

# OPERAČNÍ PROGRAM DOPRAVA 2021-2027

Verze 1.0

## Obsah

<b>OPERAČNÍ PROGRAM DOPRAVA 2021-2027 .....</b>	<b>1</b>
<b>Šablona pro programy podporované z EFRR (cíl Investice pro zaměstnanost a růst), ESF+, Fondu soudržnosti a ENRF – čl. 16 odst. 3.....</b>	<b>3</b>
<b>1 STRATEGIE PROGRAMU: HLAVNÍ PROBLÉMY SOUVISEJÍCÍ S ROZVOJEM A POLITICKÉ REAKCE .....</b>	<b>4</b>
<b>2 PRIORITY JINÉ NEŽ TECHNICKÁ POMOC .....</b>	<b>17</b>
<b>2.1 Priority jiné než technická pomoc .....</b>	<b>19</b>
2.1.1 Priorita 1 – FS: Evropská, celostátní a regionální mobilita .....	19
2.1.2 Priorita 2- EFRR: Celostátní silniční mobilita zajišťující konektivitu k síti TEN-T .....	32
2.1.3 Priorita 3 - FS: Udržitelná městská mobilita (a alternativní paliva) .....	38
<b>2.2 Priorita 4 –FS: Technická pomoc .....</b>	<b>43</b>
<b>3 FINANČNÍ PLÁN .....</b>	<b>46</b>
<b>3.A. Převody a příspěvky .....</b>	<b>46</b>
<b>3.1 Finanční prostředky podle roku .....</b>	<b>49</b>
<b>3.2 Celková výše finančních prostředků podle fondu a vnitrostátního spolufinancování.....</b>	<b>51</b>
<b>4 ZÁKLADNÍ PODMÍNKY .....</b>	<b>53</b>
<b>5 PROGRAMOVÉ ORGÁNY.....</b>	<b>66</b>
<b>6 PARTNERSTVÍ .....</b>	<b>66</b>
<b>7 KOMUNIKACE A VIDITELNOST.....</b>	<b>67</b>
<b>8 VYUŽITÍ JEDNOTKOVÝCH NÁKLADŮ, JEDNORÁZOVÝCH ČÁSTEK, PAUŠÁLNÍCH SAZEB A FINANCOVÁNÍ NESOUVISEJÍCÍHO S NÁKLADY .....</b>	<b>67</b>
<b>VYSVĚTLIVKY.....</b>	<b>68</b>
<b>ZKRATKY .....</b>	<b>68</b>

**Šablona pro programy podporované z EFRR (cíl Investice pro zaměstnanost a růst), ESF+, Fondu soudržnosti a ENRF – čl. 16 odst. 3**

<b>CCI</b>	
<b>Název v angličtině</b>	[255 znaků <sup>1</sup> ]
<b>Název v národním jazyce (národních jazycích)</b>	[255]Operační program Doprava 2021-2027
<b>Verze</b>	
<b>První rok</b>	[4]2021
<b>Poslední rok</b>	[4]2027
<b>Způsobilý od</b>	ode dne předložení programu Komisi nebo od 1. ledna 2021
<b>Způsobilý do</b>	31. prosince 2029
<b>Číslo rozhodnutí Komise</b>	
<b>Datum rozhodnutí Komise</b>	
<b>Č. rozhodnutí členského státu, kterým se mění program</b>	
<b>Datum vstupu v platnost rozhodnutí členského státu, kterým se mění program</b>	
<b>Nepodstatný převod (čl. 19 odst. 5)</b>	Ano/Ne
<b>Regiony NUTS, na něž se program vztahuje (netýká se ENRF)</b>	
<b>Dotčený fond</b>	<input checked="" type="checkbox"/> EFRR
	<input checked="" type="checkbox"/> Fond soudržnosti
	<input type="checkbox"/> ESF+
	<input type="checkbox"/> ENRF

<sup>1</sup> Čísla v hranatých závorkách uvádějí počet znaků.

# 1 STRATEGIE PROGRAMU: HLAVNÍ PROBLÉMY SOUVISEJÍCÍ S ROZVOJEM A POLITICKÉ REAKCE

## Článek 17 odst. 3 písm. a) body i) až vii)

### *Obsah programů*

#### **3. Každý program stanoví:**

- a) souhrn hlavních úkolů s přihlédnutím k:
  - i) hospodářským, sociálním a územním rozdílům, s výjimkou programů podporovaných z ENRF;
  - ii) selháním trhu, investičním potřebám a doplňkovosti s jinými formami podpory;
  - iii) úkolům uvedeným v příslušných doporučeních pro jednotlivé země a ostatních příslušných doporučeních Unie adresovaných členskému státu;
  - iv) úkolům v oblasti administrativních kapacit a správy a řízení;
  - v) poučením vyvozeným z minulých zkušeností;
  - vi) makroregionálními strategiím a strategiím pro přímořské oblasti, pokud se členské státy a regiony těchto strategií účastní;
  - vii) v případě programů podporovaných z AMIF, ISF a BMVI pokroku při provádění příslušného acquis Unie a akčních plánů;

## Článek 17 odst. 3 písm. b)

### *Obsah programů*

#### **3. Každý program stanoví:**

- b) odůvodnění vybraných cílů politiky, odpovídajících priorit, specifických cílů a forem podpory;

## *Textové pole [30 000]*

#### *a) souhrn hlavních úkolů s přihlédnutím k:*

- i) hospodářským, sociálním a územním rozdílům, s výjimkou programů podporovaných z ENRF;
- ii) selháním trhu, investičním potřebám a doplňkovosti s jinými formami podpory;
- iii) úkolům uvedeným v příslušných doporučeních pro jednotlivé země a ostatních příslušných doporučeních Unie adresovaných členskému státu;
- iv) úkolům v oblasti administrativních kapacit a správy a řízení;
- v) poučením vyvozeným z minulých zkušeností;

#### **Souhrn hlavních úkolů:**

Sektor dopravy představuje jeden z pilířů hospodářství České republiky, který i přes zřetelný pokrok v posledních letech stále obsahuje mnoho nedořešených problémů i nových výzev. Sektor dopravy ovlivňuje prakticky všechny oblasti veřejného i soukromého života a podnikatelské sféry a je nutnou podmínkou pro zvyšování konkurenceschopnosti České republiky a její udržitelný rozvoj. Stav dopravní infrastruktury stále zaostává za členskými státy, které se staly členy EU dříve než ČR. Síť páteřní infrastruktury není stále plně dokončena. Tato skutečnost snižuje výkonost průmyslu i ekonomiky ČR jako celku, má negativní vliv na stav životního prostředí a z důvodu špatné dopravní

dostupnosti některých regionů přispívá i k růstu socioekonomických disparit. Zastaralá dopravní infrastruktura nedokáže pojmout zvyšující se intenzitu dopravy a zvyšující se rozsah přepravy (včetně nebezpečných látek). Tyto skutečnosti způsobují nárůst počtu dopravních nehod a limitují plnohodnotné zabezpečení bezpečnosti a plynulosti provozu. Hlavní úkoly v oblasti investic v sektoru dopravy v první řadě vycházejí z priorit a cílů relevantních strategických dokumentů EU a ČR.

Dokument „SDĚLENÍ KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU, EVROPSKÉ RADĚ, RADĚ, EVROPSKÉ CENTRÁLNÍ BANCE A EUROSUPINĚ Evropský semestr 2019: Posouzení pokroku ve strukturálních reformách a v předcházení a nápravě makroekonomické nerovnováhy a výsledky hloubkových přezkumů strukturálních reforem podle nařízení (EU) č. 1176/2011 - Zpráva o České republice 2019“ (Dále jen „Zpráva o ČR“) v první řadě zdůrazňuje, že „**nižší úroveň investic do dopravní infrastruktury může zvyšovat regionální rozdíly**“. Česká republika je tranzitní zemí, což klade velké nároky na infrastrukturu a různé druhy dopravy v zemi. Dokončení evropských dopravních koridorů ještě zdaleka není hotovo a příměstská infrastruktura je stále nedostatečná, což omezuje možnosti dojíždění za prací i dostupnost bydlení. Nedostatečné dopravní spojení rovněž odrazuje od podnikatelské činnosti, zejména v odlehlých regionech.

Hlavním výchozím dokumentem EU pro zaměření podpory OPD je **Bílá kniha - Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje**, mezi jejíž hlavní cíle, k jejichž plnění bude OPD přispívat patří:

- snížení závislosti Evropy na dovozu ropy a pokles emisí uhlíku v dopravě do roku 2050 o 60 %;
- převedení 30 % silniční nákladní přepravy nad 300 km na jiné druhy dopravy, jako např. na železniční či vnitrozemskou vodní dopravu do roku 2030, a více než 50 % do roku 2050;
- dokončení evropské vysokorychlostní železniční sítě do roku 2050, ztrojnásobení délky stávajících vysokorychlostních železničních sítí do roku 2030 a udržení husté železniční sítě ve všech členských státech;
- do roku 2050 většina objemu přepravy cestujících na střední vzdálenost realizovaná po železnici;
- plné zprovoznění celounijní multimodální hlavní sítě TEN-T do roku 2030 s tím, že do roku 2050 by tato síť byla vysoce kvalitní a kapacitní s odpovídajícím souborem informačních služeb;
- do roku 2050 propojení všech letišť na hlavní síti na železnici, pokud možno vysokorychlostní;
- snížení používání konvenčně poháněných automobilů v městské dopravě do roku 2030 na polovinu, jejich postupné vyřazení z provozu ve městech do roku 2050;
- do roku 2030 ve velkých městech zavedení městské logistiky v podstatě bez obsahu CO<sub>2</sub>.

Pro rozvoj infrastruktury je zásadním východiskem **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** (Dále jen „Nařízení TEN-T“), které stanoví požadavky na zajištění účinného multimodálního spojení mezi všemi evropskými regiony a jejich důležitými dopravními uzly prostřednictvím hlavní a globální sítě TEN-T.

**Dalšími důležitými relevantními dokumenty EU jsou:**

**Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797 ze dne 11. května 2016 o interoperabilitě železničního systému v Evropské unii a na ní návazná Nařízení Komise (EU) 2016/919 ze dne 27. května 2016 o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se subsystémů**

„Řízení a zabezpečení“ železničního systému v Evropské unii a Prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/773 a 2019/774 a 2019/776 o technické specifikaci pro jednotlivé subsystémy interoperability;

**Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2010/40/EU ze dne 7. července 2010 o rámci pro zavedení inteligentních dopravních systémů v oblasti silniční dopravy a pro rozhraní s jinými druhy dopravy;**

**Akční plán zavádění inteligentních dopravních systémů v Evropě COM (2008) 886;**

**Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/94/EU ze dne 22. října 2014 o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva;**

**Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1161 ze dne 20. června 2019, kterou se mění směrnice 2009/33/ES o podpoře čistých a energeticky účinných silničních vozidel;**

**Sdělení Evropské komise Evropskému parlamentu, Radě EU, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů „Evropská strategie týkající se spolupracujících inteligentních dopravních systémů, milník na cestě ke spolupracující, propojené a automatizované mobilitě“ COM (2016) 766 se zabývá rozvojem kooperativních systémů ITS a jeho praktickými a právními aspekty, včetně datově připojených automobilů, vozidel s určitou mírou automatizace řízení a odpovídající infrastruktury;**

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

Na národní úrovni je stěžejním dokumentem **Dopravní politika pro období 2014 – 2020 s výhledem do roku 2050**, která v první řadě implementuje cíle a indikátory evropské dopravní politiky a v širších souvislostech v celém resortu dopravy identifikuje hlavní problémy sektoru a navrhuje opatření na jejich řešení.

Mezi základními tématy, kterými se Dopravní politika v rámci dosažení svých cílů zabývá, patří:

- modernizace, rozvoj a oživení železniční a vodní dopravy;
- zlepšení kvality silniční dopravy;
- omezení vlivů dopravy na životní prostředí a veřejné zdraví;
- provozní a technická interoperabilita evropského železničního systému;
- rozvoj transevropské dopravní sítě;
- zvýšení bezpečnosti dopravy;
- rozvoj městské, příměstské a regionální hromadné dopravy v rámci IDS;
- využití nejmodernějších dostupných technologií a globálních navigačních družicových systémů – GNSS.

Podrobné rozpracování specifických cílů a opatření Dopravní politiky ČR a jejich implementace je předmětem návazných strategických dokumentů, především pak Dopravních sektorových strategií, 2. fáze (dále jen DSS).

**Dopravní sektorové strategie 2. fáze (DSS2)** jsou střednědobým plánem rozvoje dopravní infrastruktury (2014 – 2020, aktualizováno v roce 2018 s předpokladem další aktualizace v roce 2023) s dlouhodobým výhledem (k roku 2040), který určuje rámec pro racionální alokaci finančních zdrojů dopravního sektoru ČR a představuje hlavní nástroj pro rozvoj celostátních dopravních sítí a plánování investic do dopravní infrastruktury v ČR. Tento plán je dále rozpracován v pravidelně aktualizovaném akčním plánu, který podrobně stanovuje úkoly, jež mají být splněny v krátkodobém horizontu (do tří let).

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

- **Bílá kniha – Koncepce veřejné dopravy 2015 – 2020** s výhledem do roku 2030, která sleduje vytvoření podmínek pro kvalitní a efektivní veřejnou dopravu a kromě vztahů poptávky a objednávky a provozního modelu veřejné dopravy řeší také otázky její organizace a financování;
- **Celostátní plán dopravní obslužnosti a Plány dopravní obslužnosti území jednotlivých krajů**, které vytvářejí podmínky pro hospodárné, efektivní a účelné zajišťování dopravní obslužnosti a vzájemnou spolupráci státu, krajů a obcí;
- Plány udržitelné městské mobility velkých měst a strategické rámce městské mobility (nad 40 000 obyvatel);
- **Národní strategie bezpečnosti silničního provozu** na období 2011-2020 (BESIP) směřuje k zásadnímu snížení nehodovosti na silnicích v České republice;
- **Národní akční plán čisté mobility** představuje strategii ke zvýšení energetické efektivity a snížení závislosti na fosilních zdrojích v dopravě. Cílem této strategie je dosáhnout do roku 2030 mj. 220 tisíc elektrických vozidel v dolní hranici a stejného počtu vozidel na zemní plyn;
- **Akční plán o budoucnosti automobilového průmyslu v ČR** představuje opatření v oblasti čisté a chytré mobility potřebné k zachování konkurenceschopnosti automobilového průmyslu;
- **Národní implementační plán ERTMS**, který stanoví postup pro plnění závazného harmonogramu pro zavedení a uvedení do provozu systému ERTMS na určených tratích v ČR, kam bude umožněn přístup vozidlům vybaveným pouze zabezpečením ERTMS;
- **Program rozvoje rychlých spojení** zaměřený na rozvoj segmentu vysokorychlostní železnice v ČR včetně navazujících konvenčních tratí vyšších parametrů, a to jako ucelený systém (včetně zabezpečení, trakce, vozidel atd.);
- **Koncepce nákladní dopravy** pro období 2017-2023 s výhledem do roku 2030 zaměřená na zlepšení podmínek nákladní dopravy ve všech druzích dopravy, zvláštní pozornost je věnována rozvoji kontinentální kombinované dopravy s cílem zajistit spolupráci silničních dopravců s operátory kombinované dopravy a přispět tak k převodu dálkové kamionové dopravy na železnici;
- **Akční plán rozvoje ITS v ČR do roku 2020** (s výhledem do roku 2050) analyzuje současný stav a potřeby a stanovuje vizi rozvoje ITS v ČR, navrhuje opatření a cíle pro efektivní rozvoj ITS a podporu přeshraniční spolupráce a identifikuje finanční nároky a zdroje;
- **Vize rozvoje autonomní mobility** definuje základní pojmy v oblasti autonomní mobility a zároveň nastiňuje konkrétní témata, která bude nezbytné v nadcházejících letech řešit;
- **Národní kosmický plán (2020-2025)** představuje strategii ČR v rozvoji kosmických aktivit, vč. podpory rozvoje aplikací založených na datech a produktech družicových systémů, jako Galileo, EGNOS a Copernicus mj. v oblasti dopravy;
- Strategie rozvoje infrastruktury pro prostorové informace v České republice do roku 2020 (a její akční plán), která je základním dokumentem pro rozvoj prostorových informací.

Výstavba a modernizace dopravní infrastruktury, které představují zásadní podmínku pro efektivní rozvoj dopravy, jsou investičně velmi nákladné aktivity, pro něž je nutné co nejlépe využít dostupné zdroje včetně spolufinancování EU. Zejména pak s ohledem na to, že dosud ani v jednom dopravním odvětví nedošlo v období 2014-2020 k úplné či většinové saturaci potřeb. Pro programové období po roce 2020 je proto nutno usilovat o dodržení stanovené prioritizace záměrů dle DSS2 a realizovat nejpotřebnější stavby, jejichž připravenost to umožňuje.

Dopravní infrastruktura by však měla mít takové parametry a technologické vybavení, které bude poskytovat co nejvyšší služby s co nejmenšími dopady na životní prostředí a zdraví obyvatelstva. Současně musí zajistit maximální míru bezpečnosti dopravy a jejich účastníků. 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 s důrazem na městské aglomerace, efektivní systém bezpečnosti a plynulosti dopravy zavádění moderních technologií a alternativních energií pro dopravu. Je proto nezbytné soustředit více pozornosti na možnosti, které představují nové technologie a umožnit tak sektoru dopravy co nejhladší reálnou aplikaci výsledků výzkumu a vývoje, což například předpokládá nutnost více propojovat výstavbu dopravní infrastruktury s prvky inteligentních dopravních systémů (ITS) i kooperativních systémů ITS (C-ITS), a to i s ohledem na postupné nasazování vozidel s vyššími stupni automatizace, včetně systémů k informování a usměrnění účastníků silničního provozu, a dále též zajišťovat sběr, uchovávání a vyhodnocování dopravních dat, a rozvoj datové základny prostorových informací.

**Hlavní úkoly pro rozvoj sítě TEN-T**, jejichž řešení bude podporovat OPD3 v návaznosti na podporu z Nástroje pro propojení Evropy (CEF).

Tranzitní postavení Česká republika klade velké nároky na domácí infrastrukturu a její multimodalitu, avšak do roku 2016 bylo dokončeno pouze 55 % silniční sítě TEN-T a 63 % konvenční železniční sítě, která dosud také není plně uzpůsobena a vybavena ve shodě s technickými specifikacemi pro interoperabilitu (TSI). S nerovnoměrným rozvojem a propojeností dálniční sítě se pak potýkají především jižní, severozápadní a severovýchodní části země (jedná se o nedokončené dálnice D3, D11, D35 a D6).

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 pro všechny relevantní dopravní módy - 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). Pro splnění těchto závazků je potřeba co nejefektivněji zkombinovat využití prostředků CEF a Fondu soudržnosti, přičemž uplatnění CEF je především na koridorech a uzlech hlavní sítě a FS zejména na globální síti.

V případě překryvů mezi OPD3 a CEF bude řídicí orgán (který plní zároveň roli národního koordinátora CEF) předkládání projektů do OPD3 nebo CEF koordinovat ve spolupráci s příjemci s cílem optimálně využít dostupné zdroje financování. Ve Zprávě o ČR jsou z pohledu EK nastíněny potřeby za účelem **vytvoření udržitelné, inteligentní, bezpečné a intermodální transevropské dopravní sítě odolné vůči změně klimatu**, k jejichž naplnění by měly vést zejména tyto úkoly:

- vybudovat a modernizovat hlavní železniční tratě transevropské dopravní sítě, zejména nedokončené/plánované úseky na čtyřech hlavních tranzitních koridorech, včetně interoperability, evropského systému řízení železničního provozu a modernizace standardů technické specifikace pro interoperabilitu;
- ve spolupráci s ostatními zeměmi vybudovat chybějící části hlavní a komplexní silniční transevropské dopravní sítě a odstranit regionální rozdíly v přístupnosti transevropské dopravní sítě, zejména v jižní a severovýchodní části ČR.

V rámci OPD3 se počítá s podporou dokončení modernizace Tranzitních železničních koridorů (např. IV. TŽK v úseku Nemanice-Ševětín), modernizace základní sítě železničních tratí, které zajistí napojení na rozhodující transevropské směry (včetně druhého kapacitního železničního spojení do SRN), odstranění úzkých míst a rychlostních omezení (např. zkapacitnění úseku Choceň – Ústí nad Orlicí.), kvalitního propojení všech regionů a napojení mezinárodního letiště Praha na síť dálkové železniční dopravy.

Z hlediska velikosti přepravních proudů je pak vedle tranzitních železničních koridorů velmi akutní potřeba investic do tratí v blízkosti velkých měst, na nichž představuje vysoké vytížení kapacity tratí



příměstskou osobní dopravou výrazné omezení pro provoz nákladní dopravy, jejíž potenciál tak nemůže být plně využit (např. III. TŽK v úseku Praha-Beroun). Vedle přípravy pilotních úseků rychlých spojení (Praha Běchovice - Poříčany – Světlá nad Sázavou, Přerov - Ostrava), kterými bude zahájen rozvoj kvalitativně nové úrovně osobní dopravy na střední a dlouhou vzdálenost, tedy musí být věnováno úsilí také modernizaci důležitých úseků významných tratí pro nákladní dopravu. Pro rozvoj nákladní dopravy je rovněž velmi významná podpora kombinované dopravy, jejíž objem v posledních letech nepřetržitě roste. V rámci OPD3 proto bude umožněna podpora terminálů kombinované dopravy s veřejným přístupem, avšak pouze za situace, že dojde k výraznému zvýšení absorpční kapacity (ve srovnání s OPD2) a zároveň budou k dispozici volné finanční prostředky.

Z hlediska požadované interoperability a bezpečnosti sítě TEN-T je významným úkolem pokračovat v zavádění systému ERTMS, a to jak v pokrytí tratí, tak i ve vybavení železničních kolejových vozidel. V souladu s Národním implementačním plánem ERTMS bude nutné zajistit dostatek železničních vozidel vybavených palubními jednotkami ETCS pro zajištění provozu na tratích s výhradním provozem dle ETCS. Ten má být od 1. 1. 2025 zaveden na více než 800 km v převážné míře nejzatíženějších úseků železniční sítě v ČR (např. celý I.TŽK), což zároveň předpokládá vybavení více než 1000 železničních vozidel palubními jednotkami.

Pro rozvoj infrastruktury dálniční sítě TEN-T jsou stěžejními úkoly pro období 2021-2027 realizace dálničních spojení mezi regiony a důležitými aglomeracemi a zajištění chybějících napojení na sousední dálniční síť. Z pohledu kvality spojení mezi Prahou a významnými městskými aglomeracemi v severní polovině Moravy (Ostravská, Olomoucká) je nezbytné budováním dálnice D35 zajistit alternativní napojení k nejzatíženější dálnici D1. Pro mezinárodní konektivitu s Rakouskem a Polskem je potřeba zajistit dotažení dálničních spojení k hranicím směrem na Linec, Vídeň a Vratislav. Pro řešení intenzivní aglomerační a tranzitní dopravy v Praze a okolí je pak nezbytné pokračovat v budování dálničního okruhu D0. Pro zlepšování bezpečnosti a posilování možnosti regulace dálkové nákladní dopravy jsou pak nezbytné investice řešící nedostatek odstavných ploch a zázemí pro řidiče.

**S podporou OPD3 budou řešeny také významné úkoly v oblasti rozvoje inteligentních dopravních systémů a potřebné infrastruktury prostorových dat,** které jsou naléhavé z hlediska efektivnosti využití kapacity infrastruktury, bezpečnosti a komfortu provozu nejen na síti TEN-T.

Moderní informační a komunikační technologie umožnily vznik nových systémů a aplikací v dopravě nazývané jako inteligentní dopravní systémy a služby (též dopravní telematika, dále jen „ITS“), s nimiž je spjata již také využití družicových systémů. Systémy ITS, které jsou nedílnou součástí TEN-T, umožňují nejen zvyšovat komfort a bezpečnost dopravy a optimalizovat využití kapacity infrastruktury, ale jsou také nástrojem pro zvýšení informovanosti účastníků dopravního provozu v reálném čase nejen o běžných, ale zejména o mimořádných situacích.

Hlavní výzvou ITS je být nástrojem pro poskytování kvalitních dopravních služeb, jejichž podmínky poskytování a informace o provozní situaci jsou uživateli předvídatelné a srozumitelné, čímž bude pro uživatele snazší snadněji využívat více druhů dopravy, aniž by pro něj multimodální přístup znamenal významnou překážku. Co se týče koncepčního přístupu v dopravě, technologický rozvoj podporuje strategický posun z prosté výstavby dopravní infrastruktury k provozování dopravních sítí a k organizování / řízení procesu přemísťování osob a věcí na těchto sítích. Čím dál tím častěji je řízení provozu a souvisejících operací nahrazováno technikou a je automatizováno. Kooperativní inteligentní dopravní systémy (C-ITS), které mají přímou souvislost s širšími socioekonomickými změnami, jako je např. koncept inteligentních měst, koncept průmysl 4.0 apod. již začínají být zaváděny do ostrého provozu. Systémy C-ITS jsou systémy založené na komunikaci (výměně dat) týkající se aktuální mimořádné situace v silničním provozu, a to mezi samotnými vozidly a také mezi vozidly a zařízeními na silniční infrastruktuře. Díky obdržené varovné zprávě může být řidič závčas informován tak, aby co nejrychleji a co nejlépe (podle jeho schopností) zareagoval na nečekanou

situaci v silničním provozu. A to i za snížené viditelnosti, kdyby třeba jinak sám za lepších podmínek reagoval správně a včas. Systémy C-ITS mají potenciál předcházet závažným dopravním nehodám. V tomto ohledu je nutné nasadit takovou technologii, která je již ověřená, a tudíž bezpečná a v budoucnu také umožní efektivní usměrnění provozu ze strany Policie ČR. V opačném případě by mohli být běžní řidiči vystaveni nebezpečným situacím v silničním provozu, na které by nasazený systém nemusel reagovat podle stanovených podmínek a předpokladů. Postupné nasazování automobilů vybavených systémy C-ITS do provozu je do velké míry závislé na dostupné a dostatečně dimenzované infrastruktuře elektronických komunikací, na níž se předpokládají přenosy dat. Nasazení vozidel vybavených systémy C-ITS do provozu vyžaduje také přípravu podpůrné infrastruktury (kromě fyzické také digitální vrstva dopravní infrastruktury, tj. síť elektronických komunikací a infrastruktura prostorových dat), která provoz kooperativního vozidla umožní. Intervence v této nové oblasti infrastruktury jsou proto nezbytné.

Dále je nutné vytvořit souhrnné, vzájemně interoperabilní sady prostorových dat dopravní infrastruktury, které pokryjí celé území ČR a jejichž popis bude odpovídat požadavkům legislativy i uživatelů. Fungování ITS nutně zahrnuje vlastní pořizování prostorových dat/informací v rámci jak mapových, tak i detekčních, komunikačních a řídicích systémů. Z pohledu rozvoje ITS je proto nezbytné klást důraz na to, aby nově budovaná datová infrastruktura vznikala v souladu s principy konsolidace a harmonizace prostorových dat celé dopravní infrastruktury.

Rozvoj těchto technologií povede také k dalšímu rozvoji a ke snazšímu prosazení automatizované a autonomní mobility v reálném provozu, a to s ohledem na již zmíněnou bezpečnost provozu, optimalizaci využití kapacity dopravní cesty např. prostřednictvím automatizace v nákladní dopravě a zvýšení dopravní obslužnosti, efektivity a ekonomičnosti. Pro tuto oblast je vhodné podporovat vznik testovacích a zkušebních tratí s napojením na síť TEN-T.

**Úkoly, jimiž se bude OPD3 zabývat v oblasti rozvoje městské, regionální a celostátní čisté mobility a její návaznosti na síť TEN-T se dotýkají více vzájemně provázaných témat.**

Ve Zprávě o ČR EK v oblasti dopravy mezi vytyčenými cíli doporučuje:

- podporovat inteligentní, propojenější a čistější systémy dopravy odolné vůči změně klimatu.
- investovat do regionální a místní mobility řešící negativní externality z dopravy, například podporou multimodality v odvětví dopravy, učiněním celého odvětví šetrnějším k životnímu prostředí, bezpečnějším a nákladově efektivnějším;
- podporovat udržitelné a účinné městské dopravní systémy (jako součást příslušných integrovaných strategií územního rozvoje nebo na základě plánu udržitelné městské mobility) s cílem umožnit přechod na čistější kolektivní služby veřejné dopravy a aktivní mobilitu, včetně infrastruktury pro alternativní paliva ve městech.

Rovněž tak Dopravní politika ČR akcentuje s cílem omezení vlivů dopravy na životní prostředí a veřejné zdraví opatření v několika oblastech.

V souvislosti s globálními změnami klimatu je základním opatřením omezování emisí skleníkových plynů vzešlých ze spalování fosilních pohonných hmot (např. zlepšování emisních parametrů dopravních prostředků, podpora nízkoemisních či bezemisních módů dopravy, zvýšení plynulosti dopravy, rozvoj užívání alternativních energií, optimalizace přepravních výkonů nutných pro zajištění potřebné mobility osob a zboží). V případě, kdy to bude vhodné, budou projekty v rámci OPD3 zohledňovat možnosti využívání recyklovaných materiálů.

Opatření, které dopravní politika ČR dále specifikuje jsou zaměřeny m.j. na:

- minimalizaci negativních vlivů hluku a imisí z dopravy, a to vhodnými opatřeními na dopravní infrastrukturu či budováním obchvatů a zřizováním nízkoemisních zón;
- minimalizaci negativních vlivů dopravy na veřejné zdraví a bezpečnost uživatelů dopravy, stabilitu ekosystémů v krajině, postupné zvyšování průchodností dopravní infrastruktury pro volně žijící organismy, zajištění konektivity jejich populací a snižování kolize zvěře s dopravou, zajištění dostatečné migrační propustnosti nových dopravních staveb.

**Pro dosažení dostatečné efektivnosti celé národní silniční sítě je nezbytné zajistit kvalitní napojení všech krajských a významných regionálních center na páteřní síť TEN-T** prostřednictvím navazujících silnic I. třídy celostátního i regionálního významu. Toto napojení přitom musí splňovat požadavky na odpovídající kapacitu a vedení trasy umožňující plynulost a bezpečnost provozu při co nejmenších dopadech na životní prostředí a zdraví.

Vedle chybějícího napojení některých významných center na dálniční síť či jejich propojení neodpovídajícího kvalitou reálným dopravním potřebám stále chybí řada obchvatů sídel, která umožní odlehčit obytné zástavbě od dopravního zatížení a celkově snížit negativní dopady na životní prostředí a zdraví, včetně zvýšení bezpečnosti provozu formou zvýšení technických a technologických kapacit pro činnost Policie ČR a Státního odborného dozoru na úseku dohledu nad bezpečností a plynulostí silničního provozu.

Je proto nezbytné věnovat úsilí zkvalitňování sítě silnic I. třídy prostřednictvím zvyšování jejich kapacity, bezpečnostních parametrů a environmentální šetrnosti, v čemž budou hrát důležitou roli mj. analýzy založené na kvalitním digitálním obrazu dopravní infrastruktury (prostorovými daty). Nezbytné je budování obchvatů či přivaděčů.

**Rozvoj železnice je, vedle budování a modernizace tratí sítě TEN-T, nutno zaměřit na posilování její úlohy coby páteře efektivní a udržitelné regionální, příměstské i městské dopravy,** včetně zajištění bezpečnosti cestujících. Zejména v hustě osídlených oblastech by měla být spolu s návaznou veřejnou dopravou atraktivnější alternativou k individuální automobilové dopravě, s jejíž koncentrací jsou spojeny jak zásadní dopravní problémy, tak zejména negativní vlivy na životní prostředí a celkovou kvalitu života a veřejného prostoru. Zároveň by měla být zajištěna co nejvyšší plynulost a nejhladší návaznost dopravy z regionálních tratí až na síť TEN-T včetně dopravy nákladní.

Mezi důležité úkoly, k jejichž řešení OPD3 má přispívat, tudíž budou v první řadě patřit intervence zaměřené na zvyšování parametrů železničních tratí v souladu s TSI a nařízením o TEN-T se zaměřením na zvýšení kapacity tratí.

Pro vyšší atraktivitu osobní železniční dopravy je pak rovněž důležité řešit problémy nevyhovujícího stavu velké části železničních stanic a zastávek, nízké úrovně jejich vybavenosti, a chybějící provázanosti s přestupními terminály a nedostatečná vybavenost obslužné infrastruktury.

Opatření v rámci OPD3 by proto měla sledovat taktéž přizpůsobení osobních nádraží aktuálním potřebám a jejich návazností na ostatní druhy dopravy. To znamená osobní nádraží zmodernizovat do technického, provozního, přístupného i estetického stavu, který odpovídá nárokům moderní dopravy a poskytuje cestujícím potřebný komfort a služby.

Podpora efektivní infrastruktury pro příměstskou železniční dopravu je rovněž návaznou aktivitou na rozvoj dalších prvků městské mobility, které budou podporovány na základě plánů udržitelné městské mobility

**Udržitelná mobilita je jednou ze základních podmínek pro udržitelný rozvoj měst,** v němž je nezbytné sladit zabezpečování každodenních přepravních potřeb velkých počtů obyvatel s požadavky

na kvalitu životního prostředí, veřejného prostoru a celkovou kvalitu života v městech a aglomeracích.

Pro rozvoj městské drážní dopravy (tramvaje, metro, trolejbusy), která je díky své kapacitě základem systému veřejné dopravy ve velkých městech, je vedle zkvalitňování vozového parku základní podmínkou řešení náročných potřeb co do rozsahu a kvality potřebné infrastruktury tratí včetně vybavenosti zastávek a stanic a také efektivity využití přepravních kapacit.

Podpora městské drážní dopravy v ČR, která zahrnuje 7 tramvajových provozů a 14 provozovaných trolejbusových systémů a systém pražského metra, musí adekvátně reflektovat úkoly, která tato doprava musí aktuálně plnit:

- snižování škodlivých emisí a emisí skleníkových plynů z dopravy;
- zabezpečení rychlé, dostupné a komfortní dopravy v rámci celého města v návaznosti na omezování automobilového provozu či zřizování nízkoemisních zón v centrech měst;
- podchycení dopravních proudů z rozvíjející se nové obytné a obchodní zástavby na krajích a v okolí měst.

Předmětem podporovaných investic do tratí by mělo být převedení nejzatíženějších autobusových linek do elektrické trakce, dokončení dlouhodobě připravovaných tratí do lokalit s vysokou hustotou osídlení či takové úpravy tratí, které umožní efektivnější provoz zejména v dopravně vysoce exponovaných místech, jako jsou centra měst či významné přestupní uzly.

Ze závěrů Evropské rady k Politice v oblasti klimatu a energetiky do roku 2030 vyplývá, že je třeba zvýšit podíl obnovitelných zdrojů energie na 27%, zvýšit energetickou účinnost o 27% a snížit produkci oxidu uhličitého proti roku 1990 o 40%.

Jedním z klíčových prvků k dosažení těchto cílů je nízkoemisní mobilita neboť odvětví dopravy je v celé EU odpovědné téměř za čtvrtinu emisí skleníkových plynů (zejména CO<sub>2</sub>) v EU (z toho 70% emisí produkuje silniční doprava) a je i hlavním zdrojem znečištění ovzduší. Bílá kniha o evropské dopravní politice proto zdůrazňuje potřebu přechodu k nízkoemisní mobilitě. Cílem by mělo být snížení emisí skleníkových plynů v odvětví dopravy do roku 2050 minimálně o 60 % v porovnání s rokem 1990. Závažnost této problematiky ještě vzrostla v souvislosti s tzv. Pařížskou dohodou o změně klimatu, jež mimo jiné obsahuje závazek udržet nárůst průměrné globální teploty pod hranicí alespoň 2°C v porovnání s obdobím před průmyslovou revolucí. Pro EU to znamená závazek snížit emise skleníkových plynů do roku 2050 o 85-90 %.

Pokud jde o vývoj v ČR v této oblasti, je třeba konstatovat, že podíl dopravy na celkových emisích oxidu uhličitého v ČR od roku 1990 postupně narůstá. Jen za období 2000–2018 se emise CO<sub>2</sub> z dopravy zvýšily o 66 %. Roste totiž i spotřeba energie pro dopravu, která v roce 2016 činila téměř 30% veškeré spotřeby energie v ČR, aniž by docházelo k poklesu podílu fosilních paliv na této spotřebě energie. Ten se dnes pohybuje kolem 91%. Tento trend souvisí především s růstem objemů individuální automobilové dopravy, která je současnosti v ČR příčinou 70% emisí CO<sub>2</sub> z osobní dopravy, stejně jako s nárůstem silniční nákladní dopravy, která způsobuje téměř 93% emisí CO<sub>2</sub> z nákladní dopravy. Problémem však je i skutečnost, že zatím dochází jen k velmi pozvolnému nárůstu počtu nízkoemisních a bezemisních vozidel.

V rámci intervencí OPD3 budou jednou z priorit projekty, které zajistí snížení znečištění ovzduší v obydlených oblastech s překročeným imisním limitem v souladu se Strategií zlepšení kvality ovzduší a programy zlepšování kvality ovzduší.

V reakci na výše uvedené strategické cíle EU došlo v posledních letech na úrovni evropské legislativy k řadě změn, které je třeba reflektovat. Již v roce 2014 byla přijata směrnice 2014/94/EU o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva, která stanovila členským státům povinnost připravit vnitrostátní rámec politiky v oblasti alternativních paliv a v rámci něho si stanovit příslušné cíle pro jednotlivé typy plnicích a dobíjecích stanic pro období 2020 resp. 2025. ČR tento požadavek splnila v podobě přijetí Národního akčního plánu čisté mobility (NAP CM), ke kterému došlo v listopadu 2015. Do konce roku 2019 má být do vlády ČR předložena aktualizace tohoto strategického materiálu, která má zohlednit nejnovější vývoj v této oblasti a nové výzvy vyplývající především z nové EU legislativy.

Na podporu naplnění příslušných cílů v NAP CM bylo v ČR již období 2014-2020 využito prostředků z OPD2. Za tímto účelem bylo vyčleněno 1,2 mld. Kč. Do 09/2019 pak byla z OPD2 schválena k podpoře výstavba celkem 375 rychlodobíjecích stanic, 444 běžných dobíjecích stanic, 13 LNG plnicích stanic a 3 vodíkových plnicích stanic. Pro všechny tyto oblasti stále probíhají či jsou ještě do roku 2020 plánovány další výzvy, díky nimž bude podpořena výstavba mnoha dalších dobíjecích a plnicích stanic. V průběhu období 2014-2020 má zájem žadatelů o podporu výstavby infrastruktury pro alternativní paliva jednoznačně rostoucí trend.

Přes přijetí NAP CM a realizaci některých dílčích kroků zde uvedených, se zatím v zásadě pozitivně vyvíjí jen růst osobních vozidel na CNG, zatímco oblast elektromobility se zatím rozvíjí velmi pozvolně a vodíková mobilita je kvůli doposud stále chybějící infrastruktuře teprve na samém počátku svého rozvoje. To samé v případě nákladní dopravy platí o vozidlech na LNG a to i přesto, že již byl i díky podpoře z OPD2 zaznamenán rozvoj určitých základů sítě LNG plnicích stanic.

Jedním z omezení širšího využití pohonů na alternativní paliva v ČR nadále zůstává nedostatečná dostupnost infrastruktury pro alternativní paliva a to především z hlediska dosažení cílů ČR v Národním akčním plánu čisté mobility v podobě počtu vozidel na jednotlivá alternativní paliva do roku 2030. Přípravovaná aktualizace NAP CM tak předpokládá, že pro dosažení stanovených cílů bude nezbytné s podporou zavádění infrastruktury pro alternativní paliva pokračovat, resp. ji adekvátně posílit i v OPD3 v rámci období 2021-2027.

Týkat by se to mělo zejména infrastruktury dobíjecích stanic, kde je dle aktualizace NAP CM nutné do roku 2030 vybudovat minimálně 19 000 dobíjecích stanic. Takovýto počet by měl umožnit naplnění minimálního cíle 220 tisíc elektrických vozidel do roku 2030. Zde aktualizace NAP CM reflektuje současnou situaci na trhu, kdy evropské automobilky jsou stále více tlačeny k produkci bateriových elektrických, případně i jiných bezemisních a nízkoemisních vozidel. Nutnost významného posílení výroby těchto vozidel vyplývá především z nové EU legislativy týkající sepožadavků na nové výkonnostní emisní normy CO<sub>2</sub> pro nové osobní automobily, lehká užitková i těžká vozidla do roku 2030.

Aktualizace NAP CM zpracovaná mj. na základě studie potenciálu využití vodíku v dopravě v ČR stanoví, aby podpora zavádění vodíkové mobility směřovala též do budování příslušné infrastruktury vodíkových stanic, případně i do komplexních projektů zaměřených na rozvoj vodíkové mobility. Cílem je vybudovat minimálně 15 vodíkových stanic do roku 2025 s tím, že další vývoj má odviset od vývoje trhu vodíkových vozidel v ČR. V případě pozitivního vývoje se předpokládá až 80 vodíkových stanic do roku 2030. NAP CM předpokládá též další vývoj infrastruktury LNG plnicích stanic, jichž by do roku 2030 mělo vzniknout minimálně 30.

S ohledem na výše uvedené je žádoucí, aby se v rámci OPD3 pokračovalo v podpoře rozvoje infrastruktury pro alternativní paliva a to konkrétně tedy dobíjecích stanic a plnicích stanic na vodík a LNG.

V roce 2011 byla zahájena realizace makroregionální **Strategie EU pro dunajský region**, která sdružuje státy v povodí řeky Dunaj. K naplňování této strategie se přihlásila rovněž Česká republika (která leží v povodí Dunaje přibližně jednou čtvrtinou celkové rozlohy), pro kterou jsou dopravní vazby na státy ležící v povodí Dunaje velmi významné. V rámci OPD3 budou k naplňování této strategie nejvíce přispívat intervence v oblasti železniční dopravy, konkrétně intervence zaměřené na interoperabilitu a na významné železniční tratě pro nákladní dopravu.

Všechny výše uvedené priority jsou obsaženy rovněž v rámci Národní koncepce politiky soudržnosti v ČR po roce 2020, což je strategický dokument, který má za cíl identifikovat hlavní priority ČR a v návaznosti na nové podmínky pro poskytování podpory ze strany Evropské komise optimalizovat zdroje pro jejich pokrytí. Tento dokument tedy začleňuje OPD3 do širšího kontextu a potvrzuje soulad priorit RO OPD s národními prioritami v kontextu využívání fondů EU.

Co se týká implementace OPD3, chce řídicí orgán v maximální míře navázat na pozitivní zkušenosti z OPD2. Ve všech specifických cílech se tedy předpokládá využití zprostředkujícího subjektu (Státní fond dopravní infrastruktury).

Program naplňuje horizontální základní podmínku „Účinná aplikace a implementace Listiny základních práv EU.“ Všechny navržené priority a specifické cíle programu respektují práva, dodržují zásady a podporují jejich uplatňování v souladu s čl. 51 Listiny. Tento soulad byl ověřen kontrolou textu celého programu odborníky na otázky lidských práv. Navržené priority naopak přispívají k lepší ochraně a naplňování základních práv. Konkrétně projekty zaměřené na modernizaci železniční infrastruktury přispívají k lepšímu začleňování znevýhodněných osob do společnosti vytvářením podmínek pro lepší dostupnost veřejné hromadné dopravy. Celý systém řízení programu pak umožňuje řídicím orgánům sledovat soulad s Listinou na úrovni konkrétních výzev a projektů a kontrolovat, zda nedochází k porušování Listiny. Případné problémy jsou pak hlášeny monitorovacímu výboru. Realizátoři projektů a další dotčené osoby pak mohou plně chránit svá práva před soudy a správními orgány v souladu s čl. 47 Listiny a českými procesními předpisy.

*Pro cíl zaměstnanost a růst*

**Tabulka 1**

Tabulka 1		
Cíl politiky	Specifický cíl nebo priorita*	Odůvodnění (shrnutí)
<b>CÍL POLITIKY 2: ZELENĚJŠÍ, NÍZKOUHLÍKOVÁ EVROPA DÍKY PODPOŘE PŘECHODU NA ČISTOU A SPRÁVEDLIVOU ENERGIÍ, ZELENÝCH A MODRÝCH INVESTIC, OBĚHOVÉHO HOSPODÁŘSTVÍ,</b>	<b>(b) viii - Podpora udržitelné multimodální městské mobility</b>	<p>[2 000 na specifický cíl nebo prioritu]</p> <p>Specifický cíl bude zahrnovat intervence v oblasti udržitelné městské mobility s důrazem na infrastrukturu městské drážní dopravy (železnice, tramvajové a trolejbusové tratě) a infrastrukturu pro využívání alternativních paliv.</p> <p>Hlavními důvody jsou:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• nedostatečná kapacita na městských a příměstských železničních tratích;</li> <li>• nevyhovující stav infrastruktury městské drážní dopravy ve většině českých měst, který je překážkou pro plnění úkolů městské drážní dopravy;</li> <li>• nízká kvalita ovzduší ve městech;</li> <li>• dopravní kongesce a nevyřešená doprava v klidu;</li> </ul>

<p><b>PŘÍZPŮSOBNÍ SE ZMĚNÁM KLIMATU A PREVENCE ŘÍZENÍ RIZIK</b></p>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• nedostatečná bezpečnost dopravy (zejména chodců a cyklistů);</li> <li>• negativní dopady na ŽP;</li> <li>• nedostatečná dostupnost infrastruktury pro dobíjení a čerpání alternativních paliv.</li> </ul> <p>Odůvodnění je podrobně specifikováno v Dopravní politice ČR (konkrétně v kapitole 4.2.5), která konkrétní důvody specifikuje takto: „Dopravní problémy se nejintenzivněji projevují ve větších městech a v jejich předměstích, negativní účinky hluku, emisí a dopravních nehod se v hustě urbanizovaných prostorech projevují výrazněji. Specifická situace je v historických centrech měst, protože zde není prostor pro výstavbu kapacitní infrastruktury. Legislativní úprava zde proto musí umožnit obcím zavádět zpoplatnění vjezdu do center měst. Důležitou roli zde pak musí hrát MHD a nemotorová doprava. Regulačním nástrojem dopravy ve městech je rovněž omezování parkovacích příležitostí v historických centrech.“</p>
<p><b>CÍL POLITIKY 3: PROPOJENĚJŠÍ EVROPA DÍKY ZVYŠOVÁNÍ MOBILITY A REGIONÁLNÍHO PROPOJENÍ IKT</b></p>	<p>(c ii) - Rozvoj udržitelné, inteligentní, bezpečné a intermodální sítě TEN-T odolné vůči změnám klimatu</p>	<p>Výběr SC (c ii) navazuje na</p> <p><b>a) priority a cíle evropské a národní dopravní politiky definované v strategických dokumentech:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bílá kniha - Plán jednotného evropského dopravního prostoru – ke konkurenceschopnému a efektivnímu dopravnímu systému, na kterou následně navazuje</li> <li>• Politika transevropských dopravních sítí (TEN-T) jakožto hlavní evropský nástroj pro rozvoj dopravní infrastruktury pro dálkové přepravní proudy <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ <b>dobudovat hlavní síť TEN-T do roku 2030 a</b></li> <li>➤ <b>globální síť TEN-T do roku 2050;</b></li> </ul> </li> <li>• Dopravní politika ČR pro období 2014-2020 s výhledem do roku 2050;</li> <li>• Dopravní sektorové strategie - 2. fáze;</li> <li>• Akční plán rozvoje ITS v ČR do roku 2020 (s výhledem do roku 2050); <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ <b>vytvářet podmínky pro konkurenceschopnost ČR</b> s ohledem na potřeby osobní a nákladní dopravy, průmyslu, cestovního ruchu a ostatních sektorů hospodářství <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ modernizací a dobudováním infrastruktury v mezinárodním kontextu (prioritně síť TEN-T;</li> <li>▪ vybavením infrastruktury moderními technologiemi ITS a C-ITS;</li> <li>▪ vytvořit, plošný, věrný a pravidelně aktualizovaný digitální obraz dopravní infrastruktury.</li> </ul> </li> </ul> </li> </ul> <p><b>b) doporučení EK pro ČR:–</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• vybudovat a modernizovat hlavní železniční tratě sítě TEN-T, včetně interoperability, evropského systému řízení železničního provozu a modernizace standardů technické specifikace pro interoperabilitu;</li> <li>• vybudovat chybějící části hlavní a komplexní silniční sítě TEN-T.</li> </ul> <p><b>Důvodem výběru tohoto specifického cíle jsou:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• chybějící a nevyhovující úseky na hlavní a globální silniční a železniční síti TEN-T;</li> <li>• nedostatečné technické a kapacitní parametry sítě TEN-T a dalších vybraných tratí;</li> </ul>

		<ul style="list-style-type: none"> <li>• nedostatečná úroveň služeb ITS a využití GNSS včetně datové základny prostorových dat a jejich interoperability;</li> <li>• nedostatečná interoperabilita transevropské železniční sítě, zejména pokrytí tratí a vybavenost vozidel systémem ERTMS;</li> <li>• potřeba minimalizovat dopady dopravy na veřejné zdraví a životní prostředí.</li> </ul>
	<p>(c) iii - Rozvoj udržitelné, inteligentní a intermodální celostátní, regionální a místní mobility odolné vůči změnám klimatu, včetně lepšího přístupu k síti TEN-T a přeshraniční mobility</p>	<p>[2 000 na specifický cíl nebo prioritu]</p> <p><b>Důvodem výběru tohoto specifického cíle jsou:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>nedostatečné parametry silnic a železnic mimo TEN-T z hlediska kapacity a / nebo rychlosti;</b></li> <li>• <b>nedostatečná bezpečnost dopravy;</b></li> <li>• nevhodné parametry infrastruktury (přejezdy, vedení silnic skrz zastavěné území, úrovně křižovatky, silnice se směrově neoddělenými jízdními pásy), změny v blízkém okolí dopravní infrastruktury, které dopravní infrastrukturu mohou ohrozit;</li> <li>• <b>negativní dopady na životní prostředí;</b></li> <li>• vysoká energetická náročnost, zejména ve spotřebě fosilních paliv;</li> <li>• emise (hluk, znečišťující zdraví škodlivé látky, skleníkové plyny).</li> </ul> <p><b>Obecné zdůvodnění:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• nedokončené napojení všech regionů na kvalitní silniční a dálniční síť;</li> <li>• nedostatečná kapacita silniční infrastruktury – vytváření kongescí z důvodu neustálého nárůstu silniční dopravy na síti mimo TEN-T;</li> <li>• špatný technický stav komunikací v důsledku intenzity jejich využívání neodpovídající jejich stávajícím parametrům;</li> <li>• nevyhovující stav železniční infrastruktury včetně osobních nádraží.</li> </ul> <p>V souvislém textu: Hlavním nedostatkem se jeví nedokončené napojení všech regionů na kvalitní silniční a dálniční síť. Dalším problémem je kvalita sítě silnic mimo TEN-T. Většina úseků silniční infrastruktury vyžaduje investice do rekonstrukcí nebo do modernizací (tento poměr se liší dle úrovně sítí, přičemž obecně platí, že převaha rekonstrukcí nad modernizací roste úměrně s poklesem hierarchické úrovně sítě). Z pohledu zlepšení plynulosti dopravy a zmírnění negativních vlivů silniční dopravy na životní prostředí a veřejné zdraví je zcela zásadní výstavba obchvatů sídel a rozšíření jednotlivé kategorie komunikací na příslušné vyhovující normové parametry. V oblasti inteligentních dopravních systémů se jeví potřeba umožnit v době technologické revoluce postupné nasazování digitálních technologií. Problematika ITS a C-ITS má široký záběr a rezonuje jak ve spektru nabízených služeb, tak i v možnostech využití těchto systémů. Obecně lze říci, že největší požadavky jsou na komunikacích s vysokými intenzitami a v koordinaci propojení různých dopravních systémů (vč. služeb a pro cestující veřejné hromadné dopravy) a v oblasti samoříditelných vozidel. Úplně nový způsob organizace a fungování dopravního provozu představuje automatizované řízení. Jedná se o nesmírně komplexní a složitý systém, který v sobě obsahuje mnohem více rovin než jen dopravní, a sice rovinu výzkumu, vývoje a inovací, rovinu digitalizace, rozvoje podnikání, právně legislativní, vzdělávací, dopadů na trh práce aj. V každém případě se jedná o nastolený trend silně dynamicky se vyvíjející.</p>



		Železnice mimo TEN-T mají velmi často potenciál tvořit významnou část dopravního systému a to zejména v případech, kdy přímo navazují na hlavní tratě TEN-T. Železnice představuje spolehlivou, vysoce výkonnou, kapacitní a ekologicky šetrnou formu dopravy, ale jejímu většímu využití brání nevyhovující stav infrastruktury, který často tvoří hlavní příčinu snížené konkurenceschopnosti. Nevyhovující stav se týká i osobních nádraží, která jsou ovšem pro osobní železniční dopravu klíčová a to zejména ve významných železničních uzlech a velkých městech.
--	--	---

\*Specifické priority podle nařízení o ESF+

Pro ENRF

Tabulka 1A			
Cíl politiky	Priorita	Analýza SWOT (silné a slabé stránky, příležitosti a hrozby) (pro každou prioritu)	Odůvodnění (shrnutí)
		Silné stránky [10 000 na každou prioritu]	[20 000 na každou prioritu]
		Slabé stránky [10 000 na každou prioritu]	
		Příležitosti [10 000 na každou prioritu]	
		Hrozby [10 000 na každou prioritu]	
		Určení potřeb na základě analýzy SWOT a s přihlédnutím k prvkům stanoveným v čl. 6 odst. 6 nařízení o ENRF [10 000 na každou prioritu]	

## 2 PRIORITY JINÉ NEŽ TECHNICKÁ POMOC

**Tabulka 1: Struktura programu\***

ID	Název [300]	TP	Základ pro výpočet	Fond	Kategorie podporovaného regionu	Vybraný specifický cíl
1	Priorita 1 – Evropská, celostátní a regionální mobilita v silniční a železniční dopravě	Ne		FS	Nepoužije se	(c ii) - Rozvoj udržitelné, inteligentní, bezpečné a intermodální sítě TEN-T odolné vůči změnám klimatu  (c) iii - Rozvoj udržitelné, inteligentní a intermodální celostátní, regionální a místní mobility odolné vůči změnám klimatu, včetně lepšího přístupu k síti

						TEN-T a přeshraniční mobility
	Priorita 2 - Celostátní a regionální mobilita v silniční dopravě	Ne		EFRR	<div>Více rozvinuté</div> <div>Přechodové</div> <div>Méně rozvinuté</div> <div></div>	(c) iii - Rozvoj udržitelné, inteligentní a intermodální celostátní, regionální a místní mobility odolné vůči změnám klimatu, včetně lepšího přístupu k síti TEN-T a přeshraniční mobility
2	Priorita 3 – Udržitelná městská mobilita (a alternativní paliva)	Ne		FS	Nepoužije se	(b) viii -Podpora udržitelné multimodální městské mobility
4	Priorita technická pomoc (Článek 30(4), ON)	Ano		FS	Nepoužije se	Nepoužije se
4	Priorita technická pomoc (Článek 32 ON)	Ano		FS	Nepoužije se	Nepoužije se

*\*Informace v této tabulce budou sloužit jako technické podklady k předvyplnění dalších polí a tabulek v této šabloně v elektronickém formátu. Nevztahuje se na ENRF.*

## 2.1 PRIORITY JINÉ NEŽ TECHNICKÁ POMOC

### 2.1.1 Priorita 1 – FS: Evropská, celostátní a regionální mobilita

#### 2.1.1.1 Orientační rozdělení programových zdrojů (EU) podle typu intervence<sup>1</sup> (nevztahuje se na ENRF)

Odkaz: čl. 17 odst. 3 písm. d) bod vii)<sup>i</sup>

**Tabulka 4: Dimenze 1 – oblast intervence**

Tabulka 4: Dimenze 1 – oblast intervence					
Číslo priority	Fond	Kategorie regionu	Specifický cíl	Kód	Částka (v EUR)
1	FS	Nepoužije se	(c ii) - Rozvoj udržitelné, inteligentní, bezpečné a intermodální sítě TEN-T odolné vůči změnám klimatu	056 Nově postavené dálnice a silnice – hlavní síť TEN-T	
1	FS	Nepoužije se	(c ii) - Rozvoj udržitelné, inteligentní, bezpečné a intermodální sítě TEN-T odolné vůči změnám klimatu	057 Nově postavené dálnice a silnice – globální síť TEN-T	
1	FS	Nepoužije se	(c ii) - Rozvoj udržitelné, inteligentní, bezpečné a intermodální sítě TEN-T odolné vůči změnám klimatu	060 Rekonstruované nebo modernizované dálnice a silnice – hlavní síť TEN-T	
1	FS	Nepoužije se	(c ii) - Rozvoj udržitelné, inteligentní, bezpečné a intermodální sítě TEN-T odolné vůči změnám klimatu	061 Rekonstruované nebo modernizované dálnice a silnice – globální síť TEN-T	
1	FS	Nepoužije se	(c ii) - Rozvoj udržitelné, inteligentní, bezpečné a intermodální sítě TEN-T odolné vůči změnám klimatu	063 Digitalizace dopravy: silnice	

<sup>1</sup> Před přezkumem v polovině období v roce 2025 pro EFRR, ESF+ a FS, členění pouze pro roky 2021 až 2025.

1	FS	Nepoužije se	(c ii) - Rozvoj udržitelné, inteligentní, bezpečné a intermodální sítě TEN-T odolné vůči změnám klimatu	064 Nově postavené železnice – hlavní síť TEN-T	
1	FS	Nepoužije se	(c ii) - Rozvoj udržitelné, inteligentní, bezpečné a intermodální sítě TEN-T odolné vůči změnám klimatu	065 Nově postavené železnice – globální síť TEN-T	
1	FS	Nepoužije se	(c ii) - Rozvoj udržitelné, inteligentní, bezpečné a intermodální sítě (c ii) - Rozvoj udržitelné, inteligentní, bezpečné a intermodální sítě TEN-T odolné vůči změnám klimatu TEN-T odolné vůči změnám klimatu	067 Rekonstruované nebo modernizované železnice – hlavní síť TEN-T	
1	FS	Nepoužije se	(c ii) - Rozvoj udržitelné, inteligentní, bezpečné a intermodální sítě TEN-T odolné vůči změnám klimatu	068 Rekonstruované nebo modernizované železnice – globální síť TEN-T	
1	FS	Nepoužije se	(c ii) - Rozvoj udržitelné, inteligentní, bezpečné a intermodální sítě TEN-T odolné vůči změnám klimatu	71 Evropský systém řízení železničního provozu (ERTMS)	
1	FS	Nepoužije se	(c ii) - Rozvoj udržitelné, inteligentní, bezpečné a intermodální sítě TEN-T odolné vůči změnám klimatu	70 Digitalizace dopravy: železnice	
1	FS	Nepoužije se	(c ii) - Rozvoj udržitelné, inteligentní, bezpečné a intermodální sítě TEN-T odolné vůči změnám klimatu	72 Mobilní majetek železnic	
1	FS	Nepoužije se	(c ii) - Rozvoj udržitelné, inteligentní, bezpečné a intermodální sítě TEN-T odolné vůči změnám klimatu	77 Infrastruktura pro alternativní paliva	
1	FS	Nepoužije se	(c) iii - Rozvoj udržitelné, inteligentní a intermodální celostátní, regionální a místní mobility odolné vůči změnám klimatu, včetně lepšího přístupu k síti TEN-T a přeshraniční mobility	66 Jiné nově postavené železnice	
1	FS	Nepoužije se	(c) iii - Rozvoj udržitelné, inteligentní a intermodální celostátní, regionální a místní mobility odolné vůči změnám	69 Jiné rekonstruované nebo modernizované železnice	

			klimatu, včetně lepšího přístupu k síti TEN-T a přeshraniční mobility		
1	FS	Nepoužije se	(c) iii - Rozvoj udržitelné, inteligentní a intermodální celostátní, regionální a místní mobility odolné vůči změnám klimatu, včetně lepšího přístupu k síti TEN-T a přeshraniční mobility	70 Digitalizace dopravy: železnice	
1	FS	Nepoužije se	(c) iii - Rozvoj udržitelné, inteligentní a intermodální celostátní, regionální a místní mobility odolné vůči změnám klimatu, včetně lepšího přístupu k síti TEN-T a přeshraniční mobility	71 Evropský systém řízení železničního provozu (ERTMS)	
1	FS	Nepoužije se	(c) iii - Rozvoj udržitelné, inteligentní a intermodální celostátní, regionální a místní mobility odolné vůči změnám klimatu, včetně lepšího přístupu k síti TEN-T a přeshraniční mobility	72 Mobilní majetek železnic	
1	FS	Nepoužije se	(c) iii - Rozvoj udržitelné, inteligentní a intermodální celostátní, regionální a místní mobility odolné vůči změnám klimatu, včetně lepšího přístupu k síti TEN-T a přeshraniční mobility	77 Infrastruktura pro alternativní paliva	

**Tabulka 5: Dimenze 2 – forma financování**

Tabulka 5: Dimenze 2 – forma financování					
Číslo priority	Fond	Kategorie regionu	Specifický cíl	Kód	Částka (v EUR)
1	FS	Nepoužije se	c) ii	01 Grant	
1	FS	Nepoužije se	c) iii	01 Grant	

**Tabulka 6: Dimenze 3 – mechanismus územního plnění a územní zaměření**

Tabulka 6: Dimenze 3 – mechanismus územního plnění a územní zaměření					
Číslo priority	Fond	Kategorie regionu	Specifický cíl	Kód	Částka (v EUR)
1	FS	Nepoužije se	c) ii		
1	FS	Nepoužije se	c) iii		

### 2.1.1.2 Specifický cíl - Rozvoj udržitelné, inteligentní, bezpečné a intermodální sítě TEN-T odolné vůči změnám klimatu

#### 2.1.1.2.1 Intervence fondů

:

Těžištěm rozvoje železniční a silniční sítě TEN-T bude nadále budování chybějící infrastruktury dálnic a modernizace hlavních železničních tratí. Podpora však bude směřována také na zavádění nových technologií k zajištění efektivnější, bezpečnější a udržitelnější dopravy (vč. digitalizace infrastruktury). Zejména u železnic se bude podpora z operačního programu doplňovat s podporou z Nástroje pro propojení Evropy (CEF). Z tohoto nástroje budou financovány zejména železniční projekty na hlavní síti TEN-T.

#### Železnice

V tomto specifickém cíli budou podpořeny projekty zaměřené na modernizaci a rekonstrukci železniční infrastruktury na hlavní i globální síti TEN-T. Některé projekty budou zahrnovat významné přeložky tratí, včetně výstavby nových železničních tunelů. Významná část projektů bude zaměřena na modernizaci nebo rekonstrukci železničních stanic a zastávek, včetně prodloužení staničních kolejí ve vybraných stanicích tak, aby byl umožněn provoz nákladních vlaků délky alespoň 740 m, úpravy nástupišť, rekonstrukce vybraných staničních budov a zajištění bezbariérového přístupu na nástupiště. Dále budou podporovány investice do elektrizace tratí a modernizace trakční soustavy, včetně konverze na střídavou trakční soustavu 25 kV/50 Hz. Budou zaváděny nové technologie pro řízení železničního provozu a zajišťování jeho bezpečnosti, včetně ERTMS, a pro poskytování informací zákazníkům. Ke zvýšení bezpečnosti přispějí také úpravy a odstraňování úrovnových železniční přejezdů. Podstatný podíl investic bude zaměřen na rozvoj interoperability, tj. schopnosti umožnit bezpečný a nepřerušovaný pohyb drážního vozidla na dráhách evropského železničního systému dané jednotlivými technickými specifikacemi interoperability (TSI).

Předmětem podpory budou aktivity směřující ke zvýšení traťové rychlosti a kapacity tratí, zvýšení bezpečnosti a efektivity provozu. Rovněž budou podpořeny projekty zaměřené na revitalizaci prostor železničních stanic, zvýšení jejich vybavenosti a obslužných kapacit (vč. bezpečnostních) a zlepšení přístupu cestujících na nástupiště, včetně zpřístupnění pro skupiny obyvatel s omezenou schopností pohybu a orientace.

Předpokládá se, že většina projektů na hlavní síti TEN-T bude realizována z CEF. Nejvýznamnější stavbou bude pravděpodobně modernizace trati Brno – Přerov na Baltsko – jadranském transevropském tranzitním koridoru, která bude součástí systému tzv. rychlých spojení (VRT). Převážná část projektů z operačního programu se bude realizovat na globální síti TEN-T. Nejvýznamnější investice budou směřovány do tratí Ústí nad Labem – Chomutov – Cheb, Děčín - Kolín – Havlíčkův Brod – Brno, Plzeň – České Budějovice, Praha – České Budějovice a železničního spojení na Letiště Václava Havla Praha. Ze železničních stanic projdou rekonstrukcí např. ŽST Chomutov, Čáslav, Tišnov, Brno – Královo Pole. Dále bude rozšiřován systém ERTMS, zejména na tratích Ústí nad Labem – Chomutov, kde bude zaveden systém GSM-R, nebo tratích Ústí nad Orlicí – Lichkov, Votice – České Budějovice, České Velenice - České Budějovice – Horní Dvořiště, kam bude rozšířen systém ETCS. Mimo síť

TEN-T se předpokládá směřování investic do tratí významných pro nákladní dopravu, např. Velký Osek – Hradec Králové – Chocẽ.

Nákup železničních vozidel nebude podporován. Podpora železničních kolejových vozidel bude realizována za účelem splnění hlukových limitů uvedených v TSI a snížení škodlivých emisí z dopravy, za účelem konverze vozidel elektrické trakce na střídavou soustavu 25 kV/50 Hz a vybavování vozidel palubními jednotkami ETCS za účelem zvýšení bezpečnosti železniční dopravy vybavování vozidel palubními jednotkami ETCS.

Neboť již od roku 2025 bude na I. TŽK (st.hr. D/CZ – Děčín – Praha – Česká Třebová – Brno – Břeclov – st.hr. CZ/A), II. TŽK (st.hr. A/CZ – Břeclov – Přerov – Petrovice u Karviné – st.hr. CZ/PL), spojovací větvi I. a II. TŽK (Česká Třebová – Přerov) a trati Otrokovice – Zlín – Vizovice umožněn výhradně provoz vozidel s palubními jednotkami ETCS.

### **Silnice**

Intervence budou zaměřeny zejména na dobudování páteřní silniční sítě, která je součástí TEN-T. Podpořena bude výstavba chybějících úseků dálnic, včetně opatření zaměřených na zmírnění negativních dopadů na životní prostředí a na zvýšení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, a další rozvoj inteligentních dopravních systémů (ITS) a digitalizace silniční infrastruktury, jak na nové, tak na stávající silniční infrastrukturu, a dále vznik testovacích a zkušebních tratí s napojením na síť TEN-T (pokud to umožní dostatek disponibilních prostředků a podmínky veřejné podpory).

Rovněž budou podpořeny projekty směřující ke zvýšení kapacity nejvýznamnějších tahů a umožnění vyšší rychlosti cestování, což přinese zvýšení dopravní dostupnosti regionů a zvýšení mobility obyvatel. Dále budou podporovány aktivity zaměřené na zvýšení bezpečnosti dopravy, např. směrově oddělené jízdní pásy, mimoúrovňové křižovatky a ITS.

Konkrétně budou investice směřovat mj. do dobudování dálnic D35, D6 a D55, případně do přeshraničních úseků dálnic, které nebudou podpořeny z CEF. Jedná se o úseky dálnic D52 z Pohořelic a D3 z Českých Budějovic na hranici s Rakouskem a D11 z Jaroměře na hranici s Polskem. Zásadní stavby se budou realizovat na silničním okruhu kolem Prahy, kde je nejpřipravenější výstavba úseku D1 - Běchovice a zkapacitnění navazujícího úseku Běchovice – Satalice.

V rámci projektů výstavby a modernizací dálnic a silnic I. tř. na TEN-T budou také zahrnuty aktivity na zlepšení technických a technologických kapacit pro činnost Policie ČR na úsecích dohledu nad bezpečností a plynulostí silničního provozu (např. odstavné plochy pro účely kontrolní činnosti státních složek, odstavné parkovací plochy určené pro odklon vozidel kamionové dopravy v případě mimořádných událostí, příp. plochy pro vozidla přepravující nebezpečné látky a informační služby související s parkováním nákladních vozidel).

*Hlavní cílové skupiny:*

Uživatelé železniční a silniční dopravy – cestující, provozovatelé železniční dopravy, dopravci a přepravci.

*Konkrétní cílová území, včetně plánovaného použití územních nástrojů*



Území celé ČR. Dopravní dostupnost a infrastruktura je nepochybně jedním z důležitých faktorů regionálního rozvoje a její nerovnoměrné rozmístění přispívá k nerovnoměrnému regionálnímu rozvoji.

Dopravní infrastruktura představuje sama o sobě územní dimenzi umožňující rozvoj regionů a sídel. Investice by měly být primárně zaměřeny na nedostatky stávajících sítí v mezinárodním (např. chybějící napojení na Německo v jižním směru a Rakousko) i národním měřítku (zejména mezi jednotlivými krajskými městy).

Co se týče jednotlivých typů území, dle SRR ČR 2021+, (metropole, aglomerace, regionální centra), tak každý typ čelí trochu jiným výzvám v oblasti řešení handicapů v dopravě. Silná metropolitní území (Praha, Brno, Ostrava) nejsou dosud ve srovnání se západoevropskými metropolemi obdobné velikosti a významu dostatečně kvalitně napojeny na moderní dopravní tahy. Kvalitní dopravní spojení je nutné i mezi zázemím a jádrem metropole.

Pro aglomerace (zbylá krajská města) je typické nedostatečné dopravní napojení na nejbližší metropole, dále leckdy historicky problematické napojení na funkční území aglomerace (jádro-zázemí) a také napojení na příhraničí sousedních států. To se týká jak silničního napojení, tak železnic. Nedostatečná jsou i spojení některých aglomerací navzájem. Některé aglomerace nemají ani dostatečné napojení na nejbližší zahraniční velká města.

*Meziregionální a nadnárodní činnosti:*

*Plánované využití finančních nástrojů*

V tomto specifickém cíli se uvažuje o využití finančních nástrojů. Oblast rozvoje železniční a silniční infrastruktury TEN-T byla vytipována jako vhodná pro využití finančního nástroje v rámci studie *Posouzení využití finančního nástroje v OPD 2014 – 2020<sup>1</sup>*. V souladu se závěry studie se uvažuje jako o případném správci finančního nástroje o Státním fondu dopravní infrastruktury. Za účelem dalšího posouzení bude zpracována aktualizace výše uvedené analýzy.

#### 2.1.1.2.2 Ukazatele<sup>2</sup>

**Tabulka 2: Ukazatele výstupů**

Tabulka 2: Ukazatele výstupů

<sup>1</sup> [http://web.opd.cz/wp-content/uploads/2016/05/Závěrečná-zpráva\\_ex-ante-analýza-IFN-v-OPD.pdf](http://web.opd.cz/wp-content/uploads/2016/05/Závěrečná-zpráva_ex-ante-analýza-IFN-v-OPD.pdf)

<sup>2</sup> Před přezkumem v polovině období v roce 2025 pro EFRR, ESF+ a FS, členění pouze pro roky 2021 až 2025.

Priorita	Specifický cíl (cíle zaměstnanost a růst) nebo oblast podpory (ENRF)	Fond	Kategorie regionu	ID [5]	Ukazatel [255]	Jednotka měření	Milník (2024)	Cíl (2029)
1	1.1	FS	Nepoužije se	RCO 47	Délka podporovaných nových železničních tratí – TEN-T	km		
1	1.1	FS	Nepoužije se	RCO 49	Délka rekonstruovaných nebo modernizovaných železničních tratí – TEN-T	km		
1	1.1	FS	Nepoužije se	RCO 48	Délka nových nebo modernizovaných železničních tratí – mimo TEN-T	km		
1	1.1	FS	Nepoužije se	RCO 57	Délka železničních tratí v provozu vybavených evropským systémem řízení železničního provozu	km		
1	1.1	FS	Nepoužije se	RCO 53	Železniční stanice a zařízení – nové nebo modernizované	ks		
1	1.1	FS	Nepoužije se	RCO 43	Délka podporovaných nových silnic – TEN	km		
1	1.1	FS	Nepoužije se	RCO 45	Délka rekonstruovaných nebo modernizovaných silnic – TEN-T	km		
1	1.1	FS	Nepoužije se	RCO 59	Podporovaná infrastruktura pro alternativní paliva (plnicí/dobíjecí stanice)	Plnicí/dobíjecí body		

**Tabulka 3: Ukazatele výsledků**

Tabulka 3: Ukazatele výsledků											
Priorita	Specifický cíl (cíle zaměstnanost a růst) nebo oblast podpory (ENRF)	Fond	Kategorie regionu	ID [5]	Ukazatel [255]	Jednotka měření	Základní nebo referenční hodnota	Referenční rok	Cíl (2029)	Zdroj údajů [2020]	Poznámky [200]

1	1.1	FS	<i>Nepoužije se</i>	RCR 55	Uživatelé nově vybudovaných, rekonstruovaných nebo modernizovaných silnic	osobo - km/rok					
1	1.1	FS	<i>Nepoužije se</i>	RCR 56	Časové úspory díky lepší silniční infrastruktuře	osobo - den/rok					
1	1.1	FS	<i>Nepoužije se</i>	RCO 57	Délka železničních tratí v provozu vybavených evropským systémem řízení železničního provozu	km					
1	1.1	FS	<i>Nepoužije se</i>	RCR 58	Počet osob přepravených za rok na podporovaných železničních tratích	osobo - km/rok					
1	1.1	FS	<i>Nepoužije se</i>	RCR 59	Železniční nákladní doprava	tkm/rok					
1	1.1	FS	<i>Nepoužije se</i>	RCR 101	Časové úspory díky lepší železniční infrastruktuře	osobo - den/rok					

### 2.1.1.3 Specifický cíl – Rozvoj udržitelné, inteligentní a intermodální celostátní, regionální a místní mobility odolné vůči změnám klimatu, včetně lepšího přístupu k síti TEN-T a přeshraniční mobility;

#### 2.1.1.3.1 Intervence fondů

:

K podpoře budou vybrány intervence směřující do železniční sítě mimo TEN-T a to zejména do páteře efektivní a udržitelné regionální, příměstské i městské dopravy v hustě osídlených oblastech a navazující na TEN-T síť.

Dále budou podporovány aktivity zajišťující zlepšení kvality železniční infrastruktury ohledně plynulosti, kapacity, bezpečnosti a lepší návaznosti dopravy z regionálních tratí navazující až k síti TEN-T, vč. zlepšení atraktivity pro osobní dopravu z pohledu cestujícího, tzn. budou podpořeny modernizace stanic, zastávek směřující ke zvyšování komfortu a zlepšení služeb, vč. zvýšení bezpečnosti. Taktéž budou umožněny modernizace nádražních prostor, včetně budov sloužících pro odbavování osob.

Plánované intervence v oblasti čisté mobility budou zaměřeny především na rozvoj infrastruktury pro elektromobilitu a jiná alternativní paliva (vodík, LNG, biometan/bioCNG) a to zejména na infrastrukturu veřejně přístupných dobíjecích a plnicích stanic.

V oblasti ITS se počítá s podporou:

- rozvoje systémů a služeb ITS, infrastruktur prostorových dat, sítí a služeb elektronických komunikací pro poskytování informací o dopravním provozu a pro dynamické řízení dopravy;
- kompatibility systémů a kontinuity služeb ITS mezi jednotlivými systémy na místní a regionální úrovni;
- implementace dopravních detektorů, kamerových systémů pro ITS systémy a prostorových dat, včetně řešení přenosu dat;
- pořizování a instalace technických zařízení sloužících k získávání statických a dynamických dat o dopravě včetně přenosu těchto dat směrem ke koncovým uživatelům;

ostatních výše nespecifikovaných prvků a aplikací ITS a C-ITS.

*Hlavní cílové skupiny:*

Uživatelé železniční a silniční dopravy – cestující, provozovatelé automobilů na alternativní pohon, provozovatelé železniční dopravy, dopravci a přepravci.

*Konkrétní cílová území, včetně plánovaného použití územních nástrojů*

Území celé ČR. Dopravní dostupnost a infrastruktura je nepochybně jedním z důležitých faktorů regionálního rozvoje a její nerovnoměrné rozmístění přispívá k nerovnoměrnému

regionálnímu rozvoji. Z regionálního hlediska tedy doprava vede spíše k centralizaci než k disperzi. Předpokládá se využití nástroje ITI v oblasti ITS .

Podle SRR ČR 2021+ v regionálních centrech je častým problémem jejich znečištění (zejména ovzduší a hlukové znečištění), a to i proto, že v řadě měst této kategorie prochází hlavní dopravní tahy jejich centry.

V menších regionálních centrech jsou obtížnější podmínky pro zavádění městské hromadné dopravy, a proto je problém velkého zatížení individuální dopravou obtížně řešitelný. Z toho důvodu je vhodné i pro menší regionální centra zpracovávat alespoň zjednodušenou verzi plánu udržitelné městské mobility.

Integrované dopravní systémy (IDS) by měly být zaváděny i ve venkovském území v rámci celokrajského systému včetně P+R. Kromě koordinace dopravy uvnitř měst je vhodné nadále zlepšovat koordinaci dopravní obslužnosti mezi centrem a jeho zázemím tak, aby nabídka spojů odpovídala reálné poptávce cestujících, a to včetně víkendových a svátečních spojů mezi regionálními centry a jejich zázemím.

*Meziregionální a nadnárodní činnosti :*

*Plánované využití finančních nástrojů*

V tomto specifickém cíli se uvažuje o využití finančních nástrojů. Oblast rozvoje železniční infrastruktury byla vytipována jako vhodná pro využití finančního nástroje v rámci studie *Posouzení využití finančního nástroje v OPD 2014 – 2020<sup>1</sup>*. V souladu se závěry studie se uvažuje jako o případném správci finančního nástroje o Státním fondu dopravní infrastruktury. Za účelem dalšího posouzení bude zpracována aktualizace výše uvedené analýzy.

<sup>1</sup> [http://web.opd.cz/wp-content/uploads/2016/05/Závěrečná-zpráva\\_ex-ante-analýza-IFN-v-OPD.pdf](http://web.opd.cz/wp-content/uploads/2016/05/Závěrečná-zpráva_ex-ante-analýza-IFN-v-OPD.pdf)

### 2.1.1.3.2 Ukazatele<sup>1</sup>

**Tabulka 2: Ukazatele výstupů**

Tabulka 2: Ukazatele výstupů								
Priorita	Specifický cíl (cíle zaměstnanosti a růstu) nebo oblast podpory (ENRF)	Fond	Kategorie regionu	ID [5]	Ukazatel [255]	Jednotka měření	Milník (2024)	Cíl (2029)
1	(c) iii - Rozvoj udržitelné, inteligentní a intermodální celostátní, regionální a místní mobility odolné vůči změnám klimatu, včetně lepšího přístupu k síti TEN-T a přeshraniční mobility	FS	Nepoužije se	RCO 48	Délka podporovaných nových železničních tratí – jiné	km		
1	(c) iii - Rozvoj udržitelné, inteligentní a intermodální celostátní, regionální a místní mobility odolné vůči změnám klimatu, včetně lepšího přístupu k síti TEN-T a přeshraniční mobility	FS	Nepoužije se	RCO 50	Délka rekonstruovaných nebo modernizovaných železničních tratí – jiné	km		
1	(c) iii - Rozvoj udržitelné, inteligentní a intermodální celostátní, regionální a místní mobility odolné vůči změnám klimatu, včetně lepšího přístupu k síti TEN-T a přeshraniční mobility	FS	Nepoužije se	RCO 57	Délka železničních tratí v provozu vybavených evropským systémem řízení železničního provozu	km		
1	(c) iii - Rozvoj udržitelné, inteligentní a intermodální celostátní, regionální a místní mobility odolné vůči změnám klimatu, včetně lepšího přístupu k síti TEN-T a přeshraniční mobility	FS	Nepoužije se	RCO 53	Železniční stanice a zařízení – nové nebo modernizované	počet		

<sup>1</sup> Před přezkumem v polovině období v roce 2025 pro EFRR, ESF+ a FS, členění pouze pro roky 2021 až 2025.

1	(c) iii - Rozvoj udržitelné, inteligentní a intermodální celostátní, regionální a místní mobility odolné vůči změnám klimatu, včetně lepšího přístupu k síti TEN-T a přeshraniční mobility	FS	Nepoužije se	RCO 59	Podporovaná infrastruktura pro alternativní paliva (plnicí/dobíjecí stanice)			
---	--	----	--------------	--------	--	--	--	--

**Tabulka 3: Ukazatele výsledků**

Tabulka 3: Ukazatele výsledků											
Priorita	Specifický cíl (cíle zaměstnanosti a růstu) nebo oblast podpory (ENRF)	Fond	Kategorie regionu	ID [5]	Ukazatel [255]	Jednotka měření	Základní nebo referenční hodnota	Referenční rok	Cíl (2029)	Zdroj údajů [200]	Poznámky [200]
1	(c) iii - Rozvoj udržitelné, inteligentní a intermodální celostátní, regionální a místní mobility odolné vůči změnám klimatu, včetně lepšího přístupu k síti TEN-T a přeshraniční mobility	FS	Nepoužije se	RCR 58	Počet osob přepravených za rok na podporovaných železničních tratích	mil. os./rok					
1	(c) iii - Rozvoj udržitelné, inteligentní a intermodální celostátní, regionální a místní mobility odolné vůči změnám klimatu, včetně lepšího přístupu k síti TEN-T a přeshraniční mobility	FS	Nepoužije se	RCR 59	Železniční nákladní doprava	?					
1	(c) iii - Rozvoj udržitelné, inteligentní a intermodální celostátní, regionální a místní mobility odolné vůči změnám klimatu, včetně lepšího přístupu k síti TEN-T a přeshraniční mobility	FS	Nepoužije se	RCR 101	Časové úspory díky lepší železniční infrastruktuře						

## 2.1.2 Priorita 2- EFRR: Celostátní silniční mobilita zajišťující konektivitu k síti TEN-T

### 2.1.2.1 Orientační rozdělení programových zdrojů (EU) podle typu intervence<sup>1</sup> (nevztahuje se na ENRF)

**Tabulka 4: Dimenze 1- oblast intervence**

Tabulka 4: Dimenze 1 – oblast intervence					
Číslo priority	Fond	Kategorie regionu	Specifický cíl	Kód	Částka (v EUR)
2	EFRR	Méně rozvinuté	(c) iii - Rozvoj udržitelné, inteligentní a intermodální celostátní, regionální a místní mobility odolné vůči změnám klimatu, včetně lepšího přístupu k síti TEN-T a přeshraniční mobility	058 Nově postavené vedlejší silniční napojení na silniční síť a uzly TEN-T	
		Přechodové			
2	EFRR	Méně rozvinuté	(c) iii - Rozvoj udržitelné, inteligentní a intermodální celostátní, regionální a místní mobility odolné vůči změnám klimatu, včetně lepšího přístupu k síti TEN-T a přeshraniční mobility	059 Nově postavené další vnitrostátní, regionální a místní přístupové silnice	
		Přechodové			
2	EFRR	Méně rozvinuté	(c) iii - Rozvoj udržitelné, inteligentní a intermodální celostátní, regionální a místní mobility odolné vůči změnám klimatu, včetně lepšího přístupu k síti TEN-T a přeshraniční mobility	062 Ostatní rekonstruované nebo modernizované silnice (dálnice, vnitrostátní, regionální či místní silnice)	
		Přechodové			

**Tabulka 5: Dimenze 2 – forma financování**

Tabulka 5: Dimenze 2 – forma financování

<sup>1</sup> Před přezkumem v polovině období v roce 2025 pro EFRR, ESF+ a FS, členění pouze pro roky 2021 až 2025.



Číslo priority	Fond	Kategorie regionu	Specifický cíl	Kód	Částka (v EUR)
2	EFRR	Méně rozvinuté	(c) iii - Rozvoj udržitelné, inteligentní a intermodální celostátní, regionální a místní mobility odolné vůči změnám klimatu, včetně lepšího přístupu k síti TEN-T a přeshraniční mobility	01 Grant	
		Přechodové			

**Tabulka 6: Dimenze 3 – mechanismus územního plnění a územní zaměření**

Tabulka 6: Dimenze 3 – mechanismus územního plnění a územní zaměření					
Číslo priority	Fond	Kategorie regionu	Specifický cíl	Kód	Částka (v EUR)
2	EFRR	Méně rozvinuté	(c) iii - Rozvoj udržitelné, inteligentní a intermodální celostátní, regionální a místní mobility odolné vůči změnám klimatu, včetně lepšího přístupu k síti TEN-T a přeshraniční mobility		
		Přechodové			

### 2.1.2.2 Specifický cíl - Rozvoj udržitelné, inteligentní a intermodální celostátní, regionální a místní mobility odolné vůči změnám klimatu, včetně lepšího přístupu k síti TEN-T a přeshraniční mobility

#### 2.1.2.2.1 Intervence fondů

:

Intervence budou zaměřeny na napojování krajských a významných regionálních center na páteřní silniční síť.

Projekty budou zahrnovat výstavbu a modernizaci dálnic a silnic I. třídy mimo síť TEN-T, tzn. silnic a dálnic celostátního významu ve vlastnictví státu.

Budou podporovány aktivity zaměřené na minimalizaci negativních vlivů dopravy výstavbou obchvatů, jež přispějí ke zlepšení emisních situací v centru měst a obcí a sníží dopad na zdraví obyvatel v obytné zástavbě.

Podporované projekty budou zaměřeny na vhodná opatření vedoucí ke stabilitě ekosystémů a zmírňování dopadů na životní prostředí (včetně potřebného monitoringu), např. budováním propustků zajišťující dostatečnou migrační propustnost nových dopravních staveb. Podpořené budou také intervence, které zvýší kvalitu sítě silnic I. třídy (obchvaty, přivaděče) a přispějí ke zlepšení bezpečnosti provozu, např. zvyšováním jejich kapacity, bezpečnostních parametrů.

*Hlavní cílové skupiny:*

Uživatelé silniční dopravy – cestující, dopravci a přepravci. Zprostředkovaně i obyvatelé dotčených sídel.

*Konkrétní cílová území, včetně plánovaného použití územních nástrojů*

Území celé ČR. Dopravní dostupnost a infrastruktura je nepochybně jedním z důležitých faktorů regionálního rozvoje a její nerovnoměrné rozmístění přispívá k nerovnoměrnému regionálnímu rozvoji. Z regionálního hlediska tedy doprava vede spíše k centralizaci než k disperzi.

Dopravní infrastruktura představuje sama o sobě územní dimenzi umožňující rozvoj regionů a sídel. Investice by měly být primárně zaměřeny na nedostatky stávajících sítí zejména v národním měřítku (mezi jednotlivými krajskými městy a regionálními centry).

Všechna regionální centra (tj. města ORP) jsou komplikovaně propojena se svým zázemím (průtahy obcí) a častým problémem je jejich znečištění (zejména ovzduší a hlukové znečištění) a to i proto, že v řadě měst této kategorie prochází hlavní dopravní tahy jejich centry.  
*Meziregionální a nadnárodní činnosti:*

---

*Plánované využití finančních nástrojů*

V tomto specifickém cíli se uvažuje o využití finančních nástrojů. Oblast rozvoje silniční infrastruktury byla vytipována jako vhodná pro využití finančního nástroje v rámci studie *Posouzení využití finančního nástroje v OPD 2014 – 2020*<sup>1</sup>. V souladu se závěry studie se uvažuje jako o případném správci finančního nástroje o Státním fondu dopravní infrastruktury. Za účelem dalšího posouzení bude zpracována aktualizace výše uvedené analýzy.

---

<sup>1</sup> [http://web.opd.cz/wp-content/uploads/2016/05/Závěrečná-zpráva\\_ex-ante-analýza-IFN-v-OPD.pdf](http://web.opd.cz/wp-content/uploads/2016/05/Závěrečná-zpráva_ex-ante-analýza-IFN-v-OPD.pdf)

## 2.1.2.2.2 Ukazatele<sup>1</sup>

**Tabulka 2: Ukazatele výstupů**

Tabulka 2: Ukazatele výstupů								
Priorita	Specifický cíl (cíle zaměstnanosti a růstu nebo oblasti podpory (ENRF))	Fond	Kategorie regionu	ID [5]	Ukazatel [255]	Jednotka měření	Milník (2024)	Cíl (2029)
2	(c) iii	EFRR	Méně rozvinuté	RCO 44	Délka podporovaných nových silnic – jiné			
			Přechodové					
2		EFRR	Méně rozvinuté	RCO 46	Délka rekonstruovaných nebo modernizovaných silnic – jiné			
			Přechodové					

**Tabulka 3: Ukazatele výsledků**

Tabulka 3: Ukazatele výsledků
-------------------------------

<sup>1</sup> Před přezkumem v polovině období v roce 2025 pro EFRR, ESF+ a FS, členění pouze pro roky 2021 až 2025.

# OPERAČNÍ PROGRAM DOPRAVA 2021-2027

Priorita	Specifický cíl (cíle zaměstnanost a růst) nebo oblast podpory (ENRF)	Fond	Kategorie regionu	ID [5]	Ukazatel [255]	Jednotka měření	Základní referenční hodnota	Referenční rok	Cíl (2029)	Zdroj údajů [200]	Poznámky [200]
4		EFRR	Méně rozvinuté	RCR 55	Uživatelé nově postavených, rekonstruovaných, nebo modernizovaných silnic						
			Přechodové								
4		EFRR	Méně rozvinuté	RCR 56	Časové úspory díky lepší silniční infrastruktuře						
			Přechodové								

### 2.1.3 Priorita 3 - FS: Udržitelná městská mobilita (a alternativní paliva)

#### 2.1.3.1 Orientační rozdělení programových zdrojů (EU) podle typu intervence<sup>1</sup> (nevztahuje se na ENRF)

**Tabulka 4: Dimenze 1 – oblast intervence**

Tabulka 4: Dimenze 1 – oblast intervence					
Číslo priority	Fond	Kategorie regionu	Specifický cíl	Kód	Částka (v EUR)
3	FS	Nepoužije se	(b) viii -Podpora udržitelné multimodální městské mobility	73 Infrastruktura čisté městské dopravy	
3	FS	Nepoužije se	(b) viii -Podpora udržitelné multimodální městské mobility	76 Digitalizace městské dopravy	
3	FS	Nepoužije se	(b) viii -Podpora udržitelné multimodální městské mobility	77 Infrastruktura pro alternativní paliva	
3	FS	Nepoužije se			

**Tabulka 5: Dimenze 2 – forma financování**

Tabulka 5: Dimenze 2 – forma financování					
Číslo priority	Fond	Kategorie regionu	Specifický cíl	Kód	Částka (v EUR)
3	FS	Nepoužije se		01 Grant	

**Tabulka 6: Dimenze 3 – mechanismus územního plnění a územní zaměření**

Tabulka 6: Dimenze 3 – mechanismus územního plnění a územní zaměření					
--	--	--	--	--	--

<sup>1</sup> Před přezkumem v polovině období v roce 2025 pro EFRR, ESF+ a FS, členění pouze pro roky 2021 až 2025.

Číslo priority	Fond	Kategorie regionu	Specifický cíl	Kód	Částka (v EUR)
3	FS	Nepoužije se			

### 2.1.3.2 Specifický cíl - Podpora udržitelné multimodální městské mobility

#### 2.1.3.2.1 Intervence fondů

Plánované intervence v oblasti nízkoemisní a bezemisní mobility v městských oblastech budou zaměřeny především na rozvoj infrastruktury pro elektromobilitu a jiná alternativní paliva (vodík, LNG) a to zejména na infrastrukturu veřejně přístupných dobíjecích a plnicích stanic.

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.

Bude podpořena jak výstavba nových tramvajových a trolejbusových tratí (v hl. městě Praze i metra), tak modernizace a rekonstrukce tratí stávajících. Podporováno bude rovněž technické zázemí městské drážní dopravy, tedy vozovny a měnirny. Všechny intervence budou směřovat k zvýšení využívání veřejné hromadné dopravy v elektrické trakci na úkor individuální automobilové dopravy (vzhledem k vysokému podílu městské hromadné dopravy na dopravních výkonech v mnoha českých městech lze v některých případech připustit i zabránění odlivu cestujících z veřejné hromadné dopravy).

Jádrem intervencí budou projekty zaměřené na výstavbu nových tramvajových a trolejbusových tratí s důrazem na propojení dosud nenapojených částí města s centry měst.

Doplňkově mohou být podpořeny rovněž následující typy projektů:

- komplexní rekonstrukce/modernizace tramvajových a trolejbusových tratí s důrazem na zvyšování cestovní rychlosti a snížení negativních externalit městské drážní dopravy
- výstavba a rekonstrukce/modernizace technického zázemí městské drážní dopravy, přičemž podporovány budou pouze projekty s přímým dopadem na uživatele městské drážní dopravy (cestující)

#### Hlavní cílové skupiny:

Hlavní cílovou skupinou budou uživatelé drážní dopravy ve městech v elektrické trakci, tedy cestující a provozovatelé příslušných dobíjecích (elektřina) a plnicích stanic a v menší míře pak provozovatelé silniční nákladní dopravy.

*Konkrétní cílová území, včetně plánovaného použití územních nástrojů*

Cílovým územím jsou města v ČR se systémy drážní dopravy v elektrické trakci (tedy se sítí tramvajovou a/nebo trolejbusovou). Při realizaci tohoto specifického cíle se předpokládá využití ITI (integrovaných teritoriálních investic).

Rozvoj bezemisní a nízkoemisní mobility předpokládá pozitivní přínosy z hlediska snižování negativních dopadů dopravy na životní prostředí a to jak pokud jde o emise skleníkových plynů tak i znečišťujících látek. Pro metropole a aglomerace dle SRR ČR 2021+ je nezbytné zajištění dostatečné kapacity tratí pro hromadnou dopravu, dopravních terminálů, zvýšení dopravní provázanosti a tarifní integrace jednotlivých typů veřejné dopravy, podpora budování P+R a B+R, zvýšení atraktivity veřejné dopravy modernizací vozového parku i vyšší frekvencí nabídky spojů, které budou odpovídat poptávce cestujících.

*Meziregionální a nadnárodní činnosti:*

Nepředpokládá se.

*Plánované využití finančních nástrojů*

V tomto specifickém cíli se uvažuje o využití finančních nástrojů. Oblast rozvoje drážní dopravy ve městech v elektrické trakci byla vytipována jako vhodná pro využití finančního nástroje v rámci studie *Posouzení využití finančního nástroje v OPD 2014 – 2020*<sup>2</sup>. V souladu se závěry studie se uvažuje jako o případném správci finančního nástroje o Státním fondu dopravní infrastruktury. Za účelem dalšího posouzení bude zpracována aktualizace výše uvedené analýzy.

<sup>2</sup> [http://web.opd.cz/wp-content/uploads/2016/05/Závěrečná-zpráva\\_ex-ante-analýza-IFN-v-OPD.pdf](http://web.opd.cz/wp-content/uploads/2016/05/Závěrečná-zpráva_ex-ante-analýza-IFN-v-OPD.pdf)



2.1.3.2.2 Ukazatele<sup>1</sup>

Tabulka 2: Ukazatele výstupů

Tabulka 2: Ukazatele výstupů								
Priorita	Specifický cíl (cíle zaměstnanost a růst) nebo oblast podpory (ENRF)	Fond	Kategorie regionu	ID [5]	Ukazatel [255]	Jednotka měření	Milník (2024)	Cíl (2029)
3	(b) viii - Podpora udržitelné multimodální městské mobility	FS	<i>Nepoužije se</i>	RCO 55	Délka tramvajových tratí a tratí metra – nové			
3	(b) viii - Podpora udržitelné multimodální městské mobility	FS	<i>Nepoužije se</i>	RCO 56	Délka tramvajových tratí a tratí metra – rekonstruované/modernizované			
3	(b) viii - Podpora udržitelné multimodální městské mobility	FS	<i>Nepoužije se</i>	RCO 59	Podporovaná infrastruktura pro alternativní paliva (plnicí/dobíjecí stanice)			
3	(b) viii - Podpora udržitelné multimodální městské mobility	FS	<i>Nepoužije se</i>	RCO 60	Města, která mají nové nebo modernizované digitalizované městské dopravní systémy			

Tabulka 3: Ukazatele výsledků

Tabulka 3: Ukazatele výsledků								
-------------------------------	--	--	--	--	--	--	--	--

<sup>1</sup> Před přezkumem v polovině období v roce 2025 pro EFRR, ESF+ a FS, členění pouze pro roky 2021 až 2025.

Priorita	Specifický cíl (cíle zaměstnanosti a růst) nebo oblast podpory (ENRF)	Fond	Kategorie regionu	ID [5]	Ukazatel [255]	Jednotka měření	Základní nebo referenční hodnota	Referenční rok	Cíl (2029)	Zdroj údajů [200]	Poznámky [200]
3	(b) viii -Podpora udržitelné multimodální městské mobility	FS	<i>Nepoužije se</i>	RCR 62	Počet cestujících ve veřejné dopravě za rok	počet					
3	(b) viii -Podpora udržitelné multimodální městské mobility	FS	<i>Nepoužije se sepoužije se</i>	RCR 63	Počet uživatelů nových/modernizovaných tramvajových tratí a tratí metra za rok	počet					

## 2.2 PRIORITA 4 –FS: TECHNICKÁ POMOC

### *Popis technické pomoci v rámci paušálních plateb*

#### *Textové pole [5 000]*

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

V rámci prioritní osy Technická pomoc může být dle čl. 29 obecného nařízení financována příprava, řízení, monitorování, kontrola, audit, hodnocení, komunikace včetně komunikační činnosti týkající se politických priorit Unie, viditelnost a veškerá správní a technická pomoc, případně i ve spolupráci se třetími zeměmi, přičemž výše uvedené se může vztahovat jak na budoucí tak i předchozí programová období.

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.

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.

Prostředky TP budou užity dále ke zpracování příslušných strategických dokumentů a podkladů, informování veřejnosti o OPD a podílu využitých prostředků EU a k zajištění hodnotících aktivit v rámci OPD.

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).

Podpora bude zaměřena především do následujících oblastí:

- **Řízení a kontrola programu** – zejména financování aktivit ŘO a ZS podporujících přípravu, výběr a hodnocení projektů a monitorování implementace operačního programu, dále tvorba metodických dokumentů a manuálů, poradenské a konzultační služby, nastavení a zajištění kontrolních mechanismů (např. supervize, kontroly a administrace žádostí o platbu).
- **Podpora absorpční kapacity** – zejména financování činností příjemců souvisejících s programovým obdobím 2021-2027 – podpora při přípravě projektových žádostí.

Jedná se zejména o metodickou, konzultační a právní podporu, přípravu projektů, předběžné posouzení přijatelnosti projektů/projektových fiší, projednávání projektů.

- **Technické zabezpečení činností** – zejména osobní náklady subjektů zapojených do implementace OPD včetně příslušenství, podpůrné činnosti nezbytné pro implementaci OPD zajišťované externě a materiální zabezpečení činností.
- **Publicita** – zejména zajištění realizace komunikační strategie a ročních komunikačních plánů. Aktivita budou zabezpečovat dostatečnou propagaci a informovanost o operačním programu pro 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 2014-2020 a příprava nového programového období 2028+** – zejména náklady spojené s dokončením realizace programového období 2014 - 2020 a náklady spojené s realizací počáteční fáze nového programového období 2028+, dále pak zpracování analýz a podkladových studií či strategií pro samotnou přípravu operačního programu v období 2028+, včetně zpracování ex-ante hodnocení a hodnocení vlivů na životní prostředí (SEA) včetně předprojektové a projektové přípravy.

Příjemci podpory budou subjekty přímo zapojené do implementace OP Doprava a subjekty, které svou činností přispívají k implementaci a k naplňování cílů OP Doprava, a to včetně vybraných příjemců z tematických prioritních os OP Doprava (podpora je zacílena na majoritní příjemce v sektoru doprava, kteří jsou odpovědní za správu dopravní infrastruktury ve vlastnictví státu).

*Popis technické pomoci v rámci plateb nesouvisejících s náklady*

Textové pole [3 000]

**Tabulka 8: Dimenze 1 – oblast intervence**

Tabulka 8: Dimenze 1 – oblast intervence				
Číslo priority	Fond	Kategorie regionu	Kód	Částka (v EUR)
4	FS	Nepoužije se	140 Informace a komunikace	
4	FS	Nepoužije se	141 Příprava, provádění, monitorování a kontrola	
4	FS	Nepoužije se	142 Hodnocení a studie, sběr údajů	
4	FS	Nepoužije se	143 Posilování kapacity orgánů členských států, příjemců a příslušných partnerů	

### 3 FINANČNÍ PLÁN

#### 3.A. Převody a příspěvky<sup>1</sup>

<input type="checkbox"/> Změna programu vztahující se k článku 10 nařízení o společných ustanoveních (příspěvek do Invest EU)
<input type="checkbox"/> Změna programu vztahující se k článku 21 nařízení o společných ustanoveních (převody do nástrojů v rámci přímého nebo nepřímého řízení mezi fondy se sdíleným řízením)

**Tabulka 15: Příspěvky do InvestEU\***

	Kategorie regionů	Okno 1 a)	Okno 2 b)	Okno 3 c)	Okno 4 d)	Okno 5 e)	částka f)=a)+b)+c)+d)+e)
EFRR	Více rozvinuté						
	Méně rozvinuté						
	Přechodové						
	Nejvzdálenější a severní řídce osídlené						
ESF+	Více rozvinuté						
	Méně rozvinuté						
	Přechodové						
	Nejvzdálenější						
FS							
ENRF							
Celkem							

\*Kumulativní částky pro všechny příspěvky během programového období.

**Tabulka 16: Převody do nástrojů v rámci přímého nebo nepřímého řízení\***

Fond	Kategorie regionů	Nástroj 1	Nástroj 2	Nástroj 3	Nástroj 4	Nástroj 5	Částka převodu

<sup>1</sup> Použije se pouze na změny programů v souladu s článkem 10 a článkem 21 nařízení o spol. ustanoveních.

		a)	b)	c)	d)	e)	f)=a)+b)+c)+d)+e)
EFRR	Více rozvinuté						
	Přechodové						
	Méně rozvinuté						
	Nejvzdálenější a severní řídké osídlené						
ESF+	Více rozvinuté						
	Přechodové						
	Méně rozvinuté						
	Nejvzdálenější						
FS							
ENRF							
Celkem							

\*Kumulativní částky pro všechny převody během programového období.

**Tabulka 17: Převody mezi fondy se sdíleným řízením\***

		EFRR				ESF+				FS	ENRF	AMIF	ISF	BMVI	Celkem
		Více rozvinuté	Přechodové	Méně rozvinuté	Nejvzdálenější a severní řídce osídlené	Více rozvinuté	Přechodové	Méně rozvinuté	Nejvzdálenější						
<b>EFRR</b>	Více rozvinuté														
	Přechodové														
	Méně rozvinuté														
	Nejvzdálenější a severní řídce osídlené														
<b>ESF+</b>	Více rozvinuté														
	Přechodové														
	Méně rozvinuté														
	Nejvzdálenější														
<b>FS</b>															
<b>ENRF</b>															
<b>Celkem</b>															

\*Kumulativní částky pro všechny převody během programového období.



### 3.1 FINANČNÍ PROSTŘEDKY PODLE ROKU

Odkaz: čl. 17 odst. 3 písm. f) bod i)<sup>ii</sup>

**Tabulka 10: Finanční prostředky podle roku**

Tabulka 10: Finanční prostředky podle roku									
Fond	Kategorie regionu	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	Celkem
EFRR	Méně rozvinuté								
	Více rozvinuté								
	Přechodové								
	Nejvzdálenější a severní osídlené řídce								
Celkem									
ESF+	Méně rozvinuté								
	Více rozvinuté								
	Přechodové								
	Nejvzdálenější								
Celkem									

Fond soudržnosti	Nepoužije se								
ENRF	Nepoužije se								
Celkem									

### 3.2 CELKOVÁ VÝŠE FINANČNÍCH PROSTŘEDKŮ PODLE FONDU A VNITROSTÁTNÍHO SPOLUFINANCOVÁNÍ<sup>1</sup>

*Pro cíl zaměstnanost a růst*

**Tabulka 11: Celková výše finanční podpory z každého fondu a vnitrostátního spolufinancování**

Tabulka 11: Celková výše finanční podpory z každého fondu a vnitrostátního spolufinancování										
Č. cíle politiky nebo technická pomoc	Priorita	Základ pro výpočet podpory EU (celkem nebo z veřejných zdrojů)	Fond	Kategorie regionu*	Příspěvek EU  a)	Příspěvek členského státu  b)=c)+d)	Orientační rozdělení příspěvku státu		Celkem  e)=a)+b)**	Míra spolufinancování  f)=a)/e)**
							veřejná  c)	soukromá  d)		
	Priorita 1	celkem	FS	Nepoužije se						70%
	Priorita 2	celkem	ERDF	Nepoužije se						70%
	Priorita 3	celkem	FS	Méně rozvinuté						70%
				Více rozvinuté						
				Přechodové						55%
				Nejvzdálenější						

<sup>1</sup> Před přezkumem v polovině období v roce 2025 pro EFRR, ESF+ a FS, finanční prostředky pouze pro roky 2021 až 2025.

TP	Tech. pomoc článek 29 nařízení o spol. ustanoveních	z veřejných výdajů	EFRR nebo ESF+ nebo FS							
	Tech. pomoc článek 30 nařízení o spol. ustanoveních	z veřejných výdajů	EFRR nebo ESF+ nebo FS							70%
<b>EFRR celkem</b>				Více rozvinuté						
				Přechodové						55%
				Méně rozvinuté						70%
				Zvláštní přiděl pro nejvzdálenější regiony a severní řídce osídlené regiony						
<b>ESF+ celkem</b>				Více rozvinuté						
				Přechodové						
				Méně rozvinuté						
				Nejvzdálenější						
<b>FS celkem</b>				Nepoužije se						70%
<b>Celkový součet</b>										

\* U EFRR: méně rozvinuté, přechodové a více rozvinuté a případně zvláštní přiděl pro nejvzdálenější a severní řídce osídlené regiony. U ESF+: méně rozvinuté, přechodové a více rozvinuté a případně dodatečný přiděl pro nejvzdálenější regiony. U FS: nepoužije se. U technické pomoci závisí uplatnění kategorií regionu na volbě fondu.

\*\*V příslušných případech u všech kategorií regionů.

#### 4 ZÁKLADNÍ PODMÍNKY

Základní podmínky	Fond	Specifický cíl	Splnění základní podmínky	Kritéria	Plnění kritérií	Odkazy na příslušné dokumenty	Odůvodnění
(1) Účinné mechanismy monitorování trhu s veřejnými zakázkami	FS	Všechny specifické cíle	ANO	Jsou zavedeny mechanismy monitorování, které se vztahují na zadávání všech veřejných zakázek v rámci fondů v souladu s právními předpisy EU v oblasti zadávání zakázek. Tento požadavek zahrnuje:	ANO	<a href="http://www.isvz.cz">www.isvz.cz</a>	Splněno, veškeré informace o zakázkách zadávaných v režimu ZZVZ jsou uvedeny v Informačním systému o veřejných zakázkách (ISVZ).
				1. Opatření k zajištění sestavování účinných a spolehlivých údajů o postupech zadávání veřejných zakázek nad prahovými hodnotami EU v souladu s oznamovací povinností podle čl. 83 a 84 směrnice 2014/24/EU a čl. 99 a 100 směrnice 2014/25/EU.	ANO	<a href="https://www.vestnikverejnychzakazek.cz/">https://www.vestnikverejnychzakazek.cz/</a> <a href="http://www.isvz.cz">www.isvz.cz</a> <a href="http://www.portal-vz.cz">www.portal-vz.cz</a>	Zavést zásadu „pouze jednou“ – IS NIPEZ jsou napojeny na základní registry MVČR. Vedle toho existuje propojení NEN a ostatních IEN na Věstník veřejných zakázek. Na úrovni MMR je tak zajištěna maximální možná práce s principem „pouze jednou“.  Článek 84 - tyto údaje jsou uvedeny v písemné zprávě zadavatele, kterou zadavatel povinně uveřejní do 30 dní od ukončení zadávacího řízení podle § 217 zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, na profilu zadavatele. Profil zadavatele každého zadavatele je uveden ve věstníku veřejných zakázek.  Článek 83, odst. 3 – splněno existencí a správou webové stránky <a href="http://www.portal-vz.cz">www.portal-vz.cz</a> . Zde je

Základní podmínky	Fond	Specifický cíl	Splnění základní podmínky	Kritéria	Plnění kritérií	Odkazy na příslušné dokumenty	Odůvodnění
							uveřejněna veškerá legislativa, metodiky, výkladová stanoviska.
				2. Opatření k zajištění dat zahrnujících alespoň následující prvky:	ANO	<a href="https://www.vestnikverejnychzakazek.cz/">https://www.vestnikverejnychzakazek.cz/</a> <a href="https://smlouvy.gov.cz/">https://smlouvy.gov.cz/</a> <a href="http://www.isvz.cz">www.isvz.cz</a>	
				a. Kvalita a intenzita hospodářské soutěže: názvy vítězných uchazečů, počet původních uchazečů a smluvní hodnota	ANO	<a href="https://www.vestnikverejnychzakazek.cz/">https://www.vestnikverejnychzakazek.cz/</a> <a href="https://smlouvy.gov.cz/">https://smlouvy.gov.cz/</a> <a href="http://www.isvz.cz">www.isvz.cz</a>	<p>Splněno:</p> <p><b>Věstník veřejných zakázek-</b></p> <p>Informace o vítězném dodavateli/uchazeči včetně vysoutěžené ceny jsou přímo dohledatelné na jednom místě – ve Věstníku veřejných zakázek a Informačním systému o veřejných zakázkách.</p> <p>Informace o všech podaných nabídkách, včetně jména ekonomického subjektu a nabídkové ceny jsou uvedeny na profilech konkrétních zadavatelů, jejichž seznam je dohledatelný na jednom místě, a to opět ve Věstníku veřejných zakázek.</p> <p><b>Registr smluv</b></p> <p>Seznam všech smluv uzavřených mimo ZZVZ (výjimky) s uvedením konkrétního použitého ustanovení ZZVZ = smlouvy nad 50 000 Kč se musí uveřejňovat v registru smluv, tzn. i ty smlouvy, co jsou zadány na některou z výjimek ZZVZ, což jsou veškeré smlouvy nad prahovými hodnotami směrnic. Nalezneme zde např. tyto informace:</p>

Základní podmínky	Fond	Specifický cíl	Splnění základní podmínky	Kritéria	Plnění kritérií	Odkazy na příslušné dokumenty	Odůvodnění
							-identifikace vítězného dodavatele; -cena s DPH, cena bez DPH; -datum uzavření smlouvy.
				b. Informace o konečné ceně po dokončení a účasti malých a středních podniků jako přímých uchazečů, poskytují-li vnitrostátní systémy takové informace.	ANO	<a href="https://www.vestnikverejnychzakazek.cz/">https://www.vestnikverejnychzakazek.cz/</a>	Tyto informace jsou součástí Oznámení o výsledku zadávacího řízení v části V.2.2 a V.2.3 ve Věstníku veřejných zakázek.
<b>(2) Nástroje a kapacita pro účinné uplatňování pravidel státní podpory<sup>15</sup></b>	<b>FS</b>	<b>Všechny specifické cíle</b>	NE	Řídící orgány mají nástroje a kapacitu ověřovat soulad s pravidly státní podpory:	NE		Popis nástrojů a kapacit pro obě subkritéria je uveden níže, a to pro aktuální stav a pro cílový stav.  Obecně pro kapacity platí: Administrativní kapacita je aktuálně zajišťována těmito subjekty: - ÚOHS/MZe; - ŘO; - MMR.
				1. V případě podniků v obtížích a podniků, na něž se vztahuje požadavek navrácení podpory.	NE	Zák. č. 304/2013 Sb. o veřejných rejstřících právnických a fyzických osob <a href="https://or.justice.cz/ias/ui/rejstrik">https://or.justice.cz/ias/ui/rejstrik</a>	1. Nástroje:  Probíhá analýza dostupných nástrojů a potenciálních nástrojů, včetně komunikace s GŘ MF ČR o možnostech řešení napojení na systémy státní správy.

<sup>15</sup> Bude doplněn nový pododstavec k článku 11(1) nařízení o společných ustanoveních: „Základní podmínka týkající se nástrojů a kapacity pro účinné uplatňování pravidel státní podpory se nevztahuje na programy podporované z Azylového a migračního fondu, z Nástroje pro správu hranic a víza a z Fondu vnitřní bezpečnosti“.

Základní podmínky	Fond	Specifický cíl	Splnění základní podmínky	Kritéria	Plnění kritérií	Odkazy na příslušné dokumenty	Odůvodnění
						<a href="http://www.uohs.cz/cs/verejna-podpora/podniky-v-obtizich.html">http://www.uohs.cz/cs/verejna-podpora/podniky-v-obtizich.html</a> <a href="http://www.uohs.cz/cs/verejna-podpora/nesplacene-inkasni-prikazy.html">http://www.uohs.cz/cs/verejna-podpora/nesplacene-inkasni-prikazy.html</a> MD pro oblast veřejné podpory – verze 2	Cílový stav pro ŘO: Poskytnutí vhodného nástroje využívajícího správná a dostupná data. 2. Kapacity: Cílový stav: Úplné vyhodnocení dle kritérií podniku v obtížích u žadatelů si vyžádá její navýšení. Průběžné vzdělávání a podpora vyčleněných kapacit na ŘO.
				2. Prostřednictvím přístupu k odbornému poradenství a pokynům ohledně záležitostí státní podpory poskytnutým odborníky na státní podporu místních nebo národních orgánů.	Ad 1a) ANO Ad 1b) ANO Ad 1c) ANO Ad 1d) ANO Ad 1e) ANO  Ad 2) NE	<a href="https://www.uohs.cz/cs/verejna-podpora.html">https://www.uohs.cz/cs/verejna-podpora.html</a> Zák. č. 215/2004 Sb. MD pro oblast VPo, v.2	1. Nástroje: 1a) ŘO se mohou kdykoli obrátit na národní koordinátory VPo dle kompetencí stanovených jim v zák. č. 215/2004, Sb. Problematika je řešena v metodikách na stránkách MMR a ÚOHS/MZe. 1b) Jsou pořádány konference a tematicky zaměřené semináře. 1c) ŘO mají technickou asistenci pro účast na zahraničních specializovaných akcích. 1d) S ohledem postavení ÚOHS (mimo implementační strukturu a mimo NOK) se MMR a ÚOHS/MZe dohodly na koncepci vzájemné spolupráce a realizují kroky k uzavření memoranda o spolupráci. 1e) Platformou pro předávání informací a vzájemné konzultace mezi gestory a ŘO je: Pracovní skupina pro veřejnou podporu zřízená na MMR-NOK. 2. Kapacity:



Základní podmínky	Fond	Specifický cíl	Splnění základní podmínky	Kritéria	Plnění kritérií	Odkazy na příslušné dokumenty	Odůvodnění
							Aktuální stav: Kapacita zainteresovaných útvarů, tj. MMR, ÚOHS, MZe, ŘO je nastavena pro aktuální programové období a v současnosti je rovněž využívána pro přípravu budoucího programového období.
<b>(3) Účinné provádění a uplatňování Listiny základních práv EU</b>	<b>FS</b>	<b>Všechny specifické cíle</b>	NE	Jsou zavedeny účinné mechanismy k zajištění souladu s Listinou základních práv EU, které zahrnují:	NE	Zřízení mechanismů bude muset být ukotveno v programové dokumentaci.	Podmínka bude plněna skrze systémově nastavené mechanismy, které budou umožňovat zajištění souladu programových dokumentů s LZP podle požadavků EK v následujícím období a budou ukotveny v systému správy ESI fondů včetně Dohody o partnerství a programových dokumentech jednotlivých OP. Mechanismy budou mít podobu předběžné kontroly na úrovni programové z hlediska souladu s LZP a následného zajištění souladu implementace OP s LZP, resp. včasného odhalování nedostatků. Předběžná kontrola bude prováděna příslušnými řídicími orgány ve spolupráci s odborníky z UV-SLP, kteří se budou rovněž podílet na tvorbě programových dokumentů a budou poskytovat poradenství a podporu při problematických otázkách i během implementace OP. Při naplňování podmínky budou využívány Pokyny k zajištění dodržování Listiny základních práv Evropské unie při provádění evropských strukturálních a investičních fondů („ESI fondy“) <sup>16</sup> . Za účelem usnadnění vzájemné komunikace jsou na každém ŘO zřízeny kontaktní body, které komunikují s odborníky z UV-SLP a předávají si

<sup>16</sup> Oznámení Komise – Pokyny k zajištění dodržování Listiny základních práv Evropské unie při provádění evropských strukturálních a investičních fondů („ESI fondy“), C/2016/4384, Úř. věst. C 269, 23.7.2016, s. 1–19.

Základní podmínky	Fond	Specifický cíl	Splnění základní podmínky	Kritéria	Plnění kritérií	Odkazy na příslušné dokumenty	Odůvodnění
							vzájemně informace o uplatňování LZP či souvisejících otázkách. Obě fáze budou podpořeny školením pracovníků řídicích orgánů v relevantních lidskoprávních otázkách na obecné úrovni i ve vztahu k tématům ESI fondů.
				1. Opatření k zajištění souladu programů podporovaných z fondů a jejich implementace s relevantními ustanoveními Listiny.	NE	Viz výše	Soulad bude zajišťován kontrolou programových dokumentů proškolenými pracovníky u řídicích orgánů spolu s případnými externími experty z ÚV-SLP.
				2. Opatření k oznamování případů týkajících se nesouladu operací podporovaných z fondů s Listinou monitorovacímu výboru.	NE	Viz výše	Systém bude zajištěn primárně v rámci řídicích orgánů operačních programů (kontrolní a stížností mechanismy, vztahy mezi ŘO a MV apod.). Odborníci z UV-SLP budou ŘO poskytovat odborné poradenství při nastavování vnitřních mechanismů a řešení případných problémů. Budou rovněž začleněni do MV dle potřeby a pomocí kontaktních bodů budou zajišťovat komunikaci a předávání informací ŘO. Bude rovněž pokračovat školení obecné i konkrétní popsané výše.
<b>(4) Provádění a uplatňování Úmluvy OSN o právech osob se zdravotním postižením</b>	FS	Všechny specifické cíle	NE	Je zaveden vnitrostátní rámec k zajištění provádění Úmluvy o právech osob se zdravotním postižením, který zahrnuje:	NE		
				1. Měřitelné cíle, mechanismy sběru údajů a monitorování.	NE	Národní plán podpory rovných příležitostí pro osoby se	Kritérium plněno do r. 2020 s předpokladem, že po roce 2020 vznikne nový národní plán (NP OZP).

Základní podmínky	Fond	Specifický cíl	Splnění základní podmínky	Kritéria	Plnění kritérií	Odkazy na příslušné dokumenty	Odůvodnění
v souladu s rozhodnutím Rady 2010/48/ES						zdravotním postižením na období 2015 – 2020 (NP OZP)	<p>Tak, jak tomu bylo dosud (od r. 1992), předpokládáme přijetí dalšího Národního plánu podpory rovných příležitostí pro osoby se zdravotním postižením (NPPRP) s opatřeními platnými pro období od r. 2021 dále. Stávající NPPRP pokrývá období 2015 – 2020.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 10. leden 2019 - pracovní skupina pro přípravu NPPRP byla zřízena Vládním výborem pro zdravotně postižené občany (VVZPO).</li> <li>• únor až prosinec 2019 - příprava NPPRP</li> <li>• pol. 2020 - schvalovací proces NPPRP</li> </ul>
				2. Opatření zajišťující, že politika, právní předpisy a normy týkající se přístupnosti jsou řádně zohledňovány při přípravě a provádění programů.	ANO	<p>V ČR existuje legislativa upravující přístupnost</p> <p>NP OZP</p> <p>Zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů</p> <p>Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů</p> <p>Zákon č. 365/2000 Sb., o informačních systémech veřejné správy a o změně některých dalších zákonů</p>	Existují právní předpisy upravující danou oblast + pracovní skupina pro monitorování EAC zdravotní postižení, jejíž činnost by měla pokračovat i v období 2021-2027.

Základní podmínky	Fond	Specifický cíl	Splnění základní podmínky	Kritéria	Plnění kritérií	Odkazy na příslušné dokumenty	Odůvodnění
						<p>Zákon č. 198/2009 Sb., o rovném zacházení a o právních prostředcích ochrany před diskriminací a o změně některých zákonů</p> <p>Vyhláška MV 64/2008 Sb., o přístupnosti</p> <p>Vyhláška MMR č. 268/2009 Sb., o technických požadavcích na stavby, ve znění pozdějších předpisů</p> <p>Vyhláška MMR č. 398/2009., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb, ve znění pozdějších předpisů</p>	
(3.2) Komplexní plánování dopravy na příslušné úrovni	EFR R a Fond soudržnosti	3.2 Rozvoj udržitelné, inteligentní, bezpečné a intermodální sítě TEN-T odolné vůči změnám klimatu  3.3. Udržitelná, inteligentní a	NE	Je zavedeno multimodální mapování stávajících a plánovaných infrastruktur do roku 2030, které:			
				1. Zahrnuje hospodářské zdůvodnění plánovaných investic podložené důkladnou analýzou poptávky a modelováním dopravy, které by měly zohlednit předpokládaný dopad liberalizace železnic	ANO	Dopravní sektorové strategie – <a href="http://www.dopravnistrategie.cz">www.dopravnistrategie.cz</a>	Dopravní sektorové strategie vycházejí z Dopravní politiky a představují základní strategický dokument pro plánování investic v oblasti dopravy. V roce 2017 proběhla jejich aktualizace, která zahrnovala i aktualizaci multimodálního dopravního modelu jakožto základního východiska pro plánování intervencí v rámci tohoto strategického dokumentu. Po drobných kalibracích bude moci být tento

Základní podmínky	Fond	Specifický cíl	Splnění základní podmínky	Kritéria	Plnění kritérií	Odkazy na příslušné dokumenty	Odůvodnění
		intermodální celostátní, regionální a místní mobilita odolná vůči změnám klimatu, včetně lepšího přístupu k síti TEN-T a přeshraniční mobility					multimodální dopravní model použit i pro další zpracování akčních plánů a aktualizací vlastního dokumentu, stejně jako pro strategické podložení jednotlivých připravovaných projektů. V rámci tohoto akčního plánu dojde zejména k zpřesnění údajů o přípravě klíčových projektů, zahrnutí nových námětů se očekává pouze v omezené míře. Základní principy metodiky pro hodnocení projektových záměrů/námětů/klastrů zůstávají v platnosti. Na zpracování akčního plánu naváže v roce 2023 aktualizace celého dokumentu.
				2. Zohledňuje plány kvality ovzduší s přihlédnutím k příslušným vnitrostátním plánům dekarbonizace	ANO	<p>Bílá kniha – koncepce veřejné dopravy - <a href="https://www.mdcz.cz/Dokumenty/Verejna-doprava/Pravni-predpisy/Zelena-a-bila-kniha-koncepce-verejne-dopravy">https://www.mdcz.cz/Dokumenty/Verejna-doprava/Pravni-predpisy/Zelena-a-bila-kniha-koncepce-verejne-dopravy</a></p> <p>Národní akční plán čisté mobility – <a href="https://www.mpo.cz/cz/prumysl/zpracovatelsky-prumysl/automobilovy-prumysl/narodni-akni-plan-ciste-mobility--167456/">https://www.mpo.cz/cz/prumysl/zpracovatelsky-prumysl/automobilovy-prumysl/narodni-akni-plan-ciste-mobility--167456/</a></p> <p>Koncepce nákladní dopravy - <a href="https://www.mdcz.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Koncepce-">https://www.mdcz.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Koncepce-</a></p>	<p>Plány zlepšování kvality ovzduší jsou průřezově promítnuty v několika strategiích. Jedná se zejména o Bílou knihu – koncepci veřejné dopravy (po aktualizaci v roce 2020 platnost do roku 2030) v gesci Ministerstva dopravy a o Národní akční plán čisté mobility v gesci Ministerstva průmyslu a obchodu. Oba tyto dokumenty byly schváleny a průběžně probíhá jejich implementace, Národní akční plán čisté mobility bude do konce roku 2018 aktualizován podle harmonogramu Ministerstva průmyslu a obchodu. Významný vztah ke kvalitě ovzduší má i nákladní doprava, a proto je nutné zmínit i Koncepci nákladní dopravy v gesci Ministerstva dopravy (platnost do 2023, poté proběhne aktualizace). U tohoto dokumentu do konce roku 2020 proběhne zpracování akčního plánu, který dále rozpracuje jednotlivá opatření a jejich plnění. Na úrovni regionální vypracovaly jednotlivé kraje Plány dopravní obslužnosti, které</p>

Základní podmínky	Fond	Specifický cíl	Splnění základní podmínky	Kritéria	Plnění kritérií	Odkazy na příslušné dokumenty	Odůvodnění
						<a href="#">nakladni-dopravy-pro-obdobi-2017-%E2%80%93-2023-r</a> Plány dopravní obslužnosti krajů – viz stránky jednotlivých krajů	rovněž s problematikou ochrany ovzduší úzce souvisejí.
				3. Zahrnuje investice do koridorů hlavní sítě TEN-T definovaných v nařízení (EU) 1316/2013 v souladu s příslušnými pracovními plány TEN-T	ANO	Dopravní sektorové strategie – <a href="http://www.dopravnistrategie.cz">www.dopravnistrategie.cz</a>	Přístup k problematice core TEN-T koridorů je popsán v rámci Dopravních sektorových strategií. Informace k tomuto strategickému dokumentu viz kritérium 1.
				4. V případě investic mimo hlavní sítě TEN-T zajišťuje komplementaritu pomocí dostatečného propojení regionů a místních komunit s hlavní sítí TEN-T a jejími uzly	ANO	Dopravní sektorové strategie – <a href="http://www.dopravnistrategie.cz">www.dopravnistrategie.cz</a>	Napojení regionů komunikacemi mimo TEN-T je rovněž řešeno v Dopravních sektorových strategiích, kde je z pochopitelných důvodů pozornost věnována zejména komunikacím národního významu. Napojení komunikacemi regionálního významu je potom návazně řešeno v programech rozvoje krajů.
				5. Zajišťuje interoperabilitu železniční sítě prostřednictvím zavedení ERTMS v souladu se základní specifikací 3 zahrnující alespoň evropský prováděcí plán	ANO	Národní implementační plán ERTMS – <a href="https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/rail-nip/nip-ccs-tsi-czech-rep-cz.pdf">https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/rail-nip/nip-ccs-tsi-czech-rep-cz.pdf</a>  Dopravní sektorové strategie – <a href="http://www.dopravnistrategie.cz">www.dopravnistrategie.cz</a>	Ministerstvo dopravy v roce 2017 připravilo a po konzultacích v rámci sektoru následně schválilo aktualizovaný Národní implementační plán ERTMS. ERTMS v ČR je plánován pro celou železniční síť, byť pochopitelně s prioritami postupného naplňování. Orientace na ETCS, zejména druhé aplikační úroveň (ETCS Level2), směřuje k tomu, že ERTMS je v ČR pojata jako koordinované zavádění GSM-R a ETCS. Problematika interoperability je rovněž řešena v rámci Dopravních sektorových strategií. Informace k tomuto strategickému dokumentu viz kritérium 1.

Základní podmínky	Fond	Specifický cíl	Splnění základní podmínky	Kritéria	Plnění kritérií	Odkazy na příslušné dokumenty	Odůvodnění
				6. Podporuje multimodalitu, identifikuje potřeby multimodální či překládkové dopravy a terminálů pro cestující a aktivních módů	NE	<p>Koncepce nákladní dopravy - <a href="https://www.mdcz.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Koncepce-nakladni-dopravy-pro-obdobi-2017-%E2%80%932023-r">https://www.mdcz.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Koncepce-nakladni-dopravy-pro-obdobi-2017-%E2%80%932023-r</a></p> <p>Plány dopravní obslužnosti krajů – viz stránky jednotlivých krajů</p> <p>SUMP/SUMF - <a href="https://www.mdcz.cz/Dokumenty/Strategie/Mobilita/Udrzitelna-mestska-mobilita-(SUMP)">https://www.mdcz.cz/Dokumenty/Strategie/Mobilita/Udrzitelna-mestska-mobilita-(SUMP)</a></p>	Princip multimodalit je pevně zakotven ve všech klíčových strategických dokumentech v oblasti dopravy od Dopravní politiky přes Dopravní sektorové strategie až po dokumenty, ve kterých jsou řešeny klíčové intervence pro tuto oblast. Co se týká terminálů pro multimodální nákladní dopravu, tak klíčová východiska obsahuje Koncepce nákladní dopravy (platnost do 2023, poté proběhne aktualizace). Přestože podporovaný rozvoj bude realizován ze strany soukromého sektoru, bude potřebazajistit, aby vycházel z principů stanovených ve strategických dokumentech a v těchto záměrech soukromý sektor podpořit. Co se týká terminálů multimodální osobní dopravy, tak na krajské úrovni jsou pro jejich rozvoj klíčové Plány dopravní obslužnosti krajů, které určují nejvýznamnější přestupní body na území daného kraje. Na úrovni měst (resp. městských aglomerací) poté představují klíčové dokumenty plány udržitelné městské mobility (PUMM či též SUMP), přičemž v podmínkách ČR byl jako první fáze plnohodnotného SUMP zaveden ještě pojem rámec udržitelné městské mobility (SUMF). Na těchto dokumentech města pracují, protože představují podmínku pro čerpání už v současném programovém období pro Operační program doprava a Integrovaný regionální operační program. Ministerstvo dopravy ve spolupráci s Centrem dopravního výzkumu poskytuje městům metodickou podporu. Pro schvalování, resp. verifikaci SUMP/SUMF byla poté ustanovena Komise

Základní podmínky	Fond	Specifický cíl	Splnění základní podmínky	Kritéria	Plnění kritérií	Odkazy na příslušné dokumenty	Odůvodnění
							pro posuzování dokumentů městské mobility (KPDMM).
				7. Zahrnuje opatření zaměřená na podporu alternativních paliv v souladu s příslušnými vnitrostátními rámci politiky	ANO	Národní akční plán čisté mobility – <a href="https://www.mpo.cz/cz/prumysl/zpracovatelsky-prumysl/automobilovy-prumysl/narodni-akcni-plan-ciste-mobility--167456/">https://www.mpo.cz/cz/prumysl/zpracovatelsky-prumysl/automobilovy-prumysl/narodni-akcni-plan-ciste-mobility--167456/</a>	Klíčovým dokumentem v této oblasti je Národní akční plán čisté mobility, který je v gesci Ministerstva průmyslu a obchodu. Při tvorbě a realizaci této strategie je intenzivně zapojeno i Ministerstvo dopravy, které zajišťuje provázanost s dalšími relevantními strategiemi z oblasti dopravy. Národní akční plán čisté mobility byl v roce 2019 aktualizován podle harmonogramu Ministerstva průmyslu a obchodu.
				8. Zahrnuje posouzení rizik bezpečnosti silničního provozu v souladu se stávajícími vnitrostátními strategiemi bezpečnosti silničního provozu spolu s mapováním příslušných silnic a úseků stanovením priorit odpovídajících investic	ANO	Národní strategie bezpečnosti silničního provozu – <a href="http://www.ibesip.cz/Pro-odborniky/Narodni-strategie-BESIP/Aktualni-strategie">http://www.ibesip.cz/Pro-odborniky/Narodni-strategie-BESIP/Aktualni-strategie</a>	Bezpečnost silničního provozu patří dlouhodobě mezi nejvyšší priority Ministerstva dopravy a této problematice je věnována pozornost i při přípravě a realizaci jednotlivých projektů. Základním výchozím dokumentem je Národní strategie bezpečnosti silničního provozu, která je každý rok aktualizována (vypracování nové proběhne v roce 2020). Z této strategie vycházejí i jednotlivé komunikační a propagační kampaně, které představují jeden z nejvýznamnějších nástrojů pro zlepšení bezpečnosti silničního provozu v podmínkách ČR.



Základní podmínky	Fond	Specifický cíl	Splnění základní podmínky	Kritéria	Plnění kritérií	Odkazy na příslušné dokumenty	Odůvodnění
				9. Poskytuje informace o rozpočtových a finančních zdrojích pro příslušné plánované investice a potřebných k pokrytí nákladů na provoz a údržbu stávajících a plánovaných infrastruktur	ANO	Dopravní sektorové strategie – <a href="http://www.dopravnistrategie.cz">www.dopravnistrategie.cz</a>	Problematika zajištění finančních prostředků a to nejen ve fázi realizační, ale i ve fázi provozní představovala jedno z klíčových témat Dopravních sektorových strategií. Problematicke zajištění finančních prostředků se pochopitelně věnují i všechny ostatní zmíněné dokumenty.

## 5 PROGRAMOVÉ ORGÁNY

**Tabulka 13: Programové orgány**

<b>Tabulka 13: Programové orgány</b>			
<b>Programové orgány</b>	<b>Název instituce [500]</b>	<b>Jméno kontaktní osoby [200]</b>	<b>E-mail [200]</b>
Řídící orgán	Ministerstvo dopravy ČR - Odbor fondů EU	Ing. Marek Pastucha, Mgr., ředitel	marek.pastucha@mder.cz
Auditní orgán	Ministerstvo financí - Auditní orgán	Mgr. Stanislav Bureš, ředitel	Stanislav.Bures@mfer.cz
Subjekt, který dostává platby od Komise	Ministerstvo financí - Národní fond	Ing. Veronika Ondráčková, ředitelka	Veronika.Ondrackova@mfer.cz

## 6 PARTNERSTVÍ

### **Platforma pro přípravu OPD 2021-2027**

Zapojení relevantních partnerů do přípravy programu je zajištěno prostřednictvím Platformy pro přípravu OPD 2021-2027, v níž jsou zastoupeni reprezentanti příslušných řídicích a koordinačních subjektů a dalších důležitých partnerů (např. odbory ministerstev, partnerská ministerstva, zástupci krajské a místní samosprávy, akademické sféry, neziskové sféry, včetně organizací zodpovědných za prosazování sociálního začleňování osob se zdravotním postižením, hospodářství a sociální partneři, apod.). Předmětem jednání Platformy, která byla ustavena 1. náměstkem ministra dopravy na jaře 2019, jsou návrhy struktury a zaměření OP, identifikace potřeb, strategie programu, definice, výběr priorit a navazujících specifických cílů, rozdělení finanční alokace. Členové dohlíží na adekvátní zohlednění zájmů relevantních zájmových skupin.

### **Monitorovací výbor programu**

Řídící orgán programu je povinen do tří měsíců ode dne oznámení rozhodnutí o schválení programu Evropskou komisí zřídit monitorovací výbor, jehož úkolem je posuzovat všechny otázky, které mají vliv na pokrok směrem k dosažení cílů programu. Monitorovací výbor musí přijmout svůj jednací řád, který musí být zveřejněn společně s veškerými údaji a informacemi předávané monitorovacímu výboru a rovněž seznamem členů na internetových stránkách Řídícího orgánu.

Monitorovací výbor bude složen pouze ze zástupců subjektů, jejichž společným posláním je naplňování stanovených cílů programu. ŘO při zřízení MV naváže na Platformu a zohlední výběr členů MV. V monitorovacím výboru budou vyváženě zastoupeny všechny zájmové skupiny a názorové proudy, současně bude 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.). Činnosti MV se mohou rovněž účastnit zástupci Evropské komise a další subjekty v poradní roli.

## 7 KOMUNIKACE A VIDITELNOST

Členský stát zajistí viditelnost podpory při všech činnostech souvisejících s operacemi podporovanými z fondů, přičemž zvláštní pozornost bude věnována operacím strategického významu. Rovněž bude ze strany členského státu určen koordinátor komunikace pro činnosti v oblasti viditelnosti, transparentnosti a komunikace a v rámci Řídicího orgánu pak bude určen komunikační pracovník pro Operační program Doprava. Informací o úloze a úspěších fondů budou poskytovány široké veřejnosti prostřednictvím jediného internetového portálu, který tak umožní přístup ke všem programům týkajícím se daného členského státu. Při provádění činností v oblasti viditelnosti, transparentnosti a komunikace použije členský stát, řídicí orgán a příjemci znak Evropské unie v souladu s přílohou VIII. Obecného nařízení.

Řídicí orgán je povinen do šesti měsíců od schválení programu zajistit zřízení internetových stránek, na kterých budou k dispozici informace o programech, za které zodpovídá, včetně cílů programů, činností, dostupných možností financování, výsledků a seznamu operací vybraných pro poskytnutí podpory z fondů alespoň v jednom úředním jazyce Unie, který bude aktualizován minimálně každé tři měsíce (rozsah zveřejňovaných informací je uveden v čl. 44 odst. 3 Obecného nařízení). Na těchto webových stránkách pak bude v daném termínu zveřejněn i stručný souhrn plánovaných i zveřejněných výzev, včetně údajů uvedených v čl. 44 odstavce 2 Obecného nařízení.

## 8 VYUŽITÍ JEDNOTKOVÝCH NÁKLADŮ, JEDNORÁZOVÝCH ČÁSTEK, PAUŠÁLNÍCH SAZEB A FINANCOVÁNÍ NESOUVISEJÍCÍHO S NÁKLADY

V případě OPD3 nebude použit čl. 88 a 89.

**Tabulka 14: Využití jednotkových nákladů, jednorázových částek, paušálních sazeb a financování nesouvisejícího s náklady**

Indikace použití článků 88 a 89:*	Číslo priority	Fond	Specifický cíl (cíle zaměstnanost a růst) nebo oblast podpory (ENRF)

Úhrada způsobilých výdajů na základě jednotkových nákladů, jednorázových částek a paušálních sazeb podle priority v souladu s článkem 88 nařízení o spol. ustanoveních	Priorita 1	FS	SC 1
			SC 2
	Priorita 2	EFRR	SC 3
			SC 4
	Priorita 3	FS	SC 5
			SC 6
Využití financování nesouvisejícího s náklady v souladu s článkem 89 nařízení o spol. ustanoveních	Priorita 1	FS	SC 7
			SC 8
	Priorita 2	EFRR	SC 9
			SC 10
	Priorita 3	FS	SC 11
			SC 12

\*Úplné informace budou poskytnuty v souladu se vzory připojenými k nařízení o spol. ustanoveních.

## VYSVĚTLIVKY

### ZKRATKY

AMIF a IFS	fondy EU v oblasti vnitřních věcí
B+R	záchytná parkoviště typu „přijed’ na kole a jed“ (Bike+Ride)
BMVI	Spolkové ministerstvo dopravy a datových sítí
CEF	Nástroj pro propojení Evropy (Connecting Europe Facility)
C-ITS	Kooperativní inteligentní dopravní systémy
CNG	stlačený zemní plyn (metan)
CO <sub>2</sub>	oxid uhličitý (carbon dioxide)
COM (2008) 886	SDĚLENÍ KOMISE Akční plán zavádění inteligentních dopravních systémů v Evropě
COM (2016) 766	Sdělení Komise ostatním orgánům, SDĚLENÍ KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU, RADĚ, EVROPSKÉMU

HOSPODÁŘSKÉMU A SOCIÁLNÍMU VÝBORU A VÝBORU REGIONŮ Evropská strategie týkající se spolupracujících inteligentních dopravních systémů, milník na cestě ke spolupracující, propojené a automatizované mobilitě

ČR	Česká republika (Czech Republic)
DoP	Dohoda o partnerství
DPH	Daň z přidané hodnoty
DSS	Dopravní sektorové strategie
DSS2	Dopravní sektorové strategie - 2. fáze
EFRR	Evropský fond pro regionální rozvoj
ENRF	Evropský námořní a rybářský fond (EMFF European Maritime and Fisheries Fund)
ERTMS	Evropský systém řízení železničního provozu (European Rail Traffic Management System)
ES	Evropské společenství (European Community)
ESIF	Evropské strukturální a investiční fondy (EU Structural and Investment Funds)
ESF	Evropský sociální fond (European Social Fund)
ETCS	Evropský vlakový zabezpečovací systém (European Train Control System)
EU	Evropská unie (European Union)
FS	Fond soudržnosti (Cohesion Fund)
GŘ	Generální finanční ředitelství
GNSS	Globální družicový polohový systém (Global Navigation Satellite System)
GSM-R	mezinárodní standard bezdrátové komunikace určený pro železniční aplikace
IDS	integrovaný dopravní systém (Integrated transport system)
IEN	informační elektronické nástroje
IKT	informační a komunikační technologie
INSPIRE	národní geoportál
IS	informační systémy
ITI	integrované územní investice

ITS	inteligentní dopravní systémy
KPDMM	Komise pro posuzování dokumentů městské mobility
LNG	Zkapalněný zemní plyn
LZP	Listina základních práv EU
MD	Ministerstvo dopravy
MF ČR	Ministerstvo financí České republiky
MHD	Městská hromadná doprava
MMR	Ministerstvo pro místní rozvoj
MV	Monitorovací výbor
MVČR	Ministerstvo vnitra České republiky
MZe	Ministerstvo zemědělství
NAP CM	Národní akční plán čisté mobility
NEN	Národní Elektronický Nástroj
NIPEZ	Národní infrastruktura pro elektronické zadávání veřejných zakázek
NOK	Národní orgán pro koordinaci
NPPRP	Národní plán podpory rovných příležitostí pro osoby se zdravotním postižením
NP OZP	Národní plán podpory rovných příležitostí pro osoby se zdravotním postižením na období 2015 – 2020
OP	Operační program
OPD	Operační program Doprava
OPD2	Operační program Doprava 2014 – 2020
OPD3	Operační program Doprava 2021-2027
OP TP	Operační program Technická pomoc
ORP	Obce s rozšířenou působností
PO	Prioritní osa
P+R	(Park & Ride, česky „zaparkuj a jed“) je forma kombinované přepravy s návazností individuální automobilové dopravy na veřejnou hromadnou dopravu
PUMM	Plán udržitelné městské mobility

ŘO	Řídící orgán (Managing Authority)
SC	Specifický cíl
SEA	posouzení vlivu strategie (dokumentu, plánu) na životní prostředí (Strategic Environmental Assessment)
SRN	Spolková republika Německo
SRR ČR 2021+	Strategie regionálního rozvoje ČR 2021+
SUMF	strategický rámec udržitelné městské mobility
SUMP	strategický plán udržitelné městské mobility (Sustainable Urban Mobility Plan)
TEN-T	Transevropské dopravní sítě (Trans European Network-Transport)
TP	Technická pomoc (Technical Assistance)
TSI	Technická specifikace interoperability (Technical Specification for Interoperability)
TŽK	tranzitní železniční koridory (Transit Railway Corridor)
ÚOHS	Úřad pro ochranu hospodářské soutěže
UV-SLP	Úřad vlády - Sekce pro lidská práva
VPo	veřejná podpora
VVZPO	Vládní výbor pro zdravotně postižené občany
ZS	Zprostředkující subjekt
ZZVZ	zákon o zadávání veřejných zakázek
ŽP	životní prostředí

---

<sup>i</sup> Článek 17

#### Obsah programů

3. Každý program stanoví: d) pro každý specifický cíl: vii) typy intervencí a orientační rozdělení programových zdrojů podle typu intervencí nebo oblasti podpory;

<sup>ii</sup> Článek 17

#### Obsah programů

3. Každý program stanoví: f) plán financování obsahující:

i) tabulku, ve které je uvedena celková výše finančních přidělů pro každý fond a pro každou kategorii regionu na celé programové období a podle jednotlivých let, včetně částek převedených podle článku 21;

**Zpracovatel:**

Ing. Mgr. Marek Pastucha

ředitel Odboru fondů EU

Sekce 1.náměstka

V Praze dne .....

.....  
podpis

**Předkladatel (člen PMD):**

Ing. Tomáš Čoček, Ph.D.

1.náměstek ministra

V Praze dne .....

.....  
podpis