojování regionálních dopravních řídicích a informačních center s národním dopravním řídicím a informačním centrem včetně rozvoje infrastruktur rozvojových dat,• výstavba obchvatů a přeložek.	
V rámci rekonstrukce a modernizace silniční infrastruktury zde budou podporována také opatření ke snížení negativních dopadů na bezpečnost provozu, životní prostředí a lidské zdraví včetně odstraňování nebezpečných míst a nezbytných intervencí v ochranném pásmu komunikací.	
Hlavní cílové skupiny: Uživatelé silniční dopravy – cestující, provozovatelé dopravy	
Cílová území: území celé ČR mimo hl. města Prahy	
Příjemci: Příjemci podpory budou vlastníci/správci dotčené infrastruktury, zejména ŘSD ČR	
Forma podpory: Nevratná přímá pomoc	

2.A.6.2 Hlavní zásady pro výběr operací

Investiční priorita	7b - Zvyšování regionální mobility prostřednictvím připojení sekundárních a terciárních uzlů k infrastruktuře sítě TEN-T, včetně multimodálních uzlů
Projekty budou zpracovány a předkládány žadateli. Výběr projektů bude proveden Řídicím orgánem OP Doprava, a to na základě výstupu odborného posouzení souladu s kritérii výběru projektů schválenými Monitorovacím výborem. Velké projekty (projekty s celkovými způsobilými náklady nad 75 mil.	

Investiční priorita	7b - Zvyšování regionální mobility prostřednictvím připojení sekundárních a terciárních uzlů k infrastruktuře sítě TEN-T, včetně multimodálních uzlů
<p>EUR) budou předkládány Evropské komisi prostřednictvím Řídícího orgánu OP Doprava (MD).</p> <p>U předložených projektů budou hodnoceny tyto základní parametry:</p> <ul style="list-style-type: none"> • soulad projektu a jeho cílů s cíli OP Doprava, • soulad projektu s DSS, • společenská ekonomická efektivnost a zdůvodnění účelnosti vynaložených prostředků – hodnota za peníze, • zajištění udržitelnosti projektu (zejména z pohledu provozování projektu a údržby), • naplňování cílů DP ČR a DP EU, • plnění specifických cílů a soulad s příslušnou prioritní osou, • příspěvek realizace projektu ke zkvalitnění životního prostředí a zlepšení veřejného zdraví, a to mimo jiné prostřednictvím: <ul style="list-style-type: none"> ○ naplňování cílů programů zlepšování kvality ovzduší (vytvořených dle ustanovení zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší), ○ příspěvku realizace projektu ke snížení emisí, a to včetně primárních částic a prekurzorů sekundárních částic v obydlených oblastech, • slučitelnost s horizontálními politikami Unie, • v relevantních případech ekonomická způsobilost žadatele, • další potřebné dokumenty a doklady dle povahy projektu a evropských či národních legislativních a metodických požadavků (např. studie proveditelnosti, stanoviska příslušných orgánů, znalecké či expertní posudky apod.). <p>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.</p> <p>Žádný projekt neobdrží finanční prostředky Unie předtím, než splní veškeré požadavky kladené legislativou EU – a zejména nikoli předtím, než bude dokončeno vyhodnocení EIA (tam, kde je příslušnou legislativou požadováno).</p>	

2.A.6.3 Plánované využití finančních nástrojů (použije-li se)

Investiční priorita	7b - Zvyšování regionální mobility prostřednictvím připojení sekundárních a terciárních uzlů k infrastruktuře sítě TEN-T, včetně multimodálních uzlů
V rámci této investiční priority je zvažováno částečné užití plánované alokace prostřednictvím finančních nástrojů, v jehož rámci by finanční prostředky	

Investiční priorita	7b - Zvyšování regionální mobility prostřednictvím připojení sekundárních a terciárních uzlů k infrastruktuře sítě TEN-T, včetně multimodálních uzlů
<p>byly ze strany zprostředkujícího subjektu byly prostředky poskytovány nikoliv ve formě dotace, ale ve formě finančních nástrojů. Cílem tohoto modelu by bylo možné zapojení soukromého kapitálu do rozvoje dopravní infrastruktury a související multiplikační efekt z hlediska objemu finančních zdrojů. Tento postup je pouze zvažován, byl předmětem ex-ante analýzy.</p>	

2.A.6.4 Plánované využití velkých projektů (použije-li se)

Investiční priorita	7b - Zvyšování regionální mobility prostřednictvím připojení sekundárních a terciárních uzlů k infrastruktuře sítě TEN-T, včetně multimodálních uzlů
<p>OP Doprava bude realizován mimo jiné prostřednictvím tzv. velkých projektů, jejichž celkové způsobilé náklady budou vyšší než 75 mil. EUR, a to ve všech věcných prioritních osách.</p> <p>Velké projekty budou do financování v rámci OPD zařazeny především na základě výstupů Knihy 10 Dopravních sektorových strategií, 2. fáze, v jejichž rámci byla potřebnost a předpokládaná efektivnost těchto projektů posouzena prostřednictvím multikriteriální analýzy a zjednodušené CBA.</p> <p>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.</p> <p>Proces rozhodování o schválení velkých projektů se bude řídit postupem stanoveným v čl. 102 obecného nařízení.</p> <p>Seznam velkých projektů, jejichž realizace je plánována během programového období, je součástí OP Doprava jako Příloha č. 1 OP Doprava.</p> <p>Příloha č. 2 zobrazuje cílový stav infrastrukturních sítí, přičemž jsou zde zobrazeny i projekty, jejichž realizace se předpokládá v rámci financování z CEF a některé projekty jsou tzv. náhradní. Mapa je určena pro účely přípravy projektových záměrů, zatímco v indikativním seznamu velkých projektů (Příloha č. 1) jsou uvedeny pouze projekty, které se plánují zrealizovat s vysokou mírou pravděpodobnosti a u některých projektů při zahrnutí do mapy a seznamu hraje roli etapizace. Mapa je v této podobě výstupem Dopravních sektorových strategií, 2. fáze a její aktualizace (stejně jako aktualizace indikativního seznamu velkých projektů) se bude vázat na aktualizaci relevantních výstupů Dopravních sektorových strategií, 2. fáze.</p>	

Investiční priorita	7b - Zvyšování regionální mobility prostřednictvím připojení sekundárních a terciárních uzlů k infrastruktuře sítě TEN-T, včetně multimodálních uzlů
----------------------------	--

2.A.6.5 Ukazatele výstupů podle investiční priority a případně podle kategorie regionů

Tabulka 5: Společné a specifické programové ukazatele výstupů (podle investiční priority, rozdělené podle kategorie regionů pro účely ESF a případně EFRR)

Investiční priorita		7b - Zvyšování regionální mobility prostřednictvím připojení sekundárních a terciárních uzlů k infrastruktuře sítě TEN-T, včetně multimodálních uzlů							
ID	Ukazatel	Jednotka měření	Fond	Kategorie regionů (je-li relevantní)	Cílová hodnota (2023)			Zdroj údajů	Četnost podávání zpráv
					M	Ž	C		
CO13	Silnice: Celková délka nově postavených silnic	km	EFRR	Méně rozvinuté			28,00	Ž/P	průběžně
72202	Délka nových dálnic a rychlostních silnic a silnic I. třídy mimo TEN-T	km	EFRR	Méně rozvinuté			28,00	Ž/P	průběžně
72302	Délka rekonstruovaných silnic I. třídy - mimo TENT-T	km	EFRR	Méně rozvinuté			12,00	Ž/P	průběžně

2.A.7 Sociální inovace, nadnárodní spolupráce a přínos k tematickým cílům 1 až 7

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

2.A.8 Výkonnostní rámec

Tabulka 6: Výkonnostní rámec prioritní osy (podle fondu a pro EFRR a ESF podle kategorie regionů)

Prioritní osa		3 - Silniční infrastruktura mimo síť TEN-T											
ID	Typ ukazatele	Ukazatel nebo klíčový krok provádění	Jednotka měření (použije-li se)	Fond	Kategorie regionů	Mílník pro rok 2018			Konečný cíl (2023)			Zdroj údajů	Popřípadě vysvětlení relevantnosti ukazatele
						M	Ž	C	M	Ž	C		
FINMT	Finanční	Celkové způsobilé certifikované finanční prostředky	EUR	EFRR	Méně rozvinuté			177 572 455			1 061 549 576,00	MS 2014+	
72302	Výstup	Délka rekonstruovaných silnic I. třídy - mimo TEN-T	km	EFRR	Méně rozvinuté			4			12,00	Ž/P	Indikátor je významný, protože velká část prostředků bude použita na tuto aktivitu.
CO13	Výstup	Celková délka nově postavených silnic	km	EFRR	Méně rozvinuté			9			28,00	Ž/P	Finanční indikátor nejlépe zohlední skutečné čerpání prostředků v rámci prioritní osy 3.

Další kvalitativní informace o stanovení výkonnostního rámce

2.A.9 Kategorie zásahů

Kategorie zásahů odpovídající obsahu prioritní osy na základě nomenklatury přijaté Komisí a orientační rozdělení podpory Unie.

Tabulky 7-11: Kategorie zásahů

Tabulka 7: Dimenze 1 – Oblast zásahu

Prioritní osa		3 - Silniční infrastruktura mimo síť TEN-T		
Fond	Kategorie regionů	Kód		Částka v EUR
ERDF	Méně rozvinuté	031. Jiné vnitrostátní a regionální silnice (nově postavené)		812 085 425,00
ERDF	Méně rozvinuté	034. Ostatní rekonstruované nebo modernizované silnice (dálnice, vnitrostátní, regionální či místní silnice)		90 231 714,00

Tabulka 8: Dimenze 2 – Forma financování

Prioritní osa		3 - Silniční infrastruktura mimo síť TEN-T	
Fond	Kategorie regionů	Kód	Částka v EUR
ERDF	Méně rozvinuté	01. Nevratný grant	902 317 139,00

Tabulka 9: Dimenze 3 – Typ území

Prioritní osa		3 - Silniční infrastruktura mimo síť TEN-T	
Fond	Kategorie regionů	Kód	Částka v EUR
ERDF	Méně rozvinuté	07. Nepoužije se	902 317 139,00

Tabulka 10: Dimenze 4 – Mechanismus územního plnění

Prioritní osa		3 - Silniční infrastruktura mimo síť TEN-T	
Fond	Kategorie regionů	Kód	Částka v EUR
ERDF	Méně rozvinuté	07. Nepoužije se	902 317 139,00

Tabulka 11: Dimenze 6 – Vedlejší téma ESF (pouze ESF a Iniciativa na podporu zaměstnanosti mladých lidí)

Prioritní osa		3 - Silniční infrastruktura mimo síť TEN-T	
Fond	Kategorie regionů	Kód	Částka v EUR

2.A.10 Přehled plánovaného využití technické pomoci, je-li to nutné, včetně opatření na posílení správní kapacity orgánů zapojených do řízení a kontroly programů a příjemců (použije-li se) (podle prioritní osy)

Prioritní osa:	3 - Silniční infrastruktura mimo síť TEN-T

2.B POPIS PRIORITYNÍCH OS PRO TECHNICKOU POMOC

2.B.1 Prioritní osa

ID prioritní osy	4
Název prioritní osy	Technická pomoc

2.B.2 Odůvodnění stanovení prioritní osy, jež zahrnuje více než jednu kategorii regionů (použije-li se)

2.B.3 Fond a kategorie regionů

Fond	Kategorie regionů	Základ pro výpočet (celkové způsobilé výdaje nebo způsobilé veřejné výdaje)
FS		Celkem

2.B.4 Specifické cíle a očekávané výsledky

ID	Specifický cíl	Výsledky, kterých členské státy chtějí dosáhnout s podporou Unie
4.1	Podpora a zajištění implementace OP Doprava	<p>Prioritní osa 4 bude zaměřena na podporu a zajištění implementace OP Doprava.</p> <p>V rámci prioritní osy Technická pomoc může být dle čl. 59 obecného nařízení financována příprava, řízení, monitorování, hodnocení, aktivity v oblasti informovanosti a publicity, výměna informací, řešení stížností, kontrola a audit.</p> <p>Prostředky TP použije ŘO OPD k podpoře aktivit ke snížení administrativní zátěže na příjemce, a to zejména formou podpory systémů elektronické výměny dat a aktivit k posílení kapacity ŘO, ZS a příjemců při administraci programu. Konkrétně bude podpořena kapacita pro přípravu, zpracování a administraci projektů, včetně řešení komplikací systémového rázu při předkládání projektových žádostí a bude zajištěno silnější metodické vedení těchto činností se zohledněním výsledků analýzy a řízení rizik přípravy a realizace projektů.</p>

ID	Specifický cíl	Výsledky, kterých členské státy chtějí dosáhnout s podporou Unie
		<p>Intervence v rámci prioritní osy 4 budou zahrnovat opatření proti korupci a pro boj s podvody s cílem minimalizovat a nejlépe eliminovat riziko jejich výskytu. Budou zohledněna zejména opatření navržená ve Strategii pro boj s podvody a korupcí v rámci čerpání ESI fondů v období 2014–2020, která navazuje na Strategii vlády v boji s korupcí 2013–2014 a Vládní koncepci boje s korupcí na léta 2015-2017. Nad jejich rámec postupuje MD podle interního protikorupčního programu a Etického kodexu zaměstnanců MD, což zahrnuje například:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) stanovení a zveřejnění transparentních kvalifikačních a hodnotících kritérií pro výběrová řízení i výběr projektů, složení hodnotících komisí z více odborů; b) víceúrovňová kontrola fakturovaných prací a žádostí o platbu s využitím nezávislé supervize; c) zastoupení protikorupční organizace v MV OPD; d) školení zaměstnanců implementační struktury; e) e-mail stiznosti@mocr.cz pro stížnosti na činnost MD, které prošetří nezávislý Odbor auditu, kontroly a dozoru, a odkaz na bezplatnou linku 00 800 0105 2004 na webu MD pro případ podezření na zneužití prostředků EU. <p>Evaluační studie „Vyhodnocení systémových, administrativních a vnějších vlivů na implementaci projektů majoritních příjemců OPD“ označila nedostatečné využívání prostředků TP žadateli za jeden z nejvýznamnějších identifikovaných problémů implementace OPD 2007-2013. V souladu s doporučeními studie budou tedy podniknuta opatření ke zvýšení motivace žadatelů k efektivnímu využívání TP a k budování vlastních odborných kapacit.</p> <p>Záměrem ŘO OPD je zajištění kvalitní přípravy projektů a efektivní implementace projektů z úrovně příjemců a implementačních orgánů včetně koordinace a řízení využití všech prostředků z rozpočtu kohezní politiky určených pro rozvoj sektoru dopravy v ČR.</p> <p>Prostředky TP budou užity dále ke zpracování příslušných strategických dokumentů a podkladů,</p>

ID	Specifický cíl	Výsledky, kterých členské státy chtějí dosáhnout s podporou Unie
		<p>informování veřejnosti o OPD a podílu využitých prostředků EU a k zajištění hodnotících aktivit v rámci OPD.</p> <p>Komplementární či synergické vazby s OP TP byly detailně nastaveny tak, aby z věcného hlediska oddělilo skupiny aktivit financovaných v OP TP a z PO 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 průřezových témat, OPD financuje vzdělávání ve specifických oblastech týkajících se OPD), zajištění absorpční kapacity (OP TP financuje aktivity zaměřené na základní povědomí o DoP a ESIF).</p>

2.B.5 Ukazatele výsledků

Tabulka 12: Specifické programové ukazatele výsledků (podle specifického cíle) (pro EFRR / ESF / Fond soudržnosti)

Prioritní osa		4.1 - Podpora a zajištění implementace OP Doprava									
ID	Ukazatel	Jednotka měření	Výchozí hodnota			Výchozí rok	Cílová hodnota (2023)			Zdroj údajů	Četnost podávání zpráv
			M	Ž	C		M	Ž	C		
82510	Míra stabilizace zaměstnanců implementační struktury	%			86,00	2013			92,59	ŘO	1x za rok
80210	Míra úspěšnosti projektových žádostí	%			88,60	2013			92,00	ŘO	1x za rok

2.B.6 Opatření, která mají být podpořena, a jejich očekávaný přínos ke specifickým cílům (podle prioritní osy)

2.B.6.1 Popis opatření, která mají být podpořena, a jejich očekávaný přínos ke specifickým cílům

Prioritní osa	4 - Technická pomoc
Podpora bude zaměřena především do následujících oblastí.:	

Prioritní osa	4 - Technická pomoc
<ul style="list-style-type: none"> • Řízení a kontrola programu – zejména financování aktivit ŘO a ZS podporujících přípravu, výběr a hodnocení projektů a monitorování implementace operačního programu, dále tvorba metodických dokumentů a manuálů, poradenské a konzultační služby, nastavení a zajištění kontrolních mechanismů (např. supervize, kontroly a administrace žádostí o platbu). • Podpora absorpční kapacity – zejména financování činností příjemců souvisejících s programovým obdobím 2014-2020 – podpora při přípravě projektových žádostí. Jedná se zejména o metodickou, konzultační a právní podporu, přípravu projektů, předběžné posouzení přijatelnosti projektů/projektových fiší, projednávání projektů. • Technické zabezpečení činností – zejména osobní náklady subjektů zapojených do implementace OPD včetně příslušenství, podpůrné činnosti nezbytné pro implementaci OPD zajišťované externě a materiální zabezpečení činností. • Publicita – zejména zajištění realizace komunikační strategie a ročních komunikačních plánů. Aktivity budou zabezpečovat dostatečnou propagaci a informovanost o operačním programu pro veškerou odbornou i širokou veřejnost. • Vzdělávání - hlavním cílem je zajištění zvyšování kvalifikace subjektů podílejících se na implementaci OPD. • Evaluace – zejména vypracování analýz a hodnocení nastavení výběrových kritérií, zpracování analýz a studií zaměřených na sledování dopadů realizace programu, analyzování průběhu jejich realizace, vhodnosti a efektivnosti implementačních struktur, identifikování slabých míst implementační struktury a kapacity, vyhodnocování dalších relevantních aktivit apod. • Dokončení realizace programového období 2007-2013 a příprava nového programového období 2021+ – zejména náklady spojené s dokončením realizace programového období 2007 - 2013 a náklady spojené s realizací počáteční fáze nového programového období 2021+, dále pak zpracování analýz a podkladových studií či strategií pro samotnou přípravu operačního programu v období 2021+, včetně zpracování ex-ante hodnocení a hodnocení vlivů na životní prostředí (SEA) včetně předprojektové a projektové přípravy. <p>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).</p>	

2.B.6.2 Ukazatele výstupů, které by podle očekávání měly přispět k dosažení výsledků

Tabulka 13: Ukazatele výstupů (podle prioritní osy) (pro EFRR / ESF / Fond soudržnosti)

Prioritní osa		4 - Technická pomoc				
ID	Ukazatel (název ukazatele)	Jednotka měření	Cílová hodnota (2023) (nepovinné)			Zdroj údajů
			M	Ž	C	
80500	Počet napsaných a zveřejněných analytických a strategických dokumentů (vč. evaluačních)	dokumenty				Ž/P
82000	Počet uskutečněných školení, seminářů, workshopů, konferencí	aktivity				Ž/P
82300	Počet nově pořízeného vybavení	inventární čísla				Ž/P
82500	Počet pracovních míst financovaných z programu	FTE				Ž/P

2.B.7 Kategorie zásahů (podle prioritní osy)

Odovídající kategorie zásahů vycházející z nomenklatury přijaté Komisí a orientační rozdělení podpory Unie

Tabulky 14-16: Kategorie zásahů

Tabulka 14: Dimenze 1 – Oblast zásahu

Prioritní osa		4 - Technická pomoc	
Fond	Kategorie regionů	Kód	Částka v EUR
FS		121. Příprava, provádění, monitorování a kontrola	53 179 589,00
FS		122. Hodnocení a studie	14 087 308,00
FS		123. Informace a komunikace	3 169 645,00

Tabulka 15: Dimenze 2 – Forma finančních prostředků

Prioritní osa		4 - Technická pomoc	
Fond	Kategorie regionů	Kód	Částka v EUR
FS		01. Nevratný grant	70 436 542,00

Tabulka 16: Dimenze 3 – Typ území

Prioritní osa		4 - Technická pomoc	
Fond	Kategorie regionů	Kód	Částka v EUR
FS		07. Nepoužije se	70 436 542,00

3. PLÁN FINANCOVÁNÍ

3.1 Finanční podpora z každého fondu a částky týkající se výkonnostní rezervy

Tabulka 17

Fond	Kategorie regionů	2014		2015		2016		2017		2018		2019		2020		Celkem	
		Hlavní přiděl	Výkonnostní rezerva	Hlavní přiděl	Výkonnostní rezerva	Hlavní přiděl	Výkonnostní rezerva	Hlavní přiděl	Výkonnostní rezerva	Hlavní přiděl	Výkonnostní rezerva	Hlavní přiděl	Výkonnostní rezerva	Hlavní přiděl	Výkonnostní rezerva	Hlavní přiděl	Výkonnostní rezerva
EFRR	Méně rozvinuté	0,00	0,00	230 453 285,00	14 709 785,00	118 698 040,00	7 576 471,00	121 073 575,00	7 728 100,00	123 496 578,00	7 882 760,00	125 967 992,00	8 040 510,00	128 488 641,00	8 201 402,00	848 178 111,00	54 139 028,00
Celkem EFRR		0,00	0,00	230 453 285,00	14 709 785,00	118 698 040,00	7 576 471,00	121 073 575,00	7 728 100,00	123 496 578,00	7 882 760,00	125 967 992,00	8 040 510,00	128 488 641,00	8 201 402,00	848 178 111,00	54 139 028,00
FS		0,00	0,00	961 536 629,00	63 800 572,00	428 959 735,00	28 462 646,00	508 926 805,00	33 768 679,00	518 990 671,00	34 436 444,00	530 198 696,00	35 180 126,00	539 623 193,00	35 805 468,00	3 488 235 729,00	231 453 935,00
Celkem		0,00	0,00	1 191 989 914,00	78 510 357,00	547 657 775,00	36 039 117,00	630 000 380,00	41 496 779,00	642 487 249,00	42 319 204,00	656 166 688,00	43 220 636,00	668 111 834,00	44 006 870,00	4 336 413 840,00	285 592 963,00

3.2 Celková výše finanční podpory z každého fondu a vnitrostátního spolufinancování (v EUR)

Tabulka 18a: Plán financování

Prioritní osa	Fond	Kategorie regionů	Základ pro výpočet podpory Unie (celkové způsobilé výdaje nebo veřejné způsobilé výdaje)	Podpora Unie (a)	Příspěvek členského státu (b) = (c) + (d)	Orientační rozdělení příspěvku členského státu		Financování celkem (e) = (a) + (b)	Míra spolufinancování (f) = (a) / (e) (2)	Příspěvky EIB (g)	Hlavní přiděl		Výkonnostní rezerva		Podíl výkonnostní rezervy (podpora Unie) na celkové unijní podpoře (l) = (j) / (a) * 100
						Financování z vnitrostátních veřejných zdrojů (c)	Financování z vnitrostátních soukromých zdrojů (d) (1)				Podpora Unie (h) = (a) - (j)	Příspěvek členského státu (i) = (b) - (k)	Podpora Unie (j)	Příspěvek členského státu (k) = (b) * ((j) / (a))	
1	FS		Celkem	2 395 964 680,00	422 817 297,00	394 184 700,00	28 632 597,00	2 818 781 977,00	84,9999999840%	0,00	2 239 544 004,00	395 213 648,00	156 420 676,00	27 603 649,00	6,53%
2	FS		Celkem	1 253 288 442,00	221 168 549,00	215 550 131,00	5 618 418,00	1 474 456 991,00	84,9999999763%	0,00	1 178 255 183,00	207 927 386,00	75 033 259,00	13 241 163,00	5,99%
3	EFRR	Méně rozvinuté	Celkem	902 317 139,00	159 232 437,00	159 232 437,00	0,00	1 061 549 576,00	84,9999999435%	0,00	848 178 111,00	149 678 491,00	54 139 028,00	9 553 946,00	6,00%
4	FS		Celkem	70 436 542,00	12 429 978,00	12 429 978,00	0,00	82 866 520,00	85,0000000000%	0,00	70 436 542,00	12 429 978,00			
Celkem	FS			3 719 689 664,00	656 415 824,00	622 164 809,00	34 251 015,00	4 376 105 488,00	84,9999999817%		3 488 235 729,00	615 571 012,00	231 453 935,00	40 844 812,00	6,22%
Celkem	EFRR	Méně rozvinuté		902 317 139,00	159 232 437,00	159 232 437,00	0,00	1 061 549 576,00	84,9999999435%		848 178 111,00	149 678 491,00	54 139 028,00	9 553 946,00	6,00%
Celkový součet				4 622 006 803,00	815 648 261,00	781 397 246,00	34 251 015,00	5 437 655 064,00	84,9999999743%	0,00	4 336 413 840,00	765 249 503,00	285 592 963,00	50 398 758,00	

1) Vyplní se pouze v případě, že prioritní osy jsou vyjádřeny v celkových výdajích.

2) Tuto sazbu lze zaokrouhlit na nejbližší celé číslo v tabulce. Přesnou mírou použitou k úhradě plateb je poměr f).

Tabulka 18c: Rozdělení finančního plánu podle prioritní osy, fondu, kategorie regionů a tematického cíle

Prioritní osa	Fond	Kategorie regionů	Tematický cíl	Podpora Unie	Příspěvek členského státu	Financování celkem
Infrastruktura pro železniční a další udržitelnou dopravu	FS		Podpora udržitelné dopravy a odstraňování úzkých míst v klíčových síťových infrastrukturách	2 395 964 680,00	422 817 297,00	2 818 781 977,00
Silniční infrastruktura na síti TEN-T a veřejná infrastruktura pro čistou mobilitu a řízení silničního provozu	FS		Podpora udržitelné dopravy a odstraňování úzkých míst v klíčových síťových infrastrukturách	1 253 288 442,00	221 168 549,00	1 474 456 991,00
Silniční infrastruktura mimo síť TEN-T	EFRR	Méně rozvinuté	Podpora udržitelné dopravy a odstraňování úzkých míst v klíčových síťových infrastrukturách	902 317 139,00	159 232 437,00	1 061 549 576,00
Celkem				4 551 570 261,00	803 218 283,00	5 354 788 544,00

Tabulka 19: Orientační částka podpory, jež má být použita na cíle v oblasti změny klimatu

Prioritní osa	Orientační částka podpory, jež má být použita na cíle v oblasti změny klimatu (v EUR)	Podíl celkového přidělu pro operační program (v %)
1	958 385 872,00	20,74%
2	90 854 886,60	1,97%
Celkem	1 049 240 758,60	22,70%

4. INTEGROVANÝ PŘÍSTUP K ÚZEMNÍMU ROZVOJI

Popis integrovaného přístupu k územnímu rozvoji s přihlédnutím k obsahu a cílům operačního programu a s ohledem na dohodu o partnerství, přičemž se uvede, jak operační program přispívá k dosažení cílů operačního programu a očekávaných výsledků. 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 specifický, neboť jádro intervencí budou tvořit projekty zaměřené na výstavbu a modernizaci silniční a železniční sítě ve vlastnictví státu.

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

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.

Na rozdíl od 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.

4.1 Komunitně vedený místní rozvoj (použije-li se)

Případně přístup k využívání nástrojů k zajištění komunitně vedeného místního rozvoje a zásady pro určení oblastí, v nichž bude tento přístup uplatňován

4.2 Integrovaná opatření pro udržitelný rozvoj měst (použije-li se)

Je-li to relevantní, orientační částka podpory z EFRR na integrovaná opatření pro udržitelný rozvoj měst, která mají být prováděna v souladu s čl. 7 odst. 2 nařízení (EU) č. 1301/2013, a orientační přiděl podpory z ESF na integrovaná opatření.

Tabulka 20: Integrovaná opatření pro udržitelný rozvoj měst – orientační částky podpory z EFRR a ESF

Fond	Podpora z EFRR a ESF (orientačně) (v EUR)	Podíl celkového přidělu fondu na operační program
Celkem EFRR	0,00	0,00%
EFRR + ESF CELKEM	0,00	0,00%

4.3 Integrované územní investice (použije-li se)

Přístup k používání integrovaných územních investic (jak je definováno v článku 36 nařízení (EU) č. 1303/2013), jiných, než jsou případy uvedené v oddílu 4.2, a jejich orientační finanční přiděl z každé prioritní osy.

V rámci Operačního programu Doprava budou využívány integrované územní investice (dále jen „ITI“), jako jeden z typů integrovaných nástrojů, 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 nosná témata spojující jádrová města a nejvýznačnější centra ČR s jejich funkčním zázemím patří 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 se předpokládá jak řešení dopravních problémů ve vlastních jádrech vyplývajících především z vysoké koncentrace obyvatelstva a ekonomických aktivit (dopravní kongesce, odstraňování úzkých míst apod.), tak i řešení dopravních vztahů mezi jádrem (event. jádry) a jeho zázemím (dopravní obslužnost suburbánních lokalit, přetížené příjezdové trasy do jádra apod.). Jednotlivá města budou v OPD v pozici žadatelů (příjemců), ŘO OPD neuvažuje o zapojení měst v roli zprostředkujícího subjektu při využití Kohezního fondu. S využitím ERDF z OPD se v rámci ITI nepočítá. Výběr integrovaných strategií a navazujících projektů bude probíhat na základě Metodického pokynu pro využití integrovaných nástrojů v programovém období 2014-2020, jehož příprava a aktualizace je v gesci MMR.

ITI budou soustředěny převážně na realizaci investičně náročnějších projektů, které mají dopad pro řešené území. ITI budou realizovány v metropolitních oblastech – v Praze, Brně, Ostravě, Plzni, Olomouci a Hradecko-pardubické a Ústecko-chomutovské aglomeraci.

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 specifickou výzvu pro ITI, do které budou předkládány projekty ITI, zajistí alokaci pro projekty ze schválených ITI a bude dohlížet na plnění cílových závazků. Zároveň ŘO OPD počítá se zapojením do všech relevantních koordinačních mechanismů, které s realizací ITI zahrnujících intervence z OPD souvisí.“

Tabulka 21: Orientační finanční přiděl pro integrované územní investice neuvedené v bodě 4.2 (souhrnná částka)

Prioritní osa	Fond	Orientační finanční přiděl (podpora Unie) (v EUR)
1 - Infrastruktura pro železniční a další udržitelnou dopravu	FS	169 811 321,00
2 - Silniční infrastruktura na síti TEN-T a veřejná infrastruktura pro čistou mobilitu a řízení silničního provozu	FS	35 358 261,00
3 - Silniční infrastruktura mimo síť TEN-T	EFRR	0,00
4 - Technická pomoc	FS	0,00
Celkem		205 169 582,00

4.4 Ujednání pro meziregionální a nadnárodní opatření v rámci operačního programu s příjemci, kteří se nacházejí alespoň v jednom dalším členském státu (použije-li se)

4.5 Přínos plánovaných opatření programu k realizaci makroregionálních strategií a strategií pro přímořské oblasti v závislosti na potřebách programové oblasti určených příslušným členským státem (použije-li se)

(Pokud se členské státy a regiony účastní makroregionálních strategií a strategií pro přímořské oblasti).

**5. SPECIFICKÉ POTŘEBY ZEMĚPISNÝCH OBLASTÍ NEJVÍCE
POSTIŽENÝCH CHUDOBOU NEBO CÍLOVÝCH SKUPIN, JIMŽ NEJVÍCE
HROZÍ DISKRIMINACE NEBO SOCIÁLNÍ VYLOUČENÍ (POUŽIJE-LI SE)**

**5.1 Zeměpisné oblasti nejvíce postižené chudobou / cílové skupiny, jimž nejvíce
hrozí diskriminace nebo sociální vyloučení**

**5.2 Strategie pro řešení specifických potřeb zeměpisných oblastí nejvíce postižených
chudobou / cílových skupin, jimž nejvíce hrozí diskriminace nebo sociální vyloučení
a případně přínos k integrovanému přístupu stanovenému za tímto účelem v
dohodě o partnerství**

Tabulka 22: Opatření pro řešení specifických potřeb zeměpisných oblastí nejvíce postižených chudobou / cílových skupin, jimž nejvíce hrozí diskriminace nebo sociální vyloučení

Cílová skupina / zeměpisná oblast	Hlavní typy plánovaného opatření jakožto součást integrovaného přístupu	Prioritní osa	Fond	Kategorie regionů	Investiční priorita
--	--	----------------------	-------------	--------------------------	----------------------------

**6. SPECIFICKÉ POTŘEBY ZEMĚPISNÝCH OBLASTÍ, KTERÉ JSOU
ZÁVAŽNĚ A TRVALE ZNEVÝHODNĚNY PŘÍRODNÍMI NEBO
DEMOGRAFICKÝMI PODMÍNKAMI (POUŽIJE-LI SE)**

7. ORGÁNY A SUBJEKTY ODPOVĚDNÉ ZA ŘÍZENÍ, KONTROLU A AUDIT A ÚLOHA PŘÍSLUŠNÝCH PARTNERŮ

7.1 Příslušné orgány a subjekty

Tabulka 23: Příslušné orgány a subjekty

Orgán/subjekt	Název orgánu/subjektu a odboru či oddělení	Vedoucí orgánu/subjektu (pozice nebo funkce)
Řídící orgán	Ministerstvo dopravy - Odbor fondů EU	Ing. Mgr. Marek Pastucha, ředitel
Certifikační orgán	Ministerstvo financí - Národní fond	Ing. Veronika Ondráčková, ředitelka
Auditní orgán	Ministerstvo financí - Auditní orgán	PhDr. Evžen Mrázek, ředitel
Subjekt, kterému má Komise poukazovat platby	Ministerstvo financí - Národní fond	Ing. Veronika Ondráčková, ředitelka

7.2 Zapojení příslušných partnerů

7.2.1 Opatření přijatá k zapojení příslušných partnerů do přípravy operačního programu a úlohy partnerů při provádění, monitorování a hodnocení operačního programu

1. Partnerství při přípravě operačního programu

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

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

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

- Rada pro ESI fondy – nadresortní odborný a poradní orgán vlády ČR, který zajišťuje věcné zaměření intervencí všech ESI fondů v ČR v programovém období 2014–2020, Rada pro ESI fondy převeze úlohu současného Řídícího a koordinačního výboru pro potřeby koordinace pomoci poskytované v programovém období 2007–2013,

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

Konkrétním institutem, který byl zřízen Ministerstvem dopravy ČR na konci roku 2012, je „Platforma pro přípravu OPD 2014-2020“, založená na základě návrhu „Metodického pokynu pro přípravu programových dokumentů pro programové období 2014-2020“ zpracovaného Ministerstvem pro místní rozvoj ČR s cílem harmonizace postupů při přípravě programů nového programového období a jejich struktury ze strany řídicích orgánů a Usnesení Vlády České republiky ze dne 28. listopadu 2012 č. 867 k přípravě programů spolufinancovaných z fondů Společného strategického rámce pro programové období let 2014 až 2020 v podmínkách České republiky. V souladu s článkem 5 obecného nařízení jsou v Platformě zastoupeni kromě řídicího orgánu, MMR – NOK, MF a gestorů jednotlivých prioritních os rovněž zástupci gestora obecných předběžných podmínek nediskriminace a rovnosti mužů a žen a spolugestora předběžné podmínky zdravotní postižení (Sekce pro lidská práva Úřadu vlády ČR), zástupci krajské a místní samosprávy (Asociace krajů ČR, Svaz měst a obcí ČR), akademické sféry (Dopravní univerzita Jana Pernera, Fakulta dopravní ČVUT), neziskové sféry (např. Dopravní federace), včetně organizací zodpovědných za prosazování sociálního začleňování osob se zdravotním postižením (Národní rada osob se zdravotním postižením České republiky), hospodářští a sociální partneři (např. Svaz průmyslu a dopravy, Svaz podnikatelů ve stavebnictví v ČR, Asociace podniků českého železničního průmyslu).

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

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

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

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

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

2. Monitorovací výbor programu

Partnerská uskupení vytvořená pro přípravu programu (v případě OPD jde o „Platformu pro přípravu OPD 2014-2020“) by měla být následně přetvořena do Monitorovacího výboru operačního programu. Partneři budou dále v budoucnu v souladu s textem obecného nařízení asistovat i u přípravy, provádění, monitorování a hodnocení programu prostřednictvím zapojení do práce Monitorovacího výboru OP Doprava. Řídicí orgán programu je povinen do tří měsíců ode dne oznámení rozhodnutí o přijetí programu Evropskou komisí zřídit monitorovací výbor, jehož úkolem je monitorovat a vyjadřovat se k provádění programu prostřednictvím připomínek.

Monitorovací výbor zřízený ve smyslu čl. 5 obecného nařízení plní své funkce v souladu s čl. 47-49 obecného nařízení a dále dle čl. 110 obecného nařízení.

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

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

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

1. Monitorovací výbor se schází nejméně jednou za rok a posuzuje provádění programu a pokrok směrem k dosažení jeho cílů. Přitom zohledňuje finanční údaje, společné ukazatele a ukazatele specifické pro jednotlivé programy, včetně změn hodnoty ukazatelů výsledků, pokrok při plnění vyčíslených cílových hodnot

- a milníky vymezené ve výkonnostním rámci podle čl. 21 odst. 1 obecného nařízení a případně výsledky kvalitativních analýz.
2. Monitorovací výbor se zabývá všemi aspekty, které ovlivňují výkonnost programu, včetně závěrů v rámci přezkumů výkonnosti.
 3. Monitorovací výbor je konzultován v otázce jakýchkoli změn programu navrhovaných řídicím orgánem, a pokud uzná za vhodné, vydává k těmto změnám své stanovisko.
 4. Monitorovací výbor může řídicímu orgánu programu sdělit připomínky ohledně provádění programu a jeho hodnocení, včetně opatření přijatých s cílem snížit administrativní zátěž příjemců. Monitorovací výbor sleduje opatření přijatá na základě jeho připomínek.

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

PS MV - Plánovací komise programu

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

Funkce Plánovací komise programu

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

Pro zajištění řádného fungování Plánovací komise programu je 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.

7.2.2 Globální granty (pro ESF, použije-li se)

7.2.3 Přidělení částky na vytváření kapacit (pro ESF, použije-li se)

8. KOORDINACE MEZI FONDY, EZFRV, ENRF A DALŠÍMI UNIJNÍMI A VNITROSTÁTNÍMI FINANČNÍMI NÁSTROJI A S EIB

Mechanismy, které zajistí koordinaci mezi fondy, Evropským zemědělským fondem pro rozvoj venkova (EZFRV), Evropským námořním a rybářským fondem (ENRF) a dalšími unijními a vnitrostátními finančními nástroji a s Evropskou investiční bankou (EIB), přičemž zohlední příslušná ustanovení Společného strategického rámce

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

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

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

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

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

2. Koordinační mechanismy během realizace OPD

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

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

- Národní zdroje financování,
- ESI fondy
- Ostatní nástroje EU - v případě OPD jde zejména o nástroj CEF - the Connecting Europe Facility, v relevantních případech bude brána v úvahu i návaznost na program Life, především na Integrovaný projekt na ochranu ovzduší,
- Zdroje Evropské investiční banky (jejich zapojení do realizace OPD neplánuje).

Na tuto potřebu bylo reagováno v rámci zpracování Dopravních sektorových strategií, 2. fáze, jejichž zpracování bylo dle požadavku EK předběžnou podmínkou pro OPD. Jejich kniha 10, nazvaná „Realizace Dopravních sektorových strategií“, obsahuje kapitolu 4.6

„Pravidla alokace finančních prostředků na rozvojová opatření“, kde je v návaznosti na výše uvedené identifikované dostupné zdroje pro financování dopravní infrastruktury variantně popsán způsob využití národních zdrojů financování, ESI fondů (zejména prostředků OPD) a CEF pro rozvoj dopravní infrastruktury v ČR. Jak vyplývá z výše uvedeného, Kniha 10 Dopravních sektorových strategií **stanovila varianty a pravidla pro alokaci finančních prostředků**. V rámci tohoto procesu byly identifikovány i dostupné národní finanční zdroje a nástroje podpory a **byla popsána pravidla pro alokaci národních zdrojů ve vazbě na realizaci OPD a CEF**.

3. Koordinace mezi fondy – národní úroveň

3.1 Obecný popis koordinace na národní úrovni

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

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

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

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

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

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

Věcnou náplní spolupráce s relevantními ŘO OP bude zejména:

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

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

3.2 Koordinace s IROP

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

Komplementární vazby s IROP byly identifikovány v těchto SC OPD:

- 1.1: Zlepšení infrastruktury pro vyšší konkurenceschopnost a větší využití železniční dopravy,
- 1.4 - Vytvoření podmínek pro zvýšení využívání veřejné hromadné dopravy ve městech v elektrické trakci,
- 2.1: Zlepšení propojení center a regionů a zvýšení bezpečnosti a efektivity silniční dopravy prostřednictvím výstavby, obnovy a modernizace dálnic, rychlostních silnic a silnic sítě TEN-T včetně rozvoje systémů ITS,
- 3.1: Zlepšení dostupnosti regionů, zvýšení bezpečnosti a plynulosti a snížení dopadů dopravy na veřejné zdraví prostřednictvím výstavby, obnovy a zlepšení parametrů dálnic, rychlostních silnic a silnic I. třídy mimo síť TEN-T.

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

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

3.3 Koordinace s OP PPR

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

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

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

3.4 Koordinace s OP PIK

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

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

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

3.5 Koordinace s OP TP

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

3.6 Koordinace s OP ŽP

V případě vazeb na OP ŽP bylo zaměření příslušných oblastí podrobena detailnímu nastavení již ve fázi formulace textu obou OP tak, aby z věcného hlediska byly přesně identifikovány a odděleny skupiny aktivit financovaných v OP ŽP a skupiny aktivit financovaných v rámci věcných prioritních os OPD.

Komplementární vazby týkající se migrační prostupnosti silničních komunikací byly identifikovány v SC 2.1 a SC 3.1.

4. Koordinace s CEF a s národními zdroji financování v sektoru dopravy

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

- S ohledem na specifika intervencí v OPD (síťový charakter a velikost projektů dopravní infrastruktury) bude v řadě případů koordinace probíhat na úrovni jednotlivých projektů v rámci jejich hodnocení a výběru.
- Současně budou aplikována hlediska resortní koordinace při přípravě rozvojových záměrů, která jsou stanovena „Směrnicí upravující postupy Ministerstva dopravy, investorských organizací a Státního fondu dopravní infrastruktury v průběhu přípravy a realizace investičních a neinvestičních akcí dopravní infrastruktury, financovaných bez účasti státního rozpočtu“ (V-2/2012, účinná od 1. 1. 2013). Směrnice taktéž upravuje činnost Centrální komise MD, která se zabývá posuzováním záměrů projektů a působí tak jako efektivní resortní koordinační platforma. Součástí schvalovacího procesu dle směrnice V-2/2012 je též zajištění odborného oponentského posudku k jednotlivým záměrům projektů či jiným materiálům zásadního charakteru, které Centrální komise dle této směrnice projednává a schvaluje.
- Ministerstvo dopravy přijalo dále s účinností od 1. 12. 2012 „Směrnici pro rozpis globálních položek určených na přípravu staveb“, dle které je řízeno přidělování finančních prostředků z rozpočtu SFDI na přípravu konkrétních projektů a zároveň je dle ní 3x ročně kontrolován z úrovně Ministerstva dopravy postup investorů v naplňování definovaných úkolů, které mají být za přidělené prostředky na jednotlivých projektech realizovány. Účelem přijetí směrnice je tedy primárně koordinace zajištění přípravy nejdůležitějších akcí tak, aby jejich příprava probíhala plynule, nebyla omezována např. z důvodů nedostatečného rozpočtového krytí a postup v přípravě byl z úrovně Ministerstva dopravy kontrolovatelný.
- Realizace konkrétních opatření je možná pouze, pokud je efektivně koordinováno jejich financování (a tedy i krytí jednotlivými disponibilními zdroji financování). Pro tento účel je nastaven schvalovací mechanismus pro přípravu rozpočtů v resortu dopravy, do kterého je zapojen SFDI a odpovědné odborné útvary MD. Mechanismus je blíže popsán a zdůvodněn v knize 10 DSS2, kapitola 5.
- Všechny tyto aktivity jsou realizovány v souladu s výstupy projektu „Vypracování dlouhodobého modelu financování dopravní infrastruktury“ spolufinancovaného z Operačního programu lidské zdroje a zaměstnanost EU, který byl ukončen v únoru 2013 a jehož cílem bylo zajistit větší efektivitu a transparentnost systému financování dopravní infrastruktury.

9. PŘEDBĚŽNÉ PODMÍNKY

9.1 Předběžné podmínky

Informace o uplatnitelnosti a splnění předběžných podmínek (nepovinné)

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

Dle článku 19 obecného nařízení by měl členský stát předložit Komisi informace o platnosti předběžných podmínek a o plnění platných předběžných podmínek. Informace, které se k této problematice vztahují, mohou být předloženy ve zvláštních vysvětlujících dokumentech předložených s operačním programem. Nicméně tyto informace mohou být zahrnuty rovněž do této části operačního programu jako doplnění k tabulce.

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

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

Naplňování předběžných podmínek, tematických i obecných, je uvedeno v následujících přehledech.

Tabulka 24: Určení příslušných předběžných podmínek a posouzení jejich plnění

Předběžná podmínka	Prioritní osy, kterých se podmínka týká	Předběžná podmínka splněna: (ano/ne/částečně)
T.07.1 - Doprava: Existence komplexního plánu či komplexních plánů nebo rámce či rámců pro investice do dopravy v souladu s institucionálním uspořádáním členských států (včetně veřejné dopravy na regionální a místní úrovni), čímž se podporuje rozvoj infrastruktury a zvyšuje se dopravní obslužnost ve vztahu ke globálním a hlavním sítím TEN-T.	2 - Silniční infrastruktura na síti TEN-T a veřejná infrastruktura pro čistou mobilitu a řízení silničního provozu 3 - Silniční infrastruktura mimo síť TEN-T	Částečně
T.07.2 - Železniční doprava: Existence – v rámci komplexního plánu či komplexních plánů nebo rámce či rámců – oddílu výslovně věnovaného rozvoji železniční dopravy v souladu s institucionálním	1 - Infrastruktura pro železniční a další udržitelnou dopravu	Ne

Předběžná podmínka	Prioritní osy, kterých se podmínka týká	Předběžná podmínka splněna: (ano/ne/částečně)
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 sítím a hlavním sítím TEN-T. Investice se vztahují na mobilní majetek, interoperabilitu a budování kapacit.		
G.1 - Existence administrativní kapacity pro provádění a uplatňování právních předpisů a politiky Unie v oblasti boje pro diskriminaci v oblasti ESI fondů.	1 - Infrastruktura pro železniční a další udržitelnou dopravu 2 - Silniční infrastruktura na síti TEN-T a veřejná infrastruktura pro čistou mobilitu a řízení silničního provozu 3 - Silniční infrastruktura mimo síť TEN-T 4 - Technická pomoc	Ano
G.2 - Existence administrativní kapacity pro provádění a uplatňování právních předpisů a politiky Unie v oblasti rovnosti mezi ženami a muži v oblasti ESI fondů.	1 - Infrastruktura pro železniční a další udržitelnou dopravu 2 - Silniční infrastruktura na síti TEN-T a veřejná infrastruktura pro čistou mobilitu a řízení silničního provozu 3 - Silniční infrastruktura mimo síť TEN-T 4 - Technická pomoc	Ano
G.3 - Existence administrativní kapacity k provádění a uplatňování Úmluvy OSN o právech osob se zdravotním postižením (UNCRRP) v oblasti ESI fondů v souladu s rozhodnutím Rady 2010/48/ES	1 - Infrastruktura pro železniční a další udržitelnou dopravu 2 - Silniční infrastruktura na síti TEN-T a veřejná infrastruktura pro čistou mobilitu a řízení silničního provozu 3 - Silniční infrastruktura mimo síť TEN-T 4 - Technická pomoc	Ano
G.4 - Existence opatření pro účinné uplatňování právních předpisů Unie o veřejných zakázkách v oblasti ESI fondů.	1 - Infrastruktura pro železniční a další udržitelnou dopravu 2 - Silniční infrastruktura na síti TEN-T a veřejná infrastruktura pro čistou mobilitu a řízení silničního provozu 3 - Silniční infrastruktura mimo síť TEN-T 4 - Technická pomoc	Částečně
G.5 - Existence opatření pro účinné uplatňování právních předpisů Unie o státních podporách v oblasti ESI fondů.	1 - Infrastruktura pro železniční a další udržitelnou dopravu 2 - Silniční infrastruktura na síti TEN-T a veřejná infrastruktura pro čistou mobilitu a řízení silničního provozu 3 - Silniční infrastruktura mimo síť TEN-T 4 - Technická pomoc	Částečně
G.6 - Existence opatření pro účinné uplatňování právních předpisů Unie pro oblast životního prostředí	1 - Infrastruktura pro železniční a další udržitelnou dopravu 2 - Silniční infrastruktura na síti TEN-T a	Ano

Předběžná podmínka	Prioritní osy, kterých se podmínka týká	Předběžná podmínka splněna: (ano/ne/částečně)
týkajících se EIA a SEA	veřejná infrastruktura pro čistou mobilitu a řízení silničního provozu 3 - Silniční infrastruktura mimo síť TEN-T 4 - Technická pomoc	
G.7 - Existence statistického základu nezbytného k provádění hodnocení za účelem posouzení účinnosti a dopadu programů. Existence systému ukazatele výsledků nezbytného pro výběr opatření, jež budou nejúčinněji přispívat k dosahování požadovaných výsledků, k sledování pokroku při plnění cílů a k provedení posouzení dopadů.	1 - Infrastruktura pro železniční a další udržitelnou dopravu 2 - Silniční infrastruktura na síti TEN-T a veřejná infrastruktura pro čistou mobilitu a řízení silničního provozu 3 - Silniční infrastruktura mimo síť TEN-T 4 - Technická pomoc	Částečně

Předběžná podmínka	Kritéria	Kritéria splněna (ano/ne)	Odkaz	Vysvětlení
T.07.1 - Doprava: Existence komplexního plánu či komplexních plánů nebo rámce či rámců pro investice do dopravy v souladu s institucionálním uspořádáním členských států (včetně veřejné dopravy na regionální a místní úrovni), čímž se podporuje rozvoj infrastruktury a zvyšuje se dopravní obslužnost ve vztahu ke globálním a hlavním sítím TEN-T.	1 - 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:	Ano	www.dopravnistrategie.cz Dopravní sektorové strategie, 2. fáze - Střednědobý plán rozvoje dopravní infrastruktury s dlouhodobým výhledem (časový horizont 2014 až 2020 s výhledem do roku 2040) Proces vyhodnocení vlivů koncepce na životní prostředí dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů byl zahájen v prosinci 2011 a byl zakončen vydáním souhlasného stanoviska – viz http://portal.cenia.cz/eiasea/detail/SEA_MZP129K	Dopravní sektorové strategie jako plán pro rozvoj a údržbu dopravní infrastruktury byl schválen vládou ČR (dne 13. 11. 2013, usnesení č. 850/2013).
T.07.1 - Doprava: Existence komplexního plánu či komplexních plánů nebo rámce či rámců pro investice do dopravy v souladu s institucionálním uspořádáním členských států (včetně veřejné dopravy na regionální a místní úrovni), čímž se podporuje rozvoj infrastruktury a zvyšuje se dopravní obslužnost ve vztahu ke globálním a hlavním sítím TEN-T.	2 - přínos pro jednotný evropský dopravní prostor v souladu s článkem 10 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. .../2013, včetně pořadí důležitosti investic do:	Ano	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). Pořadí významnosti projektů bylo uvedeno v knize 8 na základě víceetapového multikriteriálního hodnocení včetně zjednodušené CBA.

Předběžná podmínka	Kritéria	Kritéria splněna (ano/ne)	Odkaz	Vysvětlení
T.07.1 - Doprava: Existence komplexního plánu či komplexních plánů nebo rámce či rámců pro investice do dopravy v souladu s institucionálním uspořádáním členských států (včetně veřejné dopravy na regionální a místní úrovni), čímž se podporuje rozvoj infrastruktury a zvyšuje se dopravní obslužnost ve vztahu ke globálním a hlavním sítím TEN-T.	3 - hlavní sítě TEN-T a globální síť, u nichž se předpokládají investice z EFRR a z Fondu soudržnosti; a	Ano	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)	Implementační plán v knize 10 zahrnuje investice do hlavní i globální sítě TEN-T a koridorů hlavní sítě na železniční a silniční síti a vnitrozemských vodních cestách.
T.07.1 - Doprava: Existence komplexního plánu či komplexních plánů nebo rámce či rámců pro investice do dopravy v souladu s institucionálním uspořádáním členských států (včetně veřejné dopravy na regionální a místní úrovni), čímž se podporuje rozvoj infrastruktury a zvyšuje se dopravní obslužnost ve vztahu ke globálním a hlavním sítím TEN-T.	4 - sekundární dopravní obslužnosti;	Ano	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)	Implementační plán v knize 10 zahrnuje investice do silnic nižších tříd mimo síť TEN-T, do železnic mimo síť TEN-T a do vodních cest mimo síť TEN-T.
T.07.1 - Doprava: Existence komplexního plánu či komplexních plánů nebo rámce či rámců pro investice do dopravy v souladu s institucionálním uspořádáním členských států (včetně veřejné dopravy na regionální a místní úrovni), čímž se podporuje rozvoj infrastruktury a zvyšuje se dopravní obslužnost ve vztahu ke globálním a	5 - realistické a vyspělé vypracování projektů, u nichž se předpokládá podpora z EFRR a z Fondu soudržnosti;	Ano	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)	Implementační plán schválený vládou ČR v Dopravních sektorových strategiích, 2. fáze je dále rozpracován v detailním plánu klastrů a projektů v příloze č. 11 a to podle jednotlivých milníků procesu přípravy i realizace.

Předběžná podmínka	Kritéria	Kritéria splněna (ano/ne)	Odkaz	Vysvětlení
hlavním sítím TEN-T.				
T.07.1 - Doprava: Existence komplexního plánu či komplexních plánů nebo rámce či rámců pro investice do dopravy v souladu s institucionálním uspořádáním členských států (včetně veřejné dopravy na regionální a místní úrovni), čímž se podporuje rozvoj infrastruktury a zvyšuje se dopravní obslužnost ve vztahu ke globálním a hlavním sítím TEN-T.	6 - Opatření k zajištění způsobilosti zprostředkujících subjektů a příjemců realizovat projekt.	Ne	Příloha č. 11 Detailed Action Plan according to the JASPERS Guidance Note “Methodological support to the Preparation of National and Regional Transport Plans and the related Ex-Ante-Conditionality to the 2014-2020 Programming Period” (DAP)	Opatření byla určena na základě analýzy kapacity příjemců a ZS, jejich plnění je součástí přílohy č. 11.
T.07.2 - Železniční doprava: Existence – v rámci komplexního plánu či komplexních plánů nebo rámce či rámců – oddílu výslovně věnovaného rozvoji železniční dopravy v souladu s institucionálním uspořádáním členských států (včetně veřejné dopravy na regionální a místní úrovni), čímž se podporuje rozvoj infrastruktury a zvyšuje se dopravní obslužnost ve vztahu ke globálním sítím a hlavním sítím TEN-T. Investice se vztahují na mobilní majetek, interoperabilitu a budování kapacit.	1 - Existence oddílu o rozvoji železniční dopravy v rámci dopravního plánu či plánů nebo rámce či rámců, jak se uvedeno výše, které splňují právní požadavky pro strategické posouzení dopadů na životní prostředí a stanoví realistické a vyspělé vypracování projektu (včetně harmonogramu a rozpočtového rámce);	Ne	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 na ŽP 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/detai	Dopravní sektorové strategie jako plán pro rozvoj a údržbu dopravní infrastruktury byl schválen vládou ČR (dne 13. 11. 2013, usnesení č. 850/2013). Plány dopravní obslužnosti jednotlivých krajů a států jsou platné, Koncepce veřejné dopravy je v přípravě a předpokládá se její předložení do vlády ČR ke schválení do poloviny roku 2015. Implementační plán schválený vládou ČR v Dopravních sektorových strategiích, 2. fáze je dále rozpracován v detailním plánu klastrů a projektů v příloze č. 11 a to podle jednotlivých milníků procesu přípravy i realizace.

Předběžná podmínka	Kritéria	Kritéria splněna (ano/ne)	Odkaz	Vysvětlení
			I/SEA_MZP129K.	
<p>T.07.2 - Železniční doprava: Existence – v rámci komplexního plánu či komplexních plánů nebo rámce či rámců – oddílu výslovně věnovaného rozvoji železniční dopravy v souladu s institucionálním uspořádáním členských států (včetně veřejné dopravy na regionální a místní úrovni), čímž se podporuje rozvoj infrastruktury a zvyšuje se dopravní obslužnost ve vztahu ke globálním sítím a hlavním sítím TEN-T. Investice se vztahují na mobilní majetek, interoperabilitu a budování kapacit.</p>	<p>2 - Opatření k zajištění způsobilosti zprostředkujících subjektů a příjemců realizovat projekt.</p>	Ne	<p>Příloha č. 11 Detailed Action Plan according to the JASPERS Guidance Note “Methodological support to the Preparation of National and Regional Transport Plans and the related Ex-Ante-Conditionality to the 2014-2020 Programming Period” (DAP)</p>	<p>Opatření byla určena na základě analýzy kapacity příjemců a ZS, jejich plnění je součástí přílohy č. 11.</p>
<p>G.1 - Existence administrativní kapacity pro provádění a uplatňování právních předpisů a politiky Unie v oblasti boje pro diskriminaci v oblasti ESI fondů.</p>	<p>1 - Ustanovení v souladu s institucionálním a právním rámcem členských h států za účelem zapojení subjektů odpovědných za prosazování rovného zacházení se všemi osobami v rámci přípravy a provádění programů, včetně poskytování poradenství v otázkách rovnosti v rámci činností týkajících se fondů ESI.</p>	Ano	<p>http://www.ochrance.cz/en/discrimination/ http://www.vlada.cz/cz/ppov/zm-ocnenec-vlady-pro-lidska-prava/organizace-sekce-lp/organizace-sekce-lidskych-prav-107606/</p>	<p>Gestor PP: Plnění ANO Úkoly vztahující se k předběžné podmínce "Existence administrativní kapacity pro implementaci a aplikaci evropského antidiskriminačního práva a politiky v oblasti ESI fondů zajišťuje Úřad vlády. ŘO: Plnění ANO Pro systematické zajištění a posílení administrativní kapacity pro efektivní aplikaci antidiskriminačního práva a politiky v oblasti ESI fondů určil ŘO OPD konkrétní kontaktní osobu, která</p>

Předběžná podmínka	Kritéria	Kritéria splněna (ano/ne)	Odkaz	Vysvětlení
				se systematicky zabývá implementací a aplikací antidiskriminačního práva, je odpovědná za koordinaci aktivit v této oblasti a úzce spolupracuje s Úřadem vlády – Sekcí pro lidská práva a MPSV, kterým v případě nutnosti poskytuje konzultační a metodickou činnost
G.1 - Existence administrativní kapacity pro provádění a uplatňování právních předpisů a politiky Unie v oblasti boje pro diskriminaci v oblasti ESI fondů.	2 - Opatření za účelem vzdělávání zaměstnanců orgánů zapojených do řízení a kontroly fondů ESI v oblasti právních předpisů a politiky Unie proti diskriminaci.	Ano	http://www.strukturalni-fondy.cz/cs/Fondy-EU/2014-2020/Metodicke-pokyny/Metodika-rozvoje-lidskych-zdroju	<p>Gestor PP: Plnění ANO</p> <p>Ve spolupráci Úřadu vlády a veřejného ochránce práv byly připraveny programy školení všech relevantních zaměstnanců k tématu rovného zacházení a zákazu diskriminace. Plnění tohoto kritéria již probíhá a bude probíhat průběžně po celou dobu programového období.</p> <p>MMR-NOK zajišťuje na horizontální úrovni proškolení zaměstnanců implementujících fondy EU v rámci Systému vzdělávání, Sekce pro lidská práva ÚV zajišťuje obsahovou náplň vzdělávání a lektorské zajištění.</p> <p>ŘO: Plnění ANO</p> <p>Pro všechny zaměstnance ŘO OPD i ZS, kteří se problematikou rovného zacházení a zákazu diskriminace zabývají, jsou ve spolupráci Úřadu vlády připraveny programy školení. Určený kontaktní pracovník ŘO OPD spolupracuje s veřejným ochráncem práv a Úřadem vlády – Sekcí pro lidská</p>

Předběžná podmínka	Kritéria	Kritéria splněna (ano/ne)	Odkaz	Vysvětlení
				práva při určení vhodného rozsahu a obsahu školení.
G.2 - Existence administrativní kapacity pro provádění a uplatňování právních předpisů a politiky Unie v oblasti rovnosti mezi ženami a muži v oblasti ESI fondů.	1 - Ustanovení v souladu s institucionálním a právním rámcem členských států za účelem zapojení subjektů odpovědných za rovnost mezi ženami a muži v rámci přípravy a provádění programů, včetně poskytování poradenství v otázkách rovnosti mezi ženami a muži v rámci činností týkajících se fondů ESI.	Ano	http://www.ochrance.cz/en/discrimination/ http://www.mpsv.cz/cs/12152	Gestor PP: Plnění ANO Úkoly vztahující se k použitelné předběžné podmínce zajišťuje Úřad vlády jakožto vnitrostátní koordinátor agendy rovných příležitostí žen a mužů, spolu s určenými kontaktními pracovníky ŘO jednotlivých ESI fondů. ŘO: Plnění ANO
G.2 - Existence administrativní kapacity pro provádění a uplatňování právních předpisů a politiky Unie v oblasti rovnosti mezi ženami a muži v oblasti ESI fondů.	2 - Opatření za účelem vzdělávání zaměstnanců orgánů zapojených do řízení a kontroly fondů ESI v oblasti právních předpisů a politiky Unie týkajících se rovnosti mezi ženami a muži a zohledňování rovnosti mezi ženami a muži.	Ano	http://www.strukturalni-fondy.cz/cs/Fondy-EU/2014-2020/Metodicke-pokyny/Metodika-rozvoje-lidskych-zdroju	Gestor PP: Plnění ANO MMR-NOK zajišťuje na horizontální úrovni proškolení zaměstnanců implementujících fondy EU v rámci Systému vzdělávání, Úřad vlády zajišťuje obsahovou náplň vzdělávání a lektorské zajištění. Oblast vzdělávání je součástí Metodického pokynu k rozvoji lidských zdrojů v programovém období 2014-2020 a v programovém období 2007-2013 (Usnesení vlády ČR ze dne 16. června 2014 č. 444). ŘO: Plnění ANO Pro všechny zaměstnance ŘO OPD i

Předběžná podmínka	Kritéria	Kritéria splněna (ano/ne)	Odkaz	Vysvětlení
				<p>ZS, kteří se problematikou rovnosti žen a mužů zabývají, jsou připraveny programy školení. Plnění tohoto kritéria probíhá průběžně po celou dobu programového období. Na počátku programového období budou školení probíhat intenzivně a pak průběžně podle potřeby v souvislosti s realizací programu. Určený kontaktní pracovník ŘO OPD spolupracuje s Úřadem vlády.</p>
<p>G.3 - Existence administrativní kapacity k provádění a uplatňování Úmluvy OSN o právech osob se zdravotním postižením (UNCPRD) v oblasti ESI fondů v souladu s rozhodnutím Rady 2010/48/ES</p>	<p>1 - Opatření v souladu s institucionálním a právním rámcem členských států pro konzultaci a zapojení subjektů odpovědných za ochranu práv zdravotně postižených osob nebo organizací je zastupujících a ostatních příslušných zúčastněných stran do přípravy a provádění programů.</p>	<p>Ano</p>	<p>http://www.vlada.cz/cz/ppov/vvz-po/dokumenty/narodni-plan-vytvareni-rovnych-prilezitosti-pro-osoby-se-zdravotnim-postizenim-na-obdobi-2010---2014-70026/</p>	<p>Gestor PP: Plnění ANO</p> <p>Převážnou část úkolů vztahujících se k použitelné předběžné podmínce zajišťuje MPSV v úzké spolupráci s Vládním výborem pro zdravotně postižené občany spolu s určenými kontaktními pracovníky ŘO jednotlivých programů.</p> <p>ŘO: Plnění ANO</p> <p>Pro systematické zajištění a posílení administrativní kapacity pro efektivní aplikaci Úmluvy OSN v oblasti ESI fondů určil ŘO OPD konkrétní kontaktní osobu, která se povinně a systematicky zabývá implementací a aplikací práva zdravotně postižených, je odpovědná za koordinaci aktivit v této oblasti a úzce spolupracuje s MPSV a s Vládním výborem pro zdravotně postižené.</p>

Předběžná podmínka	Kritéria	Kritéria splněna (ano/ne)	Odkaz	Vysvětlení
G.3 - Existence administrativní kapacity k provádění a uplatňování Úmluvy OSN o právech osob se zdravotním postižením (UNCRPD) v oblasti ESI fondů v souladu s rozhodnutím Rady 2010/48/ES	2 - Opatření pro vzdělávání zaměstnanců orgánů zapojených do řízení a kontroly ESI fondů v oblasti práva a politik EU a členských států týkajících se zdravotně postižených osob, včetně přístupnosti a praktického uplatňování ustanovení UNCRPD provedených v právu Unie, případně členských států.	Ano	http://www.vlada.cz/cz/ppov/vvz-po/dokumenty/zprava-o-plneni-opatreni-narodniho-planu-vytvareni-rovnnych-prilezitosti-pro-osoby-se-zdravotnim-postizenim-na-obdobi-2010-2014-v-roce-2012-110987/ http://www.strukturalni-fondy.cz/cs/Fondy-EU/2014-2020/Methodicke-pokyny/Methodika-rozvoje-lidskych-zdroju	<p>Gestor PP: Plnění ANO</p> <p>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.</p> <p>MMR-NOK zajišťuje na horizontální úrovni proškolení zaměstnanců implementujících fondy EU v rámci Systému vzdělávání, MPSV zajišťuje obsahovou náplň vzdělávání a lektorské zajištění.</p> <p>ŘO: Plnění ANO</p> <p>Pro všechny zaměstnance ŘO OPD i ZS, kteří se problematikou ochrany práv zdravotně postižených zabývají, jsou připraveny programy školení. Plnění tohoto kritéria probíhá průběžně po celou dobu programového období. Na počátku programového období budou školení probíhat intenzivně a pak průběžně podle potřeby v souvislosti s realizací programu. Určený kontaktní pracovník ŘO OPD spolupracuje se zástupci MPSV.</p>

Předběžná podmínka	Kritéria	Kritéria splněna (ano/ne)	Odkaz	Vysvětlení
<p>G.3 - Existence administrativní kapacity k provádění a uplatňování Úmluvy OSN o právech osob se zdravotním postižením (UNCRPD) v oblasti ESI fondů v souladu s rozhodnutím Rady 2010/48/ES</p>	<p>3 - Opatření za účelem sledování provádění článku 9 UNCRPD ve vztahu k fondům ESI v rámci přípravy a provádění programů.</p>	<p>Ano</p>	<p>http://www.vlada.cz/cz/ppov/vvz-po/dokumenty/narodni-plan-vytvoreni-rovných-prilezitosti-pro-osoby-se-zdravotnim-postizenim-na-obdobi-2010---2014-70026/</p>	<p>Gestor PP: Plnění ANO</p> <p>Národní plán obsahuje opatření k vyrovnávání příležitostí pro osoby se zdravotním postižením. Plnění těchto opatření je každý rok hodnoceno. NP je koncipován dle jednotlivých článků CRPD a v kapitole č. 4 se přímo věnuje Přístupnosti staveb, dopravy a přístupu k informacím.</p> <p>Požadavky na přístupnost veřejných budov, poměr vozidel ve veřejné dopravě, která musí umožňovat přepravu osob s omezenou schopností pohybu a orientace jsou vymezeny v zákoně č. 183/2006 Sb., vyhlášce č. 398/2009, nařízení vlády č. 63/2011) .</p> <p>Na základě antidiskriminačního zákona č. 198/2009 Sb. jsou všichni poskytovatelé služeb určených veřejnosti povinni přijmout přiměřená opatření pro osoby se zdravotním postižením.</p> <p>Opatření k zajištění toho, aby se s informacemi souvisejícími s výkonem veřejné správy uveřejňovanými způsobem umožňujícím dálkový přístup mohly rozsahu seznámit i osoby se zdravotním postižením, upravuje zákon č. 365/2000 Sb. a</p>

Předběžná podmínka	Kritéria	Kritéria splněna (ano/ne)	Odkaz	Vysvětlení
				vyhláška č. 64/2008 Sb.
G.4 - Existence opatření pro účinné uplatňování právních předpisů Unie o veřejných zakázkách v oblasti ESI fondů.	1 - Opatření pro účinné uplatňování předpisů Unie o veřejných zakázkách prostřednictvím odpovídajících mechanismů.	Ne	http://www.portal-vz.cz/ http://www.strukturalni-fondy.cz/cs/Fondy-EU/Narodni-organ-pro-koordinaci/Dokumenty http://www.mfcr.cz/cs/legislativa/metodiky/2014/metodika-financnich-toku-a-kontroly-prog-17121	Gestor PP: Plnění ČÁSTEČNĚ Přijata a uveřejněna legislat. i nelegisl. opatření (zákon č. 137/2006 Sb., č. 139/2006 Sb., novela zákona č. 55/2012 Sb.), právní předpisy k zákonu o VZ (vyhl. č. 230/2012 Sb., 231/2012 Sb., 232/2012 Sb., 133/2012 Sb.), zákonné opatření senátu č. 341/2013 Sb., MP pro oblast zadávání zakázek pro progr. období 2014-2020 (UV ČR č. 44 z 15.1.2014). Byly ustanoveny PS VZ a PS ÚOHS. ŘO: Plnění ANO Systém kontroly veřejných zakázek v rámci OPD naváže v maximální možné míře na dobrou praxi z programového období 2007-2013. Důraz bude kladen zejména na efektivitu kontrolní činnosti a o podchycení ve všech relevantních dokumentech.
G.4 - Existence opatření pro účinné uplatňování právních předpisů Unie o veřejných zakázkách v oblasti ESI fondů.	2 - Opatření, jež zajišťují transparentní postupy zadávání veřejných zakázek.	Ano	http://www.portal-vz.cz/cs/Jak-na-zadavani-verejnych-zakazek/Legislativa-a-Judikatura/Legislativa/Narodni-legislativa-aktualni-a-uplne-zneni-z-(1)	Gestor PP: Plnění ANO Přijato, uveřejněno: zákon č. 55/2012 Sb., metodika zadávání veřejných zakázek; metodické stanovisko k příloze vyhlášky č. 9/2011 Sb.; metodika k vyhlášce 133/2012 Sb., technická novela zákona č.

Předběžná podmínka	Kritéria	Kritéria splněna (ano/ne)	Odkaz	Vysvětlení
			<p>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 http://www.portal-vz.cz/cs/Aktuality/Uverejneni-dokumentace-k-moznosti-napojeni-Individ</p>	<p>137/2006 Sb., o veřejných zakázkách, Metodika k vyhlášece o uveřejňování vyhlášení pro účely zákona o veřejných zakázkách a náležitostech profilu zadavatele; věstník veřejných zakázek, ŘO: Plnění ANO</p> <p>Princip transparentnosti je reflektován ve všech relevantních dokumentech vztahujících se k této problematice. V průběhu realizace programu bude poskytována metodická podpora příjemcům a žadatelům v souladu s platnými metodickými dokumenty a předpisy.</p>
<p>G.4 - Existence opatření pro účinné uplatňování právních předpisů Unie o veřejných zakázkách v oblasti ESI fondů.</p>	<p>3 - Opatření pro odbornou přípravu a šíření informací pro zaměstnance podílející se na provádění fondů ESI.</p>	<p>Ne</p>	<p>Konzultace, právní podpora. Výkl. stanoviska k aplikaci ZVZ; Odpovědi na dotazy k zadávání VZ; Vzdělávací semináře k veřejnému zadávání pro subjekty impl.struktur http://www.portal-vz.cz/cs/Spoluprace-a-vymena-informaci/Info-forum/Otazky-a-odpovedi http://www.mmr.cz/cs/Verejne-zakazky/Verejne-zakazky-a-PPP/Informace-Udalosti/Konference-Pripravovane-zmeny-v-oblasti-</p>	<p>Gestor PP: Plnění ČÁSTEČNĚ</p> <p>PS VZ Vzdělávací semináře pro příjemce podpory a pro subjekty implementačních struktur programů.; Poskytován výklad ZVZ a metodických pokynů platných pro zadávání zakázek.</p> <p>MMR-NOK zajišťuje na horizontální úrovni proškolení zaměstnanců implementujících čerpání příspěvků z fondů EU v rámci Systému vzdělávání, MMR OPVZK zajišťuje obsahovou náplň vzdělávání a lektorské zajištění. ŘO: Plnění ANO</p> <p>V OPD je zabezpečen systém</p>

Předběžná podmínka	Kritéria	Kritéria splněna (ano/ne)	Odkaz	Vysvětlení
			<p>verejného http://www.strukturalni-fondy.cz/cs/Fondy-EU/2014-2020/Metodicke-pokyny/Metodika-rozvoje-lidskych-zdroju</p>	<p>vzdělávání zaměstnanců, který zahrne všechny pracovníky ŘO i ZS, kteří pracují s projekty žadatelů či příjemců a posuzují výběrová/zadávací řízení nebo kteří zabezpečují metodické vedení této oblasti. Vzdelávání zaměstnanců bude zaměřeno především na rozvoj znalostí a schopnost implementace Legislativy EU a ČR k problematice VZ a Metodického pokynu pro oblast zadávání zakázek pro programové období 2014-2020 a výměnu zkušeností z přípravy a kontroly zakázek.</p>
<p>G.4 - Existence opatření pro účinné uplatňování právních předpisů Unie o veřejných zakázkách v oblasti ESI fondů.</p>	<p>4 - Opatření k posílení správní kapacity pro provádění a uplatňování právních předpisů Unie o veřejných zakázkách.</p>	<p>Ne</p>	<p>Částečné doplnění pracovníků na pracovní pozice v odboru práva veřejných zakázek a koncesí na Ministerstvu pro místní rozvoj ČR</p>	<p>Gestor PP: Plnění ČÁSTEČNĚ Nové povinnosti stanovené zákonem o veřejných zakázkách a větší počet veřejných zakázek zadávaných podle zákona o veřejných zakázkách si vyžádaly doplnění pracovníků do útvaru OPVZK na MMR (gestor zákona o veřejných zakázkách). MMR-NOK z analýz potřeb administrativní kapacity jednotlivých ŘO zpracoval Souhrnnou závěrečnou zprávu.</p> <p>ŘO: Plnění ANO Správní kapacita pro provádění a uplatňování právních předpisů Unie o veřejných zakázkách je v případě OPD</p>

Předběžná podmínka	Kritéria	Kritéria splněna (ano/ne)	Odkaz	Vysvětlení
				dostatečná a bude průběžně monitorována. V případě, že budou zjištěny nedostatky, bude správní kapacita ihned posílena.
G.5 - Existence opatření pro účinné uplatňování právních předpisů Unie o státních podporách v oblasti ESI fondů.	1 - Opatření pro účinné uplatňování pravidel Unie o státních podporách.	Ano	Zákon č. 215/2004 Sb(http://www.uohs.cz/cs/legislativa/verejna-podpora.html) Vyhl. č. 456/2009 Sb Z. č. 218/2000 Sb., Z. č. 250/2000 Sb., Z. č. 320/2001 Sb., Z. č. 456/2011 Sb., http://www.mfcr.cz/cs/legislativa/metodiky/2014/metodika-financnich-toku-a-kontroly-prog-17121 http://www.uohs.cz/cs/verejna-podpora/manualy-metodiky-a-dalsi-dokumenty.html Met. dop. pro oblast VP	Gestor PP: Plnění ANO Poskytovatel podpory podléhající pravidlům VP spolupracuje s centrálním koordinačním orgánem (ÚOHS, MZe). Koord. orgány nastavují s poskytovateli programy v souladu s právními předpisy v oblasti VP (zákon č. 215/2004 Sb.). Na úrovni fondů je gestorem MMR. Zákon č. 218/2000 Sb., zákon č. 250/2000 Sb., zákon č. 320/2001 Sb. Byla zajištěna nezbytná funkčnost MS 2014+ v oblasti VP a přenos dat mezi ním a centrálním registrem de minimis. Centrální registr de minimis uveden do souladu s požadavky legislativy EU. Údaje o poskytnutých VP z ESI fondů jsou obsaženy v monitorovacím systému MS2014+ a budou k dispozici na centrální webové stránce. ŘO: Plnění ČÁSTEČNĚ V OPD je VP nastavena v souladu s pravidly ES. ÚOHS poskytuje poradenství v kterékoliv fázi implementace programu. Veškeré

Předběžná podmínka	Kritéria	Kritéria splněna (ano/ne)	Odkaz	Vysvětlení
				podpory jsou schvalovány v součinnosti s ÚOHS. ŘO ověří před poskytnutím podpory malého rozsahu v centrálním registru, zda poskytnutím nedojde k překročení limitů pro podporu de minimis.
G.5 - Existence opatření pro účinné uplatňování právních předpisů Unie o státních podporách v oblasti ESI fondů.	2 - Opatření pro odbornou přípravu a šíření informací pro zaměstnance podílející se na provádění fondů ESI.	Ano	www.uohs.cz/cs/verejna-podpora/akuality-z-verejne-podpory.html http://www.vzdelavaninsrr.cz/www.strukturalni-fondy.cz http://www.strukturalni-fondy.cz/cs/Fondy-EU/2014-2020/Metodicke-pokyny/Metodika-rozvoje-lidskych-zdroju	Gestor PP: Plnění ANO ÚOHS školí průběžně poskytovatele VP. MMR-NOK (ve spol.s ÚOHS) vydává metodické dokumenty . ÚOHS rovněž zabezpečuje, aby byly všechny informace zaslané Evropskou komisí postoupeny poskytovatelům. Ustanovena PS VP. Aktuální informace k VP dostupné na: www.uohs.cz/cs/verejna-podpora.html . Pro oblast ESI fondů: www.strukturalni-fondy.cz . RO: Plnění ANO V úrovni OPD je zabezpečen systém vzdělávání všech zaměstnanců, kteří se problematikou VP zabývají. Jednotlivé vzdělávací aktivity jsou realizovány průběžně na základě potřeby (např. v návaznosti na změny vyplývající z nových předpisů nebo dle požadavků jednotlivých poskytovatelů podpory) s cílem prohlubování kvalifikace v oblasti VP. Vzdělávání zaměstnanců je zaměřeno především na rozvoj znalostí a schopnost implementace Legislativy

Předběžná podmínka	Kritéria	Kritéria splněna (ano/ne)	Odkaz	Vysvětlení
				EU a ČR k problematice veřejné podpory a metodikám upravujícím řešení nesrovnalosti a porušení rozpočtové kázně a na výměnu zkušeností z posuzování VP.
G.5 - Existence opatření pro účinné uplatňování právních předpisů Unie o státních podporách v oblasti ESI fondů.	3 - Opatření pro posílení správní kapacity pro provádění a uplatňování právních předpisů Unie o státních podporách.	Ne	www.compet.cz, www.mze.cz, www.strukturalni-fondy.cz	<p>Gestor PP: Plnění ČÁSTEČNĚ</p> <p>Centrálním koord. orgánem pro VP je ÚOHS/MZe (zákon č. 215/2004 Sb.). Koord. a poradním orgánem pro řídicí orgány v oblasti VP ESI je MMR-NOK.</p> <p>Vydán Metodické doporučení pro implementaci finančních nástrojů v programovém období 2014-2020.</p> <p>Info: www.compet.cz, www.mze.cz, www.strukturalni-fondy.cz</p> <p>MMR-NOK (ve spol. s ÚOHS) vydává metodické dokumenty k VP</p> <p>RO: Plnění ANO</p> <p>Správní kapacita provádění a uplatňování právních předpisů Unie k veřejné podpoře je v případě OPD dostatečná a bude průběžně monitorována. V případě, že budou zjištěny nedostatky, bude správní kapacita ihned posílena.</p>

Předběžná podmínka	Kritéria	Kritéria splněna (ano/ne)	Odkaz	Vysvětlení
G.6 - Existence opatření pro účinné uplatňování právních předpisů Unie pro oblast životního prostředí týkajících se EIA a SEA	1 - Opatření pro účinné uplatňování směrnice Evropského parlamentu a Rady 2011/92/EU (EIA) a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/42/ES (SEA).	Ano	Příslušná ustanovení zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, týkající se posuzování vlivů koncepcí na životní prostředí. http://portal.cenia.cz/eiasea/stati/c/sea_legislativa § 19 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí: http://portal.cenia.cz/eiasea/stati/c/eia_legislativa	Gestor PP: Plnění ANO Novela zákona EIA nabyla účinnosti dne 1. 4. 2015. Změny novely byly konzult. a schváleny EK. Novela bude i pro již zahájená navazující řízení, budou tak naplněny požadavky směrnice EIA u všech projektů a neukončeným povolovacím procesem, a bude prováděna kontrola souladu již vydaných stanovisek EIA se směrnicí EIA. Metodická pomůcka pro projekty s povolovacím procesem vydána 20. 8. 2014 MŽP a MMR. U projektů a ukončeným povol. procesem před nabytím účinnosti novely, bude vyhodnocen soulad povol. procesu se směrnicí EIA. K tomu zřízena PS.
G.6 - Existence opatření pro účinné uplatňování právních předpisů Unie pro oblast životního prostředí týkajících se EIA a SEA	2 - Opatření pro odbornou přípravu a šíření informací pro zaměstnance podílející se na provádění směrnic 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 úřednících územ. samosprávných celků UV 30.11.2005 č. 1542 http://www.mzp.cz/cz/posuzovani_vlivu_zivotni_prostredi http://portal.cenia.cz/eiasea/view/eia100_cr + záložka legislativa, pokyny, sdělení atd.	Gestor PP: Plnění ANO MŽP metodicky vede všechny pracovníky provádějící směrnice EIA a SEA. Dále realizuje v součinnosti s MMR-NOK školení pro pracovníky ŘO. Informace z oblasti EIA a SEA jsou pro pracovníky šířeny prostřednictvím informačního systému a metodických pokynů. Krajské úředníky pravidelně využívají také možnosti individuální konzultace. Pracovníci provádějící směrnice EIA a SEA jsou kvalifikováni k poradenství v

Předběžná podmínka	Kritéria	Kritéria splněna (ano/ne)	Odkaz	Vysvětlení
			http://portal.cenia.cz/eiasea/view/SEA100_koncepce + záložka legislativa, pokyny, sdělení http://www.strukturalni-fondy.cz/cs/Fondy-EU/2014-2020/Methodicke-pokyny/Methodika-rozvoje-lidskych-zdroju	<p>oblasti EIA a SEA. Krajské úředníky prokazují zvláštní odbornou způsobilost v oblasti posuzování vlivů na životní prostředí. Zvláštní odborná způsobilost se ověřuje zkouškou a prokazuje osvědčením.</p> <p>Součástí vzdělávání pracovníků jsou rovněž informace o aktuálním stavu infringementového řízení a o přípravě nové právní úpravy v oblasti EIA. MMR-NOK zajišťuje na horizontální úrovni proškolení zaměstnanců implementujících fondy EU v rámci Systému vzdělávání, MZP zajišťuje obsahovou náplň vzdělávání a lektorské zajištění. ŘO: plnění ANO, viz plnění na centrální úrovni</p>
G.6 - Existence opatření pro účinné uplatňování právních předpisů Unie pro oblast životního prostředí týkajících se EIA a SEA	3 - Opatření k zajištění dostatečné správní kapacity.	Ano	§21 a 22 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí §21 zákona č. 312/2002 Sb., o úřednících územních samosprávných celků Usnesení vlády ČR č. 1542 ze dne 30. listopadu 2005 Zákon č. 111/2009 Sb., o základních registrech http://www.mzp.cz/cz/posuzovani_vlivu_zivotni_prostredi http://portal.cenia.cz/eiasea/view/eia100_cr (+ záložka legislativa,	<p>Gestor PP: Plnění ANO</p> <p>V souladu se zákonem č. 111/2009 Sb., byl zahájen proces zefektivnění veřejné správy, na základě kterého jsou nyní průběžně stanovovány dostatečné počty pracovníků pro výkon státní správy, tedy i počet úředníků zajišťujících provádění směrnice EIA a SEA.</p> <p>Tento počet odpovídá aktuálním požadavkům na správní kapacitu reagující na změnu podmínek.</p> <p>Technická pomoc je zajišťována skrze informační systém a metodické pokyny a pomocí systému autorizovaných</p>

Předběžná podmínka	Kritéria	Kritéria splněna (ano/ne)	Odkaz	Vysvětlení
			pokyny a sdělení atd.) http://portal.cenia.cz/eiasea/view/SEA100_koncepce http://portal.cenia.cz/eiasea/osoby/osoby	expertů
G.7 - Existence statistického základu nezbytného k provádění hodnocení za účelem posouzení účinnosti a dopadu programů. Existence systému ukazatele výsledků nezbytného pro výběr opatření, jež budou nejúčinněji přispívat k dosahování požadovaných výsledků, k sledování pokroku při plnění cílů a k provedení posouzení dopadů.	1 - Jsou vypracována opatření pro včasný sběr a agregaci statistických údajů, která obsahují tyto prvky: určení zdrojů a mechanismů pro zajištění statistického ověřování.	Ne	-	Gestor PP: Plnění ČÁSTEČNĚ 9. srpna 2013 byl usnesením vlády č. 597 schválen závazný metodický pokyn určující pravidla pro tvorbu indikátorových soustav (MP indikátorů 2014-2020).Připravováno technické řešení v rámci monitorovacího systému MS2014+. V rámci přípravy indikátorové soustavy dochází k posuzování jednotlivých ukazatelů s ohledem na jejich relevanci, jednoznačnost a také dostupnost. Při přípravě probíhá spolupráce také s ex-ante hodnotiteli programů. U relevantních výsledkových indikátorů, jejichž zdrojem jsou centrální statistiky, je nastavována spolupráce s (ČSÚ) na pravidelné dodávání potřebných dat. ŘO: Plnění ČÁSTEČNĚ ŘO OPD má zpracován komplexní systém pro zajištění ověřování všech relevantních statistických údajů

Předběžná podmínka	Kritéria	Kritéria splněna (ano/ne)	Odkaz	Vysvětlení
G.7 - Existence statistického základu nezbytného k provádění hodnocení za účelem posouzení účinnosti a dopadu programů. Existence systému ukazatele výsledků nezbytného pro výběr opatření, jež budou nejúčinněji přispívat k dosahování požadovaných výsledků, k sledování pokroku při plnění cílů a k provedení posouzení dopadů.	2 - Jsou vypracována opatření pro včasný sběr a agregaci statistických údajů, která obsahují tyto prvky: opatření pro zveřejňování a zpřístupňování souhrnných informací veřejnosti.	Ano	http://www.s-f.cz/cs/Fondy-EU/2014-2020/Metodicke-pokyny	Gestor PP: Plnění ANO Z metodického hlediska splněno v podobě následujících závazných metodických pokynů: MP evaluace (schválen ÚV 597/2013), kde je zapracován požadavek na povinné zveřejňování všech evaluačních výstupů. MP monitorování (schválen), která definuje obsah a pravidelné zveřejňování zpráv o průběhu implementace MP publicita (schválen ÚV 44/2014), který definuje závazná pravidla pro tvorbu jednotného webu ESI fondů.
G.7 - Existence statistického základu nezbytného k provádění hodnocení za účelem posouzení účinnosti a dopadu programů. Existence systému ukazatele výsledků nezbytného pro výběr opatření, jež budou nejúčinněji přispívat k dosahování požadovaných výsledků, k sledování pokroku při plnění cílů a k provedení posouzení dopadů.	3 - Účinný systém ukazatelů výsledků, včetně: výběru ukazatelů výsledků pro každý program, jež budou vypovídat o motivaci k výběru strategických kroků financovaných z programu.	Ne	-	Gestor PP: Plnění ČÁSTEČNĚ Probíhá příprava indikátorových soustav programů a spolupráce s ČSÚ pro definování zdrojů statistických dat. V rámci přípravy programových dokumentů probíhá intenzivní spolupráce mezi MMR-NOK, ŘO a ex-ante hodnotiteli, kladen důraz na správné nastavení intervenční logiky programu včetně soustavy indikátorů. Indikátorové soustavy a tvorba programově specifických indikátorů je připravována dle závazného (MP indikátorů 2014-2020 a respektuje požadavky EK včetně obsahu této

Předběžná podmínka	Kritéria	Kritéria splněna (ano/ne)	Odkaz	Vysvětlení
				<p>předběžné podmínky. V souladu s MP monitorování a MP evaluace budou pravidelně probíhat hodnocení plnění stanovených cílů. Závěry provedených evaluací budou vodítkem k případné revizi strategie resp. programového dokumentu.</p> <p>ŘO: Plnění ČÁSTEČNĚ viz plnění na centrální úrovni</p>
<p>G.7 - Existence statistického základu nezbytného k provádění hodnocení za účelem posouzení účinnosti a dopadu programů. Existence systému ukazatele výsledků nezbytného pro výběr opatření, jež budou nejučinněji přispívat k dosahování požadovaných výsledků, k sledování pokroku při plnění cílů a k provedení posouzení dopadů.</p>	<p>4 - Účinný systém ukazatelů výsledků, včetně: vytyčení cílů pro tyto ukazatele.</p>	<p>Ne</p>	<p>-</p>	<p>Gestor PP: Plnění ČÁSTEČNĚ</p> <p>Budou součástí programových dokumentů. Nastavení výchozích a cílových hodnot je prováděno v rámci přípravy programů. Průběžně ve spolupráci s ex-ante hodnotiteli probíhá expertní posuzování relevance hodnot ve vazbě na alokaci pro dané téma.</p> <p>ŘO: Plnění ČÁSTEČNĚ viz plnění na centrální úrovni</p>
<p>G.7 - Existence statistického základu nezbytného k provádění hodnocení za účelem posouzení účinnosti a dopadu programů. Existence systému ukazatele výsledků nezbytného pro výběr opatření, jež budou nejučinněji přispívat k dosahování požadovaných výsledků, k sledování pokroku při plnění cílů a k provedení posouzení</p>	<p>5 - Účinný systém ukazatelů výsledků, včetně: souladu každého ukazatele s těmito podmínkami: robustností a statistickou validací, jasným normativním výkladem, souladem se strategiemi, včasným sběrem údajů.</p>	<p>Ne</p>	<p>-</p>	<p>Gestor PP: Plnění ČÁSTEČNĚ</p> <p>Je součástí programových dokumentů. Stejná pravidla jsou součástí MP indikátorů (schváleno ÚV 597/2013).</p> <p>ŘO: Plnění ČÁSTEČNĚ viz plnění na centrální úrovni</p>

Předběžná podmínka	Kritéria	Kritéria splněna (ano/ne)	Odkaz	Vysvětlení
dopadů.				
G.7 - Existence statistického základu nezbytného k provádění hodnocení za účelem posouzení účinnosti a dopadu programů. Existence systému ukazatele výsledků nezbytného pro výběr opatření, jež budou neúčinněji přispívat k dosahování požadovaných výsledků, k sledování pokroku při plnění cílů a k provedení posouzení dopadů.	6 - Postupy zajišťující, aby všechny operace financované z programu používaly účinný systém ukazatelů.	Ne	http://www.s-f.cz/cs/Fondy-EU/2014-2020/Metodicke-pokyny	Gestor PP: Plnění ČÁSTEČNĚ Povinné postupy pro splnění kritéria jsou součástí schváleného závazného metodického prostředí: MP indikátory (ÚV 597/2013 a MP výběr a hodnocení projektů (schválen ÚV 873/2013), které definují závazná pravidla pro výběr a plnění alespoň jednoho indikátoru ve vazbě na specifický cíl. V rámci uvedeného pokynu jsou současně promítnuty principy 3E pro výběr a hodnocení operací. Závazné a jednotné metodické konstrukce všech indikátorů používaných v rámci programů a každé operace jsou definovány v rámci tzn. NČI2014+. ŘO: Plnění ČÁSTEČNĚ viz plnění na centrální úrovni

9.2 Popis opatření ke splnění předběžných podmínek, odpovědných subjektů a harmonogramu

Tabulka 25: Opatření, která je třeba přijmout, aby byly splněny platné obecné předběžné podmínky

Obecné předběžné podmínky	Nesplněná kritéria	Opatření, jež je nutno přijmout	Lhůta (datum)	Subjekty odpovědné za plnění

Obecné předběžné podmínky	Nesplněná kritéria	Opatření, jež je nutno přijmout	Lhůta (datum)	Subjekty odpovědné za plnění
G.4 - Existence opatření pro účinné uplatňování právních předpisů Unie o veřejných zakázkách v oblasti ESI fondů.	1 - Opatření pro účinné uplatňování předpisů Unie o veřejných zakázkách prostřednictvím odpovídajících mechanismů.	<p>Zajištění souladu nastavení metodického prostředí napříč ŘO s aplikační praxí a relevantní legislativou:</p> <p>1) Gestor ZVZ ověří pomocí připravených kontrolních listů, zda každý jeden řídicí orgán převzal Metodický pokyn pro oblast zadávání zakázek pro programové období 2014-2020 do své řízené dokumentace programu.</p> <p>2) Každoročně v rámci výše uvedené Progress report bude vyhodnocena potřeba provedení aktualizace Metodického pokynu pro oblast zadávání veřejných zakázek pro programové období 2014-2020. V případě, že bude shledána nutnost této aktualizace, bude provedena nejpozději do pěti měsíců od vydání progress report.</p> <p>30. 6. 2015 (v návaznosti na schvalování programů nejpozději do 31.12.2015) 31. 12. 2015 31. 12. 2016</p>	31.12.2016	MMR, ŘO
G.4 - Existence opatření pro účinné uplatňování právních předpisů Unie o veřejných zakázkách v oblasti ESI fondů.	1 - Opatření pro účinné uplatňování předpisů Unie o veřejných zakázkách prostřednictvím odpovídajících mechanismů.	<p>Provedení série opatření, jejichž cílem bude zefektivnění dohledové činnosti ÚOHS - zejména s ohledem na zkrácení lhůt k rozhodování.</p> <p>Nelegislativní opatření:</p> <p>1) Standardizace podnětů k zahájení řízení o přezkoumání úkonů zadavatele zasílaných ŘO. 30. 6. 2015</p> <p>Legislativní</p> <p>2) Dne 6. 3. 2015 vstoupila v účinnost Technická</p>	18.4.2016	MMR, ÚOHS

Obecné předběžné podmínky	Nesplněná kritéria	Opatření, jež je nutno přijmout	Lhůta (datum)	Subjekty odpovědné za plnění
		<p>novela ZVZ, která upravuje řízení před UOHS. Předmětem úpravy je povinnost účastníků řízení předkládat veškeré návrhy a důkazní prostředky co nejdříve, nejpozději do 15 dnů od zahájení řízení.</p> <p>3) Při přípravě nového zákona dojde k dalšímu zvýšení elektronizace řízení před UOHS (povinnost zasílat dokumentaci v elektronické podobě) a zefektivnění činnosti UOHS.</p> <p>18. 4. 2016</p> <p>MMR předloží Evropské komisi informaci o pokroku ve věci zpoždění s rozhodovací činností ÚOHS.</p> <p>30. 6. 2016 Zpráva o pokroku v rámci činnosti UOHS zahrnující body 1), 2) a 3)</p>		
G.4 - Existence opatření pro účinné uplatňování právních předpisů Unie o veřejných zakázkách v oblasti ESI fondů.	1 - Opatření pro účinné uplatňování předpisů Unie o veřejných zakázkách prostřednictvím odpovídajících mechanismů.	<p>Bude připraven zcela nový zákon o vz, který bude představovat transpozici nových zadávacích směrnic..</p> <p>18.4.2016</p> <p>Základními principy nového zákona:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) transpozice všech relevantních (povinných) ustanovení,, 2) obdobný režim pro podlimitní vz, 3) snížení administrativní náročnosti zadávání, 4) zvýšení elektronizace (použití elektronických nástrojů) při zadávání bude odpovídat povinností uvedeným v nových směrniciích, <p>a) ČR k 18. 4. 2016 přijme zákonnou úpravu o povinném elektronickém zadávání vz v souladu se směrnicemi 2014/23/ES, 2014/24/ES a 2014/25/ES., , Zavedení elektronizace v termínech požadovaných SM EU</p>	31.12.2016	MMR, ŘO

Obecné předběžné podmínky	Nesplněná kritéria	Opatření, jež je nutno přijmout	Lhůta (datum)	Subjekty odpovědné za plnění
		2014/24. b) spuštění ostrého provozu Národního elektronického nástroje (NEN), 1. 10. 2015 c) Vláda ČR rozhodne o povinnosti používat NEN pro jednotlivé druhy zadavatelů 31. 12. 2016 5) zohlednění zásady proporcionality v zadávacím řízení, 6) na základě analýz rozhodovací praxe UOHS a kontrol. a audit. zjištění budou zpracovány návrhy na úpravu legislativy.31.12.2015		
G.4 - Existence opatření pro účinné uplatňování právních předpisů Unie o veřejných zakázkách v oblasti ESI fondů.	1 - Opatření pro účinné uplatňování předpisů Unie o veřejných zakázkách prostřednictvím odpovídajících mechanismů.	MMR zpracuje každý rok zprávu o činnosti a pokroku tzv Progress report, který bude sloužit jako hlavní nástroj identifikace nejčastějších pochybení a problémů v rámci zadávání. Po provedení identifikace problémů budou vydefinována i opatření Zpráva bude obsahovat : a) seznam analyzovaných podkladů rozhodnutí UOHS, soudů, Soudního dvora EU auditních zpráv, které v ČR budou provádět auditoři z EÚD a EK, se zaměřením na analýzu negativních a pozitivních zjištění b) Vyhodnocení souladu nastavení metodického prostředí s aplikační praxí a relevantní legislativou c) Vyhodnocení aplikační praxe v oblasti kontrol d) Vyhodnocení funkčnosti systému prevence e) Seznam přijatých opatření (zpracovaná metodická doporučení, případné úpravy legislativních předpisů či metodik) f) analýzu dopadů přijatých opatření a analýzu příčin chybovosti.	31.12.2016	MMR, ŘO

Obecné předběžné podmínky	Nesplněná kritéria	Opatření, jež je nutno přijmout	Lhůta (datum)	Subjekty odpovědné za plnění
		g) Návrhy opatření legislat. i nelegislativního charakteru vydefinovaného na základě výše uvedených bodů, včetně harmonogramu 31. 12. 2015 31. 12. 2016		
G.4 - Existence opatření pro účinné uplatňování právních předpisů Unie o veřejných zakázkách v oblasti ESI fondů.	1 - Opatření pro účinné uplatňování předpisů Unie o veřejných zakázkách prostřednictvím odpovídajících mechanismů.	Sjednocení a zlepšení aplikační praxe v oblasti kontrol. Na základě analýz jednotlivých zjištění budou vydávána doporučení pro ŘO ve věci kontroly veřejných zakázek. Metodická doporučení budou projednávána na PS Veřejné zakázky. Posuny v rámci této oblasti budou součástí Progress report. 31. 12. 2015 31. 12. 2016	31.12.2016	MMR
G.4 - Existence opatření pro účinné uplatňování právních předpisů Unie o veřejných zakázkách v oblasti ESI fondů.	1 - Opatření pro účinné uplatňování předpisů Unie o veřejných zakázkách prostřednictvím odpovídajících mechanismů.	Vytvoření efektivního systému prevence za účelem ex ante realizace preventivních opatření. <ul style="list-style-type: none"> • PS Veřejné zakázky ze sítě expertů napříč ŘO, členy jsou mimo ŘO a MMR i experti MF, ÚOHS a krajů). Činnost skupiny je především preventivní a slouží jako komunikační kanál. • V relevantních případech budou vydávána doporučení. Doporučení budou projednávána na PS Veřejné zakázky a formalizována aktualizací Metodického pokynu pro oblast zadávání zakázek pro programové období 2014-2020, který je pro ŘO závazný. • Zprostředkovaně přes ŘO budou vydávána doporučení pro příjemce (zadavatele), jak správně postupovat při zadávání vz a jakých postupů se naopak vyvarovat. • V mezidobí provádění aktualizací budou (mohou 	31.12.2016	MMR. ŘO

Obecné předběžné podmínky	Nesplněná kritéria	Opatření, jež je nutno přijmout	Lhůta (datum)	Subjekty odpovědné za plnění
		<p>být) v urgentních případech vydávána metodická stanoviska ministra pro místní rozvoj, která budou pro ŘO závazná.</p> <p>Každý rok zpracuje MMR zprávu o čin. skupiny a zejména o obsahu a způsobu realizace jednotlivých doporučení. Zpráva bude součástí Progress report 31. 12. 2015, 31. 12. 2016</p>		
G.4 - Existence opatření pro účinné uplatňování právních předpisů Unie o veřejných zakázkách v oblasti ESI fondů.	1 - Opatření pro účinné uplatňování předpisů Unie o veřejných zakázkách prostřednictvím odpovídajících mechanismů.	<p>Opatření ke zlepšení systému šíření informací: Ke zlepšení systému šíření informací a zvýšení informovanosti všech subjektů v oblasti zadávání budou přijata následující opatření:</p> <p>1) Technická úprava Info-fóra na Portálu o veřejných zakázkách a koncesích za účelem zlepšení uživatelské přívětivosti a snadného vyhledávání týkající dobré a špatné praxe při přípravě a vedení zadávacího řízení na základě klíčových slov.</p> <p>Portál je veřejně přístupný pro subjekty implementační struktury i příjemce (zadavatele).</p> <p>2) Rozšíření databáze gestora ZVZ (uvedené v bodě 7 nelegislativních opatření v předchozí tabulce) o další stěžejní Rozhodnutí Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže, českých soudů a Soudního dvora EU a vybraných anonymizovaných nejčastějších auditních zjištění v této oblasti tak aby databáze tvořila ucelený rámec pro celou oblast zadávání.</p>	31.12.2015	MMR
G.4 - Existence opatření pro účinné uplatňování právních předpisů Unie o veřejných zakázkách v oblasti ESI fondů.	3 - Opatření pro odbornou přípravu a šíření informací pro zaměstnance podílející se na provádění fondů ESI.	Zpracování závěrečné evaluace Systému vzdělávání 2007-2013	31.12.2015	MMR

Obecné předběžné podmínky	Nesplněná kritéria	Opatření, jež je nutno přijmout	Lhůta (datum)	Subjekty odpovědné za plnění
G.4 - Existence opatření pro účinné uplatňování právních předpisů Unie o veřejných zakázkách v oblasti ESI fondů.	3 - Opatření pro odbornou přípravu a šíření informací pro zaměstnance podílející se na provádění fondů ESI.	Podání žádosti k projektu Akademie veřejného investování: (náplní projektu bude zejména následující: spolupráce s ŘO, žadateli a příjemci při přípravě a realizaci projektů z ESIF, sdílení best practice, školení realizačního týmu a týmu odborníků, školení žadatelů a příjemců, odborné konference a pracovní setkání)	31.7.2016	MMR
G.4 - Existence opatření pro účinné uplatňování právních předpisů Unie o veřejných zakázkách v oblasti ESI fondů.	3 - Opatření pro odbornou přípravu a šíření informací pro zaměstnance podílející se na provádění fondů ESI.	Vytvoření Systému vzdělávání 2014-2020, který bude vycházet z již osvědčeného Systému vzdělávání 2007-2013 a bude dále inovován. Moduly vzdělávání v oblasti veřejných zakázek budou: 1. Základní pojmy ZVZ 2. Příprava zadávacích podmínek, definování předmětu veřejné zakázky 3. Hodnotící kritéria 4. Kvalifikační předpoklady 5. Nejčastější chyby zadavatelů v zadávacím řízení 6. Výjimky ze ZVZ	31.12.2015	MMR
G.4 - Existence opatření pro účinné uplatňování právních předpisů Unie o veřejných zakázkách v oblasti ESI fondů.	3 - Opatření pro odbornou přípravu a šíření informací pro zaměstnance podílející se na provádění fondů ESI.	Gestor ZVZ vytipuje v nových zadávacích směrnicích EU novou právní úpravu, kterou považuje za problematickou/rizikovou (např. s ohledem na to, že dříve nebyla používána, nebo je významněji pozměněna oproti předchozímu období), a uskuteční vzdělávací akce na toto téma pro subjekty implementační struktury. 31. 12. 2015 31. 12. 2016	31.12.2016	MMR
G.4 - Existence opatření pro účinné	3 - Opatření pro odbornou	Zajištění proškolení všech relevantních zaměstnanců ŘO a	30.6.2015	MMR, ŘO

Obecné předběžné podmínky	Nesplněná kritéria	Opatření, jež je nutno přijmout	Lhůta (datum)	Subjekty odpovědné za plnění
uplatňování právních předpisů Unie o veřejných zakázkách v oblasti ESI fondů.	přípravu a šíření informací pro zaměstnance podílející se na provádění fondů ESI.	<p>ZS zabývajících se zadáváním veřejných zakázek v souvislosti s přijetím nového Metodického pokynu k zadávání Veřejných zakázek:</p> <p>1) Gestor ZVZ proškolí řídicí orgány a zprostředkující subjekty v zadávání veřejných zakázek podle postupů stanovených v ZVZ a podle postupů stanovených v Metodickém pokynu pro oblast zadávání zakázek pro programové období 2014-2020 (prezenční vzdělávací akce).</p> <p>2) Ve spolupráci s NOK a ŘO a na jeho žádost bude gestor ZVZ stejným způsobem vzdělávat také příjemce (zadavatele).</p>		
G.4 - Existence opatření pro účinné uplatňování právních předpisů Unie o veřejných zakázkách v oblasti ESI fondů.	4 - Opatření k posílení správní kapacity pro provádění a uplatňování právních předpisů Unie o veřejných zakázkách.	Přijetí dalších 4 pracovníků gestorem PP., (některé výše uvedené činnosti metodického charakteru budou zajišťovat i další pracovníci gestora ZVZ, kteří nejsou přímo vyčlenění na agendu ESI fondů, protože jde o obecnou metodickou činnost, kterou gestor ZVZ provádí v rámci své působnosti)	30.6.2015	MMR
G.5 - Existence opatření pro účinné uplatňování právních předpisů Unie o státních podporách v oblasti ESI fondů.	3 - Opatření pro posílení správní kapacity pro provádění a uplatňování právních předpisů Unie o státních podporách.	Zhodnocení naplňování správní kapacity pro oblast veřejné podpory a případné doplnění této kapacity	30.6.2016	MMR, ŘO
G.7 - Existence statistického základu nezbytného k provádění hodnocení za účelem posouzení účinnosti a dopadu programů. Existence systému ukazatele výsledků nezbytného pro výběr opatření, jež budou nejúčinněji přispívat k dosahování požadovaných výsledků, k	1 - Jsou vypracována opatření pro včasný sběr a agregaci statistických údajů, která obsahují tyto prvky: určení zdrojů a mechanismů pro zajištění statistického ověřování.	Ve spolupráci s dotčenými resorty a Úřadem na ochranu osobních údajů (ÚOOÚ) připravit a následně ÚOOÚ schválit a vydat výkladové stanovisko ke zpracování osobních údajů účastníků při poskytování finanční podpory z evropského sociálního fondu	31.12.2015	MMR, Úřad vlády (Úřad pro ochranu osobních údajů) + ŘO ESF programů, které mají povinnost monitorovat účastníky projektů v rámci povinných společných indikátorů (MPSV, HMP, MŠMT)

Obecné předběžné podmínky	Nesplněná kritéria	Opatření, jež je nutno přijmout	Lhůta (datum)	Subjekty odpovědné za plnění
sledování pokroku při plnění cílů a k provedení posouzení dopadů.				
G.7 - Existence statistického základu nezbytného k provádění hodnocení za účelem posouzení účinnosti a dopadu programů. Existence systému ukazatele výsledků nezbytného pro výběr opatření, jež budou nejúčinněji přispívat k dosahování požadovaných výsledků, k sledování pokroku při plnění cílů a k provedení posouzení dopadů.	1 - Jsou vypracována opatření pro včasný sběr a agregaci statistických údajů, která obsahují tyto prvky: určení zdrojů a mechanismů pro zajištění statistického ověřování.	Dopracování Národního číselníku indikátorů pro programové období 2014-2020, který zajistí jednotnou metodickou konstrukci všech indikátorů používaných napříč programy ESI fondů. Nastavení spolupráce s ČSÚ pro pravidelné dodávání potřebných statistických dat.	31.12.2015	MMR, ŘO, ČSÚ
G.7 - Existence statistického základu nezbytného k provádění hodnocení za účelem posouzení účinnosti a dopadu programů. Existence systému ukazatele výsledků nezbytného pro výběr opatření, jež budou nejúčinněji přispívat k dosahování požadovaných výsledků, k sledování pokroku při plnění cílů a k provedení posouzení dopadů.	3 - Účinný systém ukazatelů výsledků, včetně: výběru ukazatelů výsledků pro každý program, jež budou vypovídat o motivaci k výběru strategických kroků financovaných z programu.	Dopracování Národního číselníku indikátorů pro programové období 2014-2020. Dopracování a schválení strategie programů a potřebné navazující programové dokumentace Příprava a schválení evaluačních plánů programů a Dohody o partnerství, které budou definovat indikativní harmonogram plánovaných evaluačních aktivit programů.	30.6.2016	MMR, ŘO
G.7 - Existence statistického základu nezbytného k provádění hodnocení za účelem posouzení účinnosti a dopadu programů. Existence systému ukazatele výsledků nezbytného pro výběr opatření, jež budou nejúčinněji přispívat k dosahování požadovaných výsledků, k	4 - Účinný systém ukazatelů výsledků, včetně: vytyčení cílů pro tyto ukazatele.	Schválení programů	31.10.2015	MMR, ŘO, Úřad vlády, EK

Obecné předběžné podmínky	Nesplněná kritéria	Opatření, jež je nutno přijmout	Lhůta (datum)	Subjekty odpovědné za plnění
sledování pokroku při plnění cílů a k provedení posouzení dopadů.				
G.7 - Existence statistického základu nezbytného k provádění hodnocení za účelem posouzení účinnosti a dopadu programů. Existence systému ukazatele výsledků nezbytného pro výběr opatření, jež budou nejučinněji přispívat k dosahování požadovaných výsledků, k sledování pokroku při plnění cílů a k provedení posouzení dopadů.	5 - Účinný systém ukazatelů výsledků, včetně: souladu každého ukazatele s těmito podmínkami: robustností a statistickou validací, jasným normativním výkladem, souladem se strategiemi, včasným sběrem údajů.	Nastavení spolupráce s ČSÚ pro pravidelné dodávání potřebných statistických dat. Dopracování monitorovacího systému zajišťující sběr a agregaci dat z operací (MS2014+). Ve spolupráci s ŘO OPZ připravit technické řešení sběru údajů o účastnících intervencí tzv. IS ESF2014+, které bude zajišťovat automatické provazby na vybrané datové zdroje České správy sociálního zabezpečení a Úřadu práce, které jsou nezbytné pro vyhodnocení úspěšnosti ESF intervencí.	31.3.2016	MMR, ŘO, ČSÚ, ČSSZ, ÚP
G.7 - Existence statistického základu nezbytného k provádění hodnocení za účelem posouzení účinnosti a dopadu programů. Existence systému ukazatele výsledků nezbytného pro výběr opatření, jež budou nejučinněji přispívat k dosahování požadovaných výsledků, k sledování pokroku při plnění cílů a k provedení posouzení dopadů.	6 - Postupy zajišťující, aby všechny operace financované z programu používaly účinný systém ukazatelů.	Příprava programové dokumentace (příručky pro žadatele a příjemce), které budou reflektovat jich schválená závazná metodická pravidla.	31.10.2015	MMR, ŘO

Tabulka 26: Opatření, která je třeba přijmout, aby byly splněny tematické předběžné podmínky

Tematické předběžné podmínky	Nesplněná kritéria	Opatření, jež je nutno přijmout	Lhůta (datum)	Subjekty odpovědné za plnění
T.07.1 - Doprava: Existence komplexního plánu či komplexních	6 - Opatření k zajištění způsobilosti zprostředkujících	Provedení opatření k posílení kapacity hlavních příjemců a zprostředkujícího subjektu určených v příloze akčního	30.9.2015	MD ve spolupráci s příjemci a SFDI

Tematické předběžné podmínky	Nesplněná kritéria	Opatření, jež je nutno přijmout	Lhůta (datum)	Subjekty odpovědné za plnění
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.	subjektů a příjemců realizovat projekt.	plánu "Souhrn analýzy kapacity a návrh opatření k zajištění způsobilosti zprostředkujících subjektů a příjemců realizovat projekty" - Zpráva o plnění opatření a aktualizace cílových stavů		
T.07.1 - Doprava: Existence komplexního plánu či komplexních plánů nebo rámce či rámců pro investice do dopravy v souladu s institucionálním uspořádáním členských států (včetně veřejné dopravy na regionální a místní úrovni), čímž se podporuje rozvoj infrastruktury a zvyšuje se dopravní obslužnost ve vztahu ke globálním a hlavním sítím TEN-T.	6 - Opatření k zajištění způsobilosti zprostředkujících subjektů a příjemců realizovat projekt.	Provedení opatření k posílení kapacity hlavních příjemců a zprostředkujícího subjektu určených v příloze akčního plánu "Souhrn analýzy kapacity a návrh opatření k zajištění způsobilosti zprostředkujících subjektů a příjemců realizovat projekty" - Zahájení posouzení kapacity ŘSD a SŽDC externím konzultantem	31.10.2015	MD
T.07.1 - Doprava: Existence komplexního plánu či komplexních plánů nebo rámce či rámců pro investice do dopravy v souladu s institucionálním uspořádáním členských států (včetně veřejné dopravy na regionální a místní úrovni), čímž se podporuje rozvoj infrastruktury a zvyšuje se dopravní obslužnost ve vztahu ke globálním a hlavním sítím TEN-T.	6 - Opatření k zajištění způsobilosti zprostředkujících subjektů a příjemců realizovat projekt.	Provedení opatření k posílení kapacity hlavních příjemců a zprostředkujícího subjektu určených v příloze akčního plánu "Souhrn analýzy kapacity a návrh opatření k zajištění způsobilosti zprostředkujících subjektů a příjemců realizovat projekty" - Zpráva o realizovaných opatřeních zahrnující (v případě ŘSD a SŽDC) doporučení na základě posouzení externího konzultanta a výhled řešení případných zbývajících úzkých míst	30.9.2016	MD ve spolupráci s příjemci a SFDI
T.07.2 - Železniční doprava: Existence – v rámci komplexního	1 - Existence oddílu o rozvoji železniční dopravy v rámci	Předložení Koncepce veřejné dopravy ke schválení vládou	30.6.2015	MD

Tematické předběžné podmínky	Nesplněná kritéria	Opatření, jež je nutno přijmout	Lhůta (datum)	Subjekty odpovědné za plnění
<p>plánu či komplexních plánů nebo rámce či rámců – oddílu výslovně věnovaného rozvoji železniční dopravy v souladu s institucionálním uspořádáním členských států (včetně veřejné dopravy na regionální a místní úrovni), čímž se podporuje rozvoj infrastruktury a zvyšuje se dopravní obslužnost ve vztahu ke globálním sítím a hlavním sítím TEN-T. Investice se vztahují na mobilní majetek, interoperabilitu a budování kapacit.</p>	<p>dopravního plánu či plánů nebo rámce či rámců, jak se uvedeno výše, které splňují právní požadavky pro strategické posouzení dopadů na životní prostředí a stanoví realistické a vyspělé vypracování projektu (včetně harmonogramu a rozpočtového rámce);</p>			
<p>T.07.2 - Železniční doprava: Existence – v rámci komplexního plánu či komplexních plánů nebo rámce či rámců – oddílu výslovně věnovaného rozvoji železniční dopravy v souladu s institucionálním uspořádáním členských států (včetně veřejné dopravy na regionální a místní úrovni), čímž se podporuje rozvoj infrastruktury a zvyšuje se dopravní obslužnost ve vztahu ke globálním sítím a hlavním sítím TEN-T. Investice se vztahují na mobilní majetek, interoperabilitu a budování kapacit.</p>	<p>2 - Opatření k zajištění způsobilosti zprostředkujících subjektů a příjemců realizovat projekt.</p>	<p>viz opatření ke kritériu 7.1.6</p>	<p>30.9.2016</p>	<p>MD ve spolupráci s příjemci a SFDI</p>

10. SNÍŽENÍ ADMINISTRATIVNÍ ZÁTĚŽE PRO PŘÍJEMCE

Shrnutí posouzení administrativní zátěže pro příjemce a v případě potřeby plánovaná opatření na snížení administrativní zátěže doplněná orientačním časovým rámcem.

Dle článku 27 odst. 1 obecného nařízení musí každý OP zahrnovat aktivity vedoucí ke snižování administrativní zátěže pro příjemce. Nad rámec tohoto požadavku také EK požaduje dle čl. 96 odst. 6 písm. (c) obecného nařízení jako součást OP v souladu s Dohodou o partnerství shrnutí vyhodnocení administrativní zátěže pro příjemce

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

11. HORIZONTÁLNÍ ZÁSADY

11.1 Udržitelný rozvoj

Popis konkrétních opatření, jež mají zohlednit požadavky na ochranu životního prostředí, účinné využívání zdrojů, opatření ke zmírňování změny klimatu a přizpůsobení se této změně, odolnost vůči katastrofám a předcházení rizikům a řešení rizik při výběru operací.

Udržitelný rozvoj je možné definovat jako takový rozvoj, který uspokojuje potřeby současnosti, aniž by oslaboval možnosti budoucím generacím naplňovat jejich vlastní potřeby. Koncept udr. rozvoje v ČR spočívá v rovnováze tří pilířů – ekonomického (udržení vysoké a stabilní úrovně ekonomického růstu a zaměstnanosti), sociálního (sociální rozvoj respektující potřeby všech) a environmentálního (účinná ochrana ŽP a šetrné využívání přírodních zdrojů). Hlavními tématy udr. rozvoje tedy nejsou pouze záležitosti ŽP, ale rovněž naplnění ekonomických a sociálních potřeb. Základním dokumentem na národní úrovni, řešícím problematiku udr. rozvoje v ČR, je Strategický rámec udržitelného rozvoje ČR. Mezi hlavní zásady udr. rozvoje, které budou zohledněny v OPD, patří:

- Dodržování zásady „znečišťovatel platí“
- Dodržování principu předběžné opatrnosti a prevence
- Minimalizace zdravotně škodlivých emisí
- Efektivní nakládání se zdroji
- Ochrana klimatu
- Biodiverzita a ochrana ekosystémů
- Odolnost proti katastrofám
- Udr. rozvoj v územním plánování
- Zohlednění environmentálních hledisek v rámci veř. zakázek

Problematiku zajištění dostatečné dopr. dostupnosti je nutné vnímat jako pevnou součást problematiky zajištění dlouhodobě udr. rozvoje. V rámci ekonomického pilíře v oblasti posilování konkurenceschopnosti ekonomiky je třeba zajistit:

- kvalitní dopr. infrastrukturu kvalitní dopr. obsluhu území ČR
- podmínky pro udr. mobilitu osob a nákladů
- 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 ŽP, 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 ŽP
- rovný přístup a rovné konkurenční podmínky pro dopravce na dopr. trhu
- podmínky pro dlouhodobě udr. vývoj v mezioborové dělbě přepravní práce

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

- efektivnost dopravy a podporu vzniku integrovaných dopr. systémů

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

- v oblasti výstavby dopr. infrastruktury minimalizaci nutných záborů a pomocí technických opatření omezovat vliv liniových staveb na složky ŽP

V rámci správy věcí veřejných je třeba zajistit:

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

Je nutno zdůraznit, že politika ES na ochranu ŽP[1] představuje stěžejní východisko formulaci DoP. Návazně jsou tyto principy dodržovány i v OPD. Environmentální aspekty představují důležité kritérium pro výběr projektů. Důraz je kladen na zachování a obnovu přírodního bohatství, kulturního rázu a ekologické stability krajiny a zvýšení environmentálního povědomí občanů a jejich zapojení do rozhodovacího procesu.

ŘO OPD zajistí, aby požadavky na udr. rozvoj byly zajištěny – při zohlednění jejich specifického zaměření – na úrovni všech projektů OPD. Konkrétní požadavky budou specifikovány v příručkách pro žadatele a příjemce v rámci jednotlivých výzev.

Všechny plánované investice/opatření budou respektovat požadavky environmentální legislativy Evropské unie, především směrnice Rady č. 92/43/EHS ze dne 21. května 1992, o ochraně přírodních stanovišť, volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin, a směrnice Evropského parlamentu a Rady č. 2011/92/EU ze dne 13. prosince 2011, o posuzování některých veřejných a soukromých záměrů na životní prostředí.

Závěry SEA stanoviska k OPD nenahrazují povinnosti a podmínky vyplývající z evropských směrnic pro záměry a jednotlivé projekty. Záměry a konkrétní projekty obsažené v indikativním seznamu OPD budou odpovídat výsledkům všech příslušných posouzení v souladu s evropskou legislativou.

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

Žadatel o podporu popíše vliv projektu na udr. rozvoj a odpoví na otázky, zda a jak projekt přispívá k podpoře udr. rozvoje. Cílem klasifikace projektů bude motivovat žadatele, aby vedle hlavního cíle projektu zvažili rozšíření projektových aktivit i o ty, které mají pozitivní dopad na toto horizontální téma.

Monitorování dopadů OPD na ŽP bude prováděno v souladu s požadavky směrnice o SEA na úrovni programu a v relevantních případech i na úrovni projektů. Na úrovni programu budou v souladu s DoP sledovány následující environmentální indikátory:

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

Na úrovni projektů budou v relevantních případech sledovány následující indikátory:

- Stavby, jejichž cílem je zachování či zlepšení biodiverzity ekosystémů (počet opatření, např. ekodukty, podchody, propustky), relevantní pro SC 2.1, 3.1

- 75130 Přírůstek počtu osob obsluhovaných MHD (počet osob), relevantní pro SC 1.4

Snížení počtu obyvatel žijících v překročeném limitu hluku (Počet obyvatel), relevantní pro SC 1.1, 2.1, 3.1

11.2 Rovné příležitosti a zákaz diskriminace

Popis zvláštních opatření, jež mají podporovat rovné příležitosti a zabránit diskriminaci na základě pohlaví, rasového nebo etnického původu, náboženského vyznání nebo víry, zdravotního postižení, věku nebo sexuální orientace v průběhu přípravy, koncipování a provádění operačního programu, a to zejména v souvislosti s přístupem k financování s ohledem na potřeby jednotlivých cílových skupin ohrožených takovou diskriminací a zejména požadavky na zajištění přístupnosti pro osoby se zdravotním postižením.

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

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

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

Projekty budou rovněž hodnoceny z hlediska naplňování rovných příležitostí všech cílových skupin osob. Cílem klasifikace projektů podle jejich vlivu na rovné příležitosti bude motivovat žadatele, aby vedle hlavního cíle projektu zvažili 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.

ŘO OPD bude usilovat o koordinaci s cílem zajistit kompatibilitu a synergie s ostatními intervencemi a opatřeními a to jak v horizontálním (např. s ostatními odděleními odpovědnými za oblast životního prostředí a územního plánování), tak i vertikálním (národní – regionální – lokální úroveň) směru.

11.3 Rovnost mezi muži a ženami

Popis přínosu operačního programu k prosazování rovnosti žen a mužů a případně opatření k začlenění hlediska rovnosti žen a mužů na úrovni operačních programů a operací.

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

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

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

12. SAMOSTATNÉ PRVKY

12.1 Velké projekty, které mají být během programového období realizovány

Tabulka 27: Seznam velkých projektů

Projekt	Plánované datum oznámení/předložení (rok, čtvrtletí)	Plánovaný začátek provádění (rok, čtvrtletí)	Plánované datum dokončení (rok, čtvrtletí)	Prioritní osy / investiční priority
D0 511 Běchovice – D1 vč. zkapacitnění D0 510 Běchovice - Satalice	2020, Q1	2019, Q1	2022, Q4	2 - Silniční infrastruktura na síti TEN-T a veřejná infrastruktura pro čistou mobilitu a řízení silničního provozu / 7i - Podpora multimodálního jednotného evropského dopravního prostoru prostřednictvím investic do transevropské dopravní sítě (TEN-T)
D1 Modernizace - úsek 02, EXIT 21 Mirošovice - EXIT 29 Hvězdonic	2019, Q1	2017, Q3	2020, Q3	2 - Silniční infrastruktura na síti TEN-T a veřejná infrastruktura pro čistou mobilitu a řízení silničního provozu / 7i - Podpora multimodálního jednotného evropského dopravního prostoru prostřednictvím investic do transevropské dopravní sítě (TEN-T)
D1 Modernizace – úsek 12, EXIT 90 Humpolec – EXIT 104 Větrný Jeníkov	2018, Q3	2017, Q2	2019, Q2	2 - Silniční infrastruktura na síti TEN-T a veřejná infrastruktura pro čistou mobilitu a řízení silničního provozu / 7i - Podpora multimodálního jednotného evropského dopravního prostoru prostřednictvím investic do transevropské dopravní sítě (TEN-T)
D1 Modernizace – úsek 16, EXIT 119 Velký Beranov – EXIT 134 Měřín	2019, Q1	2018, Q2	2019, Q4	2 - Silniční infrastruktura na síti TEN-T a veřejná infrastruktura pro čistou mobilitu a řízení silničního provozu / 7i - Podpora multimodálního jednotného evropského dopravního prostoru prostřednictvím investic do transevropské dopravní sítě (TEN-T)
D1 Přerov – Lipník nad Bečvou	2017, Q4	2015, Q3	2019, Q3	2 - Silniční infrastruktura na síti TEN-T a veřejná infrastruktura pro čistou mobilitu a řízení silničního provozu / 7i - Podpora multimodálního jednotného evropského dopravního prostoru prostřednictvím investic do transevropské dopravní sítě (TEN-T)
D1 Říkovice - Přerov	2018, Q3	2017, Q3	2020, Q3	2 - Silniční infrastruktura na síti TEN-T a veřejná infrastruktura pro čistou mobilitu a řízení silničního provozu / 7i - Podpora multimodálního jednotného evropského dopravního prostoru prostřednictvím investic do transevropské dopravní sítě (TEN-T)
D11 Hradec Králové - Jaroměř	2018, Q2	2017, Q2	2021, Q2	2 - Silniční infrastruktura na síti TEN-T a veřejná infrastruktura pro čistou mobilitu a řízení silničního provozu / 7i - Podpora multimodálního jednotného evropského dopravního prostoru prostřednictvím investic do transevropské

Projekt	Plánované datum oznámení/předložení (rok, čtvrtletí)	Plánovaný začátek provádění (rok, čtvrtletí)	Plánované datum dokončení (rok, čtvrtletí)	Prioritní osy / investiční priority
				dopravní sítě (TEN-T)
D11 Trutnov – st. hranice	2020, Q1	2019, Q4	2022, Q2	2 - Silniční infrastruktura na síti TEN-T a veřejná infrastruktura pro čistou mobilitu a řízení silničního provozu / 7i - Podpora multimodálního jednotného evropského dopravního prostoru prostřednictvím investic do transevropské dopravní sítě (TEN-T)
D3 Třebonín – státní hranice	2019, Q4	2019, Q2	2022, Q2	2 - Silniční infrastruktura na síti TEN-T a veřejná infrastruktura pro čistou mobilitu a řízení silničního provozu / 7i - Podpora multimodálního jednotného evropského dopravního prostoru prostřednictvím investic do transevropské dopravní sítě (TEN-T)
D3 Úsilné – Třebonín	2018, Q3	2017, Q4	2020, Q4	2 - Silniční infrastruktura na síti TEN-T a veřejná infrastruktura pro čistou mobilitu a řízení silničního provozu / 7i - Podpora multimodálního jednotného evropského dopravního prostoru prostřednictvím investic do transevropské dopravní sítě (TEN-T)
D35 Janov - Opatovec	2021, Q1	2020, Q3	2023, Q3	2 - Silniční infrastruktura na síti TEN-T a veřejná infrastruktura pro čistou mobilitu a řízení silničního provozu / 7i - Podpora multimodálního jednotného evropského dopravního prostoru prostřednictvím investic do transevropské dopravní sítě (TEN-T)
D35 Litomyšl - Janov	2021, Q1	2020, Q3	2023, Q3	2 - Silniční infrastruktura na síti TEN-T a veřejná infrastruktura pro čistou mobilitu a řízení silničního provozu / 7i - Podpora multimodálního jednotného evropského dopravního prostoru prostřednictvím investic do transevropské dopravní sítě (TEN-T)
D35 Opatovice – Časy – Ostrov (2.fáze)	2017, Q4	2017, Q4	2021, Q1	2 - Silniční infrastruktura na síti TEN-T a veřejná infrastruktura pro čistou mobilitu a řízení silničního provozu / 7i - Podpora multimodálního jednotného evropského dopravního prostoru prostřednictvím investic do transevropské dopravní sítě (TEN-T)
D35 Ostrov – Vysoké Mýto	2020, Q3	2020, Q1	2023, Q1	2 - Silniční infrastruktura na síti TEN-T a veřejná infrastruktura pro čistou mobilitu a řízení silničního provozu / 7i - Podpora multimodálního jednotného evropského dopravního prostoru prostřednictvím investic do transevropské dopravní sítě (TEN-T)
D35 Vysoké Mýto – Džbánov-Litomyšl	2020, Q3	2020, Q1	2023, Q1	2 - Silniční infrastruktura na síti TEN-T a veřejná infrastruktura pro čistou mobilitu a řízení silničního provozu / 7i - Podpora multimodálního jednotného evropského dopravního prostoru prostřednictvím investic do transevropské dopravní sítě (TEN-T)
D48 Frýdek Místek, obchvat vč. připojení na D56	2018, Q2	2017, Q1	2021, Q3	2 - Silniční infrastruktura na síti TEN-T a veřejná infrastruktura pro čistou mobilitu a řízení silničního provozu / 7i - Podpora multimodálního jednotného evropského dopravního prostoru prostřednictvím investic do transevropské

Projekt	Plánované datum oznámení/předložení (rok, čtvrtletí)	Plánovaný začátek provádění (rok, čtvrtletí)	Plánované datum dokončení (rok, čtvrtletí)	Prioritní osy / investiční priority
				dopravní sítě (TEN-T)
D48 Rybí - Rychaltice	2018, Q1	2017, Q1	2021, Q1	2 - Silniční infrastruktura na síti TEN-T a veřejná infrastruktura pro čistou mobilitu a řízení silničního provozu / 7i - Podpora multimodálního jednotného evropského dopravního prostoru prostřednictvím investic do transevropské dopravní sítě (TEN-T)
D49 Hulín - Fryšták	2018, Q2	2017, Q3	2022, Q3	2 - Silniční infrastruktura na síti TEN-T a veřejná infrastruktura pro čistou mobilitu a řízení silničního provozu / 7i - Podpora multimodálního jednotného evropského dopravního prostoru prostřednictvím investic do transevropské dopravní sítě (TEN-T)
D6 Lubenec, obchvat, I. etapa	2018, Q2	2017, Q2	2020, Q2	2 - Silniční infrastruktura na síti TEN-T a veřejná infrastruktura pro čistou mobilitu a řízení silničního provozu / 7i - Podpora multimodálního jednotného evropského dopravního prostoru prostřednictvím investic do transevropské dopravní sítě (TEN-T)
D6 Nové Strašecí – Řevničov - Krupá	2018, Q2	2017, Q3	2022, Q1	2 - Silniční infrastruktura na síti TEN-T a veřejná infrastruktura pro čistou mobilitu a řízení silničního provozu / 7i - Podpora multimodálního jednotného evropského dopravního prostoru prostřednictvím investic do transevropské dopravní sítě (TEN-T)
Elektrizace a modernizace tratí Olomouc - Uničov	2019, Q2	2019, Q2	2022, Q3	1 - Infrastruktura pro železniční a další udržitelnou dopravu / 7iii - Rozvoj a obnova komplexních, vysoce kvalitních a interoperabilních železničních systémů a podpora opatření na snižování hluku
Elektrizace tratě vč. PEÚ Brno - Zastávka u Brna	2018, Q1	2018, Q1	2019, Q4	1 - Infrastruktura pro železniční a další udržitelnou dopravu / 7iii - Rozvoj a obnova komplexních, vysoce kvalitních a interoperabilních železničních systémů a podpora opatření na snižování hluku
I/11 Nebory – Oldřichovice - Bystřice. II. fáze	2017, Q4	2014, Q3	2018, Q1	2 - Silniční infrastruktura na síti TEN-T a veřejná infrastruktura pro čistou mobilitu a řízení silničního provozu / 7i - Podpora multimodálního jednotného evropského dopravního prostoru prostřednictvím investic do transevropské dopravní sítě (TEN-T)
I/35 Lešná - Palačov	2020, Q1	2019, Q3	2022, Q2	3 - Silniční infrastruktura mimo síť TEN-T / 7b - Zvyšování regionální mobility prostřednictvím připojení sekundárních a terciárních uzlů k infrastruktuře sítě TEN-T, včetně multimodálních uzlů
I/42 Brno VMO Žabovřeská I.	2019, Q1	2018, Q1	2022, Q3	3 - Silniční infrastruktura mimo síť TEN-T / 7b - Zvyšování regionální mobility prostřednictvím připojení sekundárních a terciárních uzlů k infrastruktuře sítě TEN-T, včetně multimodálních uzlů
I/68 Třanovice - Nebory	2018, Q1	2017, Q2	2020, Q4	3 - Silniční infrastruktura mimo síť TEN-T / 7b - Zvyšování regionální mobility prostřednictvím připojení sekundárních a terciárních uzlů k

Projekt	Plánované datum oznámení/předložení (rok, čtvrtletí)	Plánovaný začátek provádění (rok, čtvrtletí)	Plánované datum dokončení (rok, čtvrtletí)	Prioritní osy / investiční priority
				infrastruktura sítě TEN-T, včetně multimodálních uzlů
Modernizace a elektrizace trati Otrokovice - Vizovice	2020, Q2	2019, Q2	2023, Q4	1 - Infrastruktura pro železniční a další udržitelnou dopravu / 7iii - Rozvoj a obnova komplexních, vysoce kvalitních a interoperabilních železničních systémů a podpora opatření na snižování hluku
Modernizace a elektrizace tratě Kojetín - Hulín - Holešov	2020, Q2	2019, Q3	2021, Q4	1 - Infrastruktura pro železniční a další udržitelnou dopravu / 7iii - Rozvoj a obnova komplexních, vysoce kvalitních a interoperabilních železničních systémů a podpora opatření na snižování hluku
Modernizace a novostavba trati Praha-Veleslavin (včetně) - Praha-Letiště Václava Havla (včetně)	2022, Q4	2022, Q4	2024, Q2	1 - Infrastruktura pro železniční a další udržitelnou dopravu / 7iii - Rozvoj a obnova komplexních, vysoce kvalitních a interoperabilních železničních systémů a podpora opatření na snižování hluku
Modernizace trati Nemanice I - Ševětín	2022, Q4	2022, Q4	2024, Q4	1 - Infrastruktura pro železniční a další udržitelnou dopravu / 7iii - Rozvoj a obnova komplexních, vysoce kvalitních a interoperabilních železničních systémů a podpora opatření na snižování hluku
Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. Hranice, 1.stavba, nová trať Plzeň(mimo) – Stod (včetně)	2021, Q4	2021, Q2	2024, Q4	1 - Infrastruktura pro železniční a další udržitelnou dopravu / 7iii - Rozvoj a obnova komplexních, vysoce kvalitních a interoperabilních železničních systémů a podpora opatření na snižování hluku
Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hranice	2020, Q1	2019, Q2	2020, Q4	1 - Infrastruktura pro železniční a další udržitelnou dopravu / 7iii - Rozvoj a obnova komplexních, vysoce kvalitních a interoperabilních železničních systémů a podpora opatření na snižování hluku
Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hranice, 3.stavba, úsek Stod (mimo) – Domažlice(včetně)	2021, Q2	2021, Q2	2024, Q4	1 - Infrastruktura pro železniční a další udržitelnou dopravu / 7iii - Rozvoj a obnova komplexních, vysoce kvalitních a interoperabilních železničních systémů a podpora opatření na snižování hluku
Modernizace trati Praha - Ruzyně (mimo)-Kladno (mimo)	2021, Q2	2020, Q4	2022, Q2	1 - Infrastruktura pro železniční a další udržitelnou dopravu / 7iii - Rozvoj a obnova komplexních, vysoce kvalitních a interoperabilních železničních systémů a podpora opatření na snižování hluku
Modernizace trati Praha-Bubny (včetně) - Praha-Výstaviště (včetně)	2022, Q4	2022, Q4	2024, Q2	1 - Infrastruktura pro železniční a další udržitelnou dopravu / 7iii - Rozvoj a obnova komplexních, vysoce kvalitních a interoperabilních železničních systémů a podpora opatření na snižování hluku
Modernizace trati Praha-Výstaviště (mimo) - Praha-Veleslavin (mimo)	2022, Q4	2022, Q4	2025, Q2	1 - Infrastruktura pro železniční a další udržitelnou dopravu / 7iii - Rozvoj a obnova komplexních, vysoce kvalitních a interoperabilních železničních systémů a podpora opatření na snižování hluku
Modernizace trati Rokycany - Plzeň (2. fáze)	2017, Q4	2016, Q1	2017, Q4	1 - Infrastruktura pro železniční a další udržitelnou dopravu / 7iii - Rozvoj a obnova komplexních, vysoce kvalitních a interoperabilních železničních systémů a podpora opatření na snižování hluku

Projekt	Plánované datum oznámení/předložení (rok, čtvrtletí)	Plánovaný začátek provádění (rok, čtvrtletí)	Plánované datum dokončení (rok, čtvrtletí)	Prioritní osy / investiční priority
Modernizace trati Sudoměřice - Votice	2018, Q3	2018, Q1	2021, Q3	1 - Infrastruktura pro železniční a další udržitelnou dopravu / 7iii - Rozvoj a obnova komplexních, vysoce kvalitních a interoperabilních železničních systémů a podpora opatření na snižování hluku
Modernizace trati Ústí nad Orlicí - Choceň	2020, Q2	2019, Q3	2022, Q4	1 - Infrastruktura pro železniční a další udržitelnou dopravu / 7iii - Rozvoj a obnova komplexních, vysoce kvalitních a interoperabilních železničních systémů a podpora opatření na snižování hluku
Modernizace tratě Brno - Přerov, I. etapa Blažovice - Nezamyslice	2020, Q3	2019, Q4	2023, Q4	1 - Infrastruktura pro železniční a další udržitelnou dopravu / 7iii - Rozvoj a obnova komplexních, vysoce kvalitních a interoperabilních železničních systémů a podpora opatření na snižování hluku
Modernizace tratě Brno - Přerov, II. etapa Nezamyslice - Přerov	2021, Q3	2020, Q3	2023, Q2	1 - Infrastruktura pro železniční a další udržitelnou dopravu / 7iii - Rozvoj a obnova komplexních, vysoce kvalitních a interoperabilních železničních systémů a podpora opatření na snižování hluku
Modernizace tratě Veselí n.L.-Tábor-II. část úsek Veselí n.L.-Doubí u Tábora, 2. etapa Soběslav - Doubí	2019, Q2	2018, Q4	2021, Q3	1 - Infrastruktura pro železniční a další udržitelnou dopravu / 7iii - Rozvoj a obnova komplexních, vysoce kvalitních a interoperabilních železničních systémů a podpora opatření na snižování hluku
Modernizace vozového parku železniční dopravy	2018, Q1	2017, Q3	2020, Q4	1 - Infrastruktura pro železniční a další udržitelnou dopravu / 7ii - Rozvoj a zlepšování nízkouhlíkových dopravních systémů (včetně systémů s nízkou hlučností) šetrnějších k životnímu prostředí včetně vnitrozemské a námořní lodní dopravy, přístavů, multimodálních spojů a letištní infrastruktury s cílem podporovat udržitelnou regionální a místní mobilitu
Optimalizace trati Beroun (včetně) - Králův Dvůr	2018, Q2	2016, Q4	2019, Q1	1 - Infrastruktura pro železniční a další udržitelnou dopravu / 7iii - Rozvoj a obnova komplexních, vysoce kvalitních a interoperabilních železničních systémů a podpora opatření na snižování hluku
Optimalizace trati Kolín – Všetaty – Děčín	2021, Q2	2019, Q3	2025, Q4	1 - Infrastruktura pro železniční a další udržitelnou dopravu / 7iii - Rozvoj a obnova komplexních, vysoce kvalitních a interoperabilních železničních systémů a podpora opatření na snižování hluku
Optimalizace trati Lysá nad Labem - Praha Vysočany, 2. stavba	2019, Q1	2017, Q1	2020, Q4	1 - Infrastruktura pro železniční a další udržitelnou dopravu / 7iii - Rozvoj a obnova komplexních, vysoce kvalitních a interoperabilních železničních systémů a podpora opatření na snižování hluku
Optimalizace trati Praha Smíchov (mimo) - Černošice (mimo)	2019, Q1	2017, Q4	2020, Q3	1 - Infrastruktura pro železniční a další udržitelnou dopravu / 7iii - Rozvoj a obnova komplexních, vysoce kvalitních a interoperabilních železničních systémů a podpora opatření na snižování hluku
Optimalizace trati Černošice (včetně) - Beroun (mimo)	2019, Q1	2018, Q4	2022, Q4	1 - Infrastruktura pro železniční a další udržitelnou dopravu / 7iii - Rozvoj a obnova komplexních, vysoce kvalitních a interoperabilních železničních

Projekt	Plánované datum oznámení/předložení (rok, čtvrtletí)	Plánovaný začátek provádění (rok, čtvrtletí)	Plánované datum dokončení (rok, čtvrtletí)	Prioritní osy / investiční priority
				systemů a podpora opatření na snižování hluku
Optimalizace trati Český Těšín - Dětmárovice	2018, Q3	2017, Q2	2019, Q4	1 - Infrastruktura pro železniční a další udržitelnou dopravu / 7iii - Rozvoj a obnova komplexních, vysoce kvalitních a interoperabilních železničních systémů a podpora opatření na snižování hluku
Optimalizace traťového úseku Praha Hostivař - Praha hl. n., II. část	2019, Q1	2017, Q2	2020, Q2	1 - Infrastruktura pro železniční a další udržitelnou dopravu / 7iii - Rozvoj a obnova komplexních, vysoce kvalitních a interoperabilních železničních systémů a podpora opatření na snižování hluku
Optimalizace traťového úseku Praha hl.n. - Praha Smíchov	2021, Q2	2020, Q4	2024, Q4	1 - Infrastruktura pro železniční a další udržitelnou dopravu / 7iii - Rozvoj a obnova komplexních, vysoce kvalitních a interoperabilních železničních systémů a podpora opatření na snižování hluku
Ostrava – Valašské Meziříčí, Frýdek-Místek – Český Těšín/Třinec, Frýdlant nad Ostravicí – Ostravice a Studénka- Veřovice	2020, Q1	2019, Q3	2023, Q4	1 - Infrastruktura pro železniční a další udržitelnou dopravu / 7i - Podpora multimodálního jednotného evropského dopravního prostoru prostřednictvím investic do transevropské dopravní sítě (TEN-T)
Průjezd železničním uzlem Ostrava	2020, Q4	2020, Q1	2021, Q4	1 - Infrastruktura pro železniční a další udržitelnou dopravu / 7iii - Rozvoj a obnova komplexních, vysoce kvalitních a interoperabilních železničních systémů a podpora opatření na snižování hluku
Průjezd železničním uzlem Pardubice	2020, Q2	2019, Q2	2022, Q4	1 - Infrastruktura pro železniční a další udržitelnou dopravu / 7iii - Rozvoj a obnova komplexních, vysoce kvalitních a interoperabilních železničních systémů a podpora opatření na snižování hluku
Průjezd železničním uzlem Česká Třebová	2021, Q2	2020, Q2	2022, Q4	1 - Infrastruktura pro železniční a další udržitelnou dopravu / 7iii - Rozvoj a obnova komplexních, vysoce kvalitních a interoperabilních železničních systémů a podpora opatření na snižování hluku
Realizace systému ERTMS na železniční síti ČR	2018, Q2	2017, Q3	2020, Q4	1 - Infrastruktura pro železniční a další udržitelnou dopravu / 7iii - Rozvoj a obnova komplexních, vysoce kvalitních a interoperabilních železničních systémů a podpora opatření na snižování hluku
Rekonstrukce žst. Olomouc (2. fáze)	2016, Q4	2016, Q1	2017, Q1	1 - Infrastruktura pro železniční a další udržitelnou dopravu / 7iii - Rozvoj a obnova komplexních, vysoce kvalitních a interoperabilních železničních systémů a podpora opatření na snižování hluku
Rekonstrukce žst. Přerov 2. stavba	2018, Q3	2017, Q2	2019, Q4	1 - Infrastruktura pro železniční a další udržitelnou dopravu / 7iii - Rozvoj a obnova komplexních, vysoce kvalitních a interoperabilních železničních systémů a podpora opatření na snižování hluku
Tramvajová trať Chodovská-Háje	2019, Q2	2018, Q2	2020, Q4	1 - Infrastruktura pro železniční a další udržitelnou dopravu / 7ii - Rozvoj a zlepšování nízkouhlikových dopravních systémů (včetně systémů s nízkou hlučností) šetrnějších k životnímu prostředí včetně vnitrozemské a námořní

Projekt	Plánované datum oznámení/předložení (rok, čtvrtletí)	Plánovaný začátek provádění (rok, čtvrtletí)	Plánované datum dokončení (rok, čtvrtletí)	Prioritní osy / investiční priority
				lodní dopravy, přístavů, multimodálních spojů a letištní infrastruktury s cílem podporovat udržitelnou regionální a místní mobilitu
Tramvajová trať Kobylisy-Bohnice	2019, Q2	2018, Q2	2020, Q4	1 - Infrastruktura pro železniční a další udržitelnou dopravu / 7ii - Rozvoj a zlepšování nízkouhlíkových dopravních systémů (včetně systémů s nízkou hlučností) šetrnějších k životnímu prostředí včetně vnitrozemské a námořní lodní dopravy, přístavů, multimodálních spojů a letištní infrastruktury s cílem podporovat udržitelnou regionální a místní mobilitu
Tramvajová trať Podbaba-Suchdol	2019, Q2	2018, Q2	2020, Q3	1 - Infrastruktura pro železniční a další udržitelnou dopravu / 7ii - Rozvoj a zlepšování nízkouhlíkových dopravních systémů (včetně systémů s nízkou hlučností) šetrnějších k životnímu prostředí včetně vnitrozemské a námořní lodní dopravy, přístavů, multimodálních spojů a letištní infrastruktury s cílem podporovat udržitelnou regionální a místní mobilitu
Uzel Plzeň, 2. stavba - přestavba osobního nádraží, včetně mostů Mikulášská	2018, Q1	2016, Q4	2019, Q4	1 - Infrastruktura pro železniční a další udržitelnou dopravu / 7iii - Rozvoj a obnova komplexních, vysoce kvalitních a interoperabilních železničních systémů a podpora opatření na snižování hluku
Uzel Plzeň, 3. stavba - přesmyk domažlické trati	2018, Q2	2017, Q2	2019, Q4	1 - Infrastruktura pro železniční a další udržitelnou dopravu / 7iii - Rozvoj a obnova komplexních, vysoce kvalitních a interoperabilních železničních systémů a podpora opatření na snižování hluku
Výstavba metra linky D	2019, Q1	2018, Q2	2023, Q4	1 - Infrastruktura pro železniční a další udržitelnou dopravu / 7ii - Rozvoj a zlepšování nízkouhlíkových dopravních systémů (včetně systémů s nízkou hlučností) šetrnějších k životnímu prostředí včetně vnitrozemské a námořní lodní dopravy, přístavů, multimodálních spojů a letištní infrastruktury s cílem podporovat udržitelnou regionální a místní mobilitu
Zkapacitnění tratě Pardubice – Hradec Králové, dokončení	2020, Q1	2019, Q1	2021, Q2	1 - Infrastruktura pro železniční a další udržitelnou dopravu / 7iii - Rozvoj a obnova komplexních, vysoce kvalitních a interoperabilních železničních systémů a podpora opatření na snižování hluku
Železniční uzel Brno -modernizace průjezdu a I. část osobního nádraží	2022, Q4	2022, Q1	2025, Q4	1 - Infrastruktura pro železniční a další udržitelnou dopravu / 7iii - Rozvoj a obnova komplexních, vysoce kvalitních a interoperabilních železničních systémů a podpora opatření na snižování hluku

12.2 Výkonnostní rámec pro operační program

Tabulka 28: Výkonnostní rámec operačního programu rozdělený podle fondu a kategorie regionu (shrnující tabulka)

Prioritní osa	Fond	Kategorie regionů	Ukazatel nebo klíčový krok provádění	Jednotka měření (použije-li se)	Milník pro rok 2018			Konečný cíl (2023)		
					M	Ž	C	M	Ž	C
1 - Infrastruktura pro železniční a další udržitelnou dopravu	FS		Délka rekonstruovaných železničních tratí TEN-T - GSM-R/ETCS	km			290			930,00
1 - Infrastruktura pro železniční a další udržitelnou dopravu	FS		Celková délka rekonstruovaných nebo modernizovaných železničních tratí	km			40			140,00
1 - Infrastruktura pro železniční a další udržitelnou dopravu			Celkové způsobilé certifikované finanční prostředky	EUR			471 353 074			2 818 781 977,00
2 - Silniční infrastruktura na síti TEN-T a veřejná infrastruktura pro čistou mobilitu a řízení silničního provozu	FS		Celkové způsobilé certifikované finanční prostředky	EUR			252636275			1 474 456 991,00
2 - Silniční infrastruktura na síti TEN-T a veřejná infrastruktura pro čistou mobilitu a řízení silničního provozu	FS		Celková délka nově postavených silnic	km			16			75,00
2 - Silniční infrastruktura na síti TEN-T a veřejná infrastruktura pro čistou mobilitu a řízení silničního provozu	FS		Celková délka rekonstruovaných nebo modernizovaných silnic	km			22			68,00
3 - Silniční infrastruktura mimo síť TEN-T	EFRR	Méně rozvinuté	Celkové způsobilé certifikované finanční prostředky	EUR			177 572 455			1 061 549 576,00
3 - Silniční infrastruktura mimo síť TEN-T	EFRR	Méně rozvinuté	Délka rekonstruovaných silnic I. třídy - mimo TENT-T	km			4			12,00
3 - Silniční infrastruktura mimo síť TEN-T	EFRR	Méně rozvinuté	Celková délka nově postavených silnic	km			9			28,00

12.3 Seznam příslušných partnerů zapojených do přípravy programu

Organizace:

Asociace podniků českého železničního průmyslu

Ing. Marie Vopálenská, generální ředitelka

Česká asociace konzultačních inženýrů (CACE)

Ing. Martin Höfler, člen prezidia CACE

Ing. Vladimír Veselý, vice-prezident CACE

Ing. Martin Zuščík, předseda představenstva

Česká komora autorizovaných inženýrů a techniků činných ve výstavbě

Ing. Radim Loukota, člen představenstva CKAIT

ČVUT Fakulta dopravní

Ing. Helena Nováková Ph.D.

prof.Dr.Ing. Miroslav Svítek

prof. Ing. Tomáš Zelinka CSc., statutární zástupce děkana

Dopravní federace

Pavel Příbyl, předseda rady

JASPERS

Paul Riley

Hospodářská komora České republiky

Ing. Petr Forman, mpř. dopravní sekce

Kancelář Asociace krajů ČR, Magistrát hlavního města Prahy

JUDr. Michal Hašek

MD - O600

Mgr. Milan Feranec, 1. náměstek ministra

MD - O120

Ing. Milan Dont Ph.D., ředitel odboru

Ing. Václav Krumphanzl

MD - O130

Ing. Jindřich Kušnír, ředitel odboru

MD - O190

JUDr. Ondřej Michalčík, ředitel odboru

Ing. František Vichta, ZŘ a VO 192

MD - O220

Ing. Zdeněk Jelínek, ZŘ a VO

Ing. Jaromír Štolc, ředitel odboru

MD - O230

Mgr. Katarina Koleničková, ředitelka odboru

MD - O410

Ing. Magdalena Faltýsková, ředitelka odboru

MD - O430

Ing. Mgr. Marek Pastucha, ředitel odboru

MD - O520

Ing. Vít Sedmidubský, vedoucí oddělení

Ing. Luděk Sosna Ph.D. ředitel odboru

MD - O530

Mgr. Zdeněk Čechura, zástupce ředitele

Mgr. Helena Zavázalová, ředitelka odboru

MD - O710

JUDr. Václav Kobera, ředitel odboru

Ing. Martin Pichl, ZŘ a VO

Ing. Ondřej Šváb VO

MD - O910

Ing. Josef Kubovský, ředitel odboru

Ing. Petr Vůjtěch, zástupce ředitele odboru

Ministerstvo financí

Ing. Jana Kortanová

Ing. Michal Týfa

Ministerstvo pro místní rozvoj

Mgr. Miroslav Daněk, vedoucí oddělení

Ing. Karla Šlechtová, zástupkyně ředitelky odboru evropských záležitostí

Ministerstvo průmyslu a obchodu

Ing. Petr Očko, Ph.D., ředitel sekce fondů EU

Ing. Pavel Rosol

Ministerstvo zdravotnictví

Ing. Olga Laaksonen, VO

Ministerstvo životního prostředí

Ing. Veronika Muellerová

Ing. Světlana Svitáková

Otevřená společnost o.p.s.

Mgr. Czeslaw Walek, ředitel

Policejní prezidium České republiky

plk. Ing. Tomáš Lerch, ředitel služby dopravní policie

Rektorát ČVUT

prof. Ing. Petr Moos, CSc., prorektor pro rozvoj ČVUT

Ředitelství silnic a dálnic ČR

Ing. Tomáš Brázdil, náměstek

Ředitelství vodních cest ČR

Ing. Jan Bukovský, Ph.D., vedoucí oddělení rozvoje

Sdružení dopravních podniků ČR

Ing. Antonín Macháček, výkonný ředitel

Sdružení pro dopravní telematiku

Ing. Roman Srp, více prezident

Sdružení pro výstavbu silnic Praha

Ing. Petr Laušman

Sdružení železničních společností

Ing. Jiří Mužík, předseda představenstva

Správa železniční dopravní cesty, s.o.

Ing. Mojmír Nejezchleb, náměstek pro modernizaci dráhy

Státní fond dopravní infrastruktury

Ing. Tomáš Blecha, náměstek sekce SRZ

Ing. Tomáš Čoček, Ph.D., ředitel SFDI

Svaz dopravy ČR

Ing. Petr Kašík výkonný ředitel Svazu dopravy

Svaz měst a obcí České republiky

Roman Smékal

Svaz podnikatelů ve stavebnictví v ČR

Ing. Pavel Ševčík, technický ředitel Svazu

Svaz průmyslu a dopravy ČR

Mgr. Tomáš Rousek, manažer sekce hospodářské politiky SP ČR

Univerzita Pardubice

doc. Ing. Petr Průša, Ph.D., proděkan pro vnější vztahy

Dokumenty

Název dokumentu	Typ dokumentu	Datum dokumentu	Místní ref. č.	Ref. č. Komise	Soubory	Datum odeslání	Odeslal(a)
-----------------	---------------	-----------------	----------------	----------------	---------	----------------	------------

Přílohy předložené podle prováděcího nařízení Komise, kterým se stanoví vzor programu

Název dokumentu	Typ dokumentu	Verze programu	Datum dokumentu	Místní ref. č.	Ref. č. Komise	Soubory	Datum odeslání	Odeslal(a)
Ex-ante evaluace Operačního programu Doprava pro programové období 2014-2020	Zpráva o hodnocení ex-ante	1.1	18.6.2014		Ares(2015)1493540	Ex-ante evaluace OPD	7.4.2015	nhipmaev
Programme Snapshot of data before send 2014CZ16M1OP001 5.0	Snímek obrazovky před odesláním údajů	5.0	6.3.2017		Ares(2017)1171365	Programme Snapshot of data before send 2014CZ16M1OP001 5.0 cs	6.3.2017	nhipmaev