

**SFC2021 Programme supported from the ERDF (Investment for jobs and growth goal), ESF+, the Cohesion Fund, the JTF and the EMFAF - Article 21(3)**

CCI	2021CZ16FFPR002
Title in English	Transport 2021-2027 programme
Název v národním jazyce nebo v národních jazycích	CS - Program Doprava 2021-2027
Verze	1.0
První rok	2021
Poslední rok	2027
Způsobilý od	1.1.2021
Způsobilý do	31.12.2029
Číslo rozhodnutí Komise	
Datum rozhodnutí Komise	
Regiony NUTS zahrnuté do programu	CZ0 - Česko CZ01 - Praha CZ010 - Hlavní město Praha CZ02 - Střední Čechy CZ020 - Středočeský kraj CZ03 - Jihozápad CZ031 - Jihočeský kraj CZ032 - Plzeňský kraj CZ04 - Severozápad CZ041 - Karlovarský kraj CZ042 - Ústecký kraj CZ05 - Severovýchod CZ051 - Liberecký kraj CZ052 - Královéhradecký kraj CZ053 - Pardubický kraj CZ06 - Jihovýchod CZ063 - Kraj Vysočina CZ064 - Jihomoravský kraj CZ07 - Střední Morava CZ071 - Olomoucký kraj CZ072 - Zlínský kraj CZ08 - Moravskoslezsko CZ080 - Moravskoslezský kraj
Dotčený fond nebo dotčené fondy	EFRR Cohesion Fund
Program	<input type="checkbox"/> under Investment for jobs and growth goal for the outermost regions only

## Obsah

1. Programme strategy: main challenges and policy responses .....	6
Tabulka 1 .....	14
2. Priorities.....	18
2.1. Priorities other than technical assistance .....	18
2.1.1. Priority: 1. Evropská, celostátní a regionální mobilita .....	18
2.1.1.1. Specific objective: RSO3.1. Developing a sustainable, climate resilient, intelligent, secure, sustainable and intermodal TEN-T (FS) .....	18
2.1.1.1.1. Interventions of the Funds .....	18
The related types of actions – point (d)(i) of Article 22(3) CPR and Article 6 ESF+ Regulation: .....	18
The main target groups - point (d)(iii) of Article 22(3) CPR: .....	20
Actions safeguarding equality, inclusion and non-discrimination – point (d)(iv) of Article 22(3) CPR and Article 6 ESF+ Regulation .....	20
Indication of the specific territories targeted, including the planned use of territorial tools – point (d)(v) of Article 22(3) CPR.....	21
The interregional, cross-border and transnational actions – point (d)(vi) of Article 22(3) CPR. 21	
The planned use of financial instruments – point (d)(vii) of Article 22(3) CPR.....	21
2.1.1.1.2. Indicators.....	22
Tabulka 2: Ukazatele výstupů.....	22
Tabulka 3: Ukazatele výsledků.....	22
2.1.1.1.3. Indicative breakdown of the programmed resources (EU) by type of intervention .....	23
Table 4: Dimension 1 - intervention field.....	23
Table 5: Dimension 2 - form of financing .....	23
Table 6: Dimension 3 – territorial delivery mechanism and territorial focus.....	23
Table 7: Dimension 6 – ESF+ secondary themes .....	24
Table 8: Dimension 7 – ESF+*, ERDF, Cohesion Fund and JTF gender equality dimension....	24
2.1.1.1. Specific objective: RSO3.2. Developing and enhancing sustainable, climate resilient, intelligent and intermodal national, regional and local mobility, including improved access to TEN-T and cross-border mobility (FS).....	25
2.1.1.1.1. Interventions of the Funds .....	25
The related types of actions – point (d)(i) of Article 22(3) CPR and Article 6 ESF+ Regulation: .....	25
The main target groups - point (d)(iii) of Article 22(3) CPR: .....	26
Actions safeguarding equality, inclusion and non-discrimination – point (d)(iv) of Article 22(3) CPR and Article 6 ESF+ Regulation .....	26
Indication of the specific territories targeted, including the planned use of territorial tools – point (d)(v) of Article 22(3) CPR.....	26
The interregional, cross-border and transnational actions – point (d)(vi) of Article 22(3) CPR. 27	
The planned use of financial instruments – point (d)(vii) of Article 22(3) CPR.....	27
2.1.1.1.2. Indicators.....	27
Tabulka 2: Ukazatele výstupů.....	27
Tabulka 3: Ukazatele výsledků.....	28
2.1.1.1.3. Indicative breakdown of the programmed resources (EU) by type of intervention .....	28
Table 4: Dimension 1 - intervention field.....	28
Table 5: Dimension 2 - form of financing .....	29
Table 6: Dimension 3 – territorial delivery mechanism and territorial focus.....	29
Table 7: Dimension 6 – ESF+ secondary themes .....	29
Table 8: Dimension 7 – ESF+*, ERDF, Cohesion Fund and JTF gender equality dimension....	29
2.1.1. Priority: 2. Celostátní silniční mobilita zajišťující konektivitu k síti TEN-T .....	30
2.1.1.1. Specific objective: RSO3.2. Developing and enhancing sustainable, climate resilient, intelligent and intermodal national, regional and local mobility, including improved access to TEN-T and cross-border mobility (EFRR) .....	30
2.1.1.1.1. Interventions of the Funds .....	30

The related types of actions – point (d)(i) of Article 22(3) CPR and Article 6 ESF+ Regulation:	30
The main target groups - point (d)(iii) of Article 22(3) CPR:	30
Actions safeguarding equality, inclusion and non-discrimination – point (d)(iv) of Article 22(3) CPR and Article 6 ESF+ Regulation	30
Indication of the specific territories targeted, including the planned use of territorial tools – point (d)(v) of Article 22(3) CPR.	31
The interregional, cross-border and transnational actions – point (d)(vi) of Article 22(3) CPR.	31
The planned use of financial instruments – point (d)(vii) of Article 22(3) CPR.	31
2.1.1.1.2. Indicators.	32
Tabulka 2: Ukazatele výstupů.	32
Tabulka 3: Ukazatele výsledků.	32
2.1.1.1.3. Indicative breakdown of the programmed resources (EU) by type of intervention	32
Table 4: Dimension 1 - intervention field.	32
Table 5: Dimension 2 - form of financing	33
Table 6: Dimension 3 – territorial delivery mechanism and territorial focus.	33
Table 7: Dimension 6 – ESF+ secondary themes	33
Table 8: Dimension 7 – ESF+*, ERDF, Cohesion Fund and JTF gender equality dimension....	33
2.1.1. Priority: 3. Udržitelná městská mobilita (a alternativní paliva) (Specifický cíl městské mobility stanovený v čl. 3 odst. 1 písm. b) bodě viii) nařízení o EFRR a o Fondu soudržnosti).	34
2.1.1.1. Specific objective: RSO2.8. Promoting sustainable multimodal urban mobility, as part of transition to a net zero carbon economy (FS)	34
2.1.1.1.1. Interventions of the Funds	34
The related types of actions – point (d)(i) of Article 22(3) CPR and Article 6 ESF+ Regulation:	34
The main target groups - point (d)(iii) of Article 22(3) CPR:	35
Actions safeguarding equality, inclusion and non-discrimination – point (d)(iv) of Article 22(3) CPR and Article 6 ESF+ Regulation	35
Indication of the specific territories targeted, including the planned use of territorial tools – point (d)(v) of Article 22(3) CPR.	36
The interregional, cross-border and transnational actions – point (d)(vi) of Article 22(3) CPR.	36
The planned use of financial instruments – point (d)(vii) of Article 22(3) CPR.	36
2.1.1.1.2. Indicators.	37
Tabulka 2: Ukazatele výstupů.	37
Tabulka 3: Ukazatele výsledků.	37
2.1.1.1.3. Indicative breakdown of the programmed resources (EU) by type of intervention	37
Table 4: Dimension 1 - intervention field.	37
Table 5: Dimension 2 - form of financing	38
Table 6: Dimension 3 – territorial delivery mechanism and territorial focus.	38
Table 7: Dimension 6 – ESF+ secondary themes	38
Table 8: Dimension 7 – ESF+*, ERDF, Cohesion Fund and JTF gender equality dimension....	38
2.2. Technical assistance priorities	39
2.2.1. Priority for technical assistance pursuant to Article 36(4) CPR: 4. Technická pomoc	39
2.2.1.1. Intervention from the Funds.	39
The related types of actions – point (e)(i) of Article 22(3) CPR	39
The main target groups - point (d)(iii) of Article 22(3) CPR:	40
2.2.1.2. Indicators.	40
Table 2: Output indicators	41
2.2.1.3. Indicative breakdown of the programmed resources (EU) by type of intervention	41
Table 4: Dimension 1 - intervention field.	41
Table 7: Dimension 6 – ESF+ secondary themes	41
Table 8: Dimension 7 – ESF+*, ERDF, Cohesion Fund and JTF gender equality dimension....	41
3. Financing plan.	42
3.1. Transfers and contributions (1).	42
Table 15A: Contributions to InvestEU* (breakdown by year).	42

Table 15B: Contributions to InvestEU* (summary) .....	42
Justification, taking into account how those amounts contribute to the achievement of policy objectives selected in the programme in accordance with Article 10(1) of the InvestEU Regulation .....	42
Table 16A: Transfers to instruments under direct or indirect management (breakdown by year) ..	43
Table 16B: Transfers to instruments under direct or indirect management* (summary) .....	43
Převody do nástrojů v rámci přímého nebo nepřímého řízení – odůvodnění .....	43
Table 17A: Transfers between ERDF, ESF+ and Cohesion Fund or to another Fund or Funds* (breakdown by year) .....	43
Table 17B: Transfers between ERDF, ESF+ and Cohesion Fund or to another Fund or Funds (summary) .....	43
Transfers between shared management funds, including between cohesion policy funds - Justification .....	43
3.2. JTF: allocation in the programme and transfers (1) .....	44
3.3. Transfers between categories of region resulting from the mid-term review .....	44
Table 19A: Transfers between categories of region resulting from the mid-term review within the programme (breakdown by year) .....	44
Table 19B: Transfers between categories of region resulting from the mid-term review, to other programmes (breakdown by year) .....	44
3.4. Transfers back (1) .....	44
Table 20A: Transfers back (breakdown by year) .....	44
Table 20B: Transfers back* (summary) .....	44
3.5. Financial appropriations by year .....	45
Table 10: Financial appropriations by year .....	45
3.6. Total financial appropriations by fund and national co-financing .....	46
Table 11: Total financial appropriations by fund and national co-financing .....	46
4. Enabling conditions .....	47
5. Programme authorities .....	59
Tabulka 13: Programové orgány .....	59
The repartition of the reimbursed amounts for technical assistance pursuant to Article 36(5) CPR if more bodies are identified to receive payments from the Commission .....	59
6. Partnership .....	60
7. Communication and visibility .....	61
8. Use of unit costs, lump sums, flat rates and financing not linked to costs .....	63
Tabulka 14: Používání jednotkových nákladů, jednorázových částek, paušálních sazeb a financování nesouvisejícího s náklady .....	63
Appendix 1: Union contribution based on unit costs, lump sums and flat rates .....	64
A. Shrnutí hlavních prvků .....	64
B. Podrobnosti podle druhu operace .....	65
C. Výpočet standardní stupnice jednotkových nákladů, jednorázových částek nebo paušálních sazeb ..	65
1. Zdroj údajů použitých pro výpočet standardní stupnice jednotkových nákladů, jednorázových částek nebo paušálních sazeb (kdo údaje vytvořil, sbíral a zaznamenával; kde jsou údaje uchovávány; termíny; validace atd.) .....	65
2. Upřesněte, proč jsou navrhovaná metoda a výpočet na základě čl. 94 odst. 2 nařízení o společných ustanoveních relevantní pro daný druh operace .....	65
3. Please specify how the calculations were made, in particular including any assumptions made in terms of quality or quantities. Where relevant, statistical evidence and benchmarks should be used and, if requested, provided in a format that is usable by the Commission. ....	65
4. Vysvětlete, jak jste zajistili, aby do výpočtu standardní stupnice jednotkových nákladů, jednorázové částky nebo paušální sazby byly zahrnuty pouze způsobilé výdaje. ....	65
5. Assessment of the audit authority(ies) of the calculation methodology and amounts and the arrangements to ensure the verification, quality, collection and storage of data. ....	65
Appendix 2: Union contribution based on financing not linked to costs .....	67
A. Shrnutí hlavních prvků .....	67
B. Podrobnosti podle druhu operace .....	68

Appendix 3: List of planned operations of strategic importance with a timetable ..... 69

DOCUMENTS..... 70

## 1. Programme strategy: main challenges and policy responses

Reference: points (a)(i) to (viii) and point (a)(x) of Article 22(3) and point (b) of Article 22(3) of Regulation (EU) 2021/1060 (CPR)

### Souhrn hlavních úkolů:

Sektor dopravy je jedním z pilířů hospodářství ČR, který má i přes zřetelný pokrok v posledních letech stále mnoho nedořešených problémů i nových výzev. Doprava ovlivňuje prakticky všechny oblasti veřejného i soukromého života a podnikání a je nutnou podmínkou prorůst konkurenceschopnosti a udržitelný rozvoj ČR. Stav dopravní infrastruktury stále zaostává za staršími členskými státy EU. Síť páteřní infrastruktury není plně dokončena, což snižuje výkonnost průmyslu i ekonomiky ČR, negativně ovlivňuje stav ŽP a špatnou dopravní dostupností některých regionů přispívá i k růstu socioekonom. disparit. Zastaralá dopravní infrastruktura nedokáže pojmout zvyšující se intenzitu dopravy a rozsah přepravy. Tyto skutečnosti způsobují nárůst počtu dopravních nehod a limitují plnohodnotné zajištění bezpečnosti a plynulosti provozu. Hlavní úkoly vycházejí z relevantních strategických dokumentů EU a ČR.

Dokument „SDĚLENÍ KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU, EVROPSKÉ RADĚ, RADĚ, EVROPSKÉ CENTRÁLNÍ BANCE A EUROSKUPINĚ 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“ v první řadě zdůrazňuje, že „**nižší úroveň investic do dopravní infrastruktury může zvyšovat regionální rozdíly.**“ ČR je tranzitní zemí s velkými nároky na infrastrukturu. Evropské dopravní koridory nejsou dosud dokončeny a příměstská infrastruktura je nedostatečná, což omezuje možnosti dojíždění za prací i dostupnost bydlení. Nedostatečné dopravní spojení rovněž odrazuje od podnikání, zejména v odlehlejších regionech.

Zastřešujícím dokumentem EU, od něhož se odvíjí zaměření podpory OPD je **SDĚLENÍ KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU, EVROPSKÉ RADĚ, RADĚ, EVROPSKÉMU HOSPODÁŘSKÉMU A SOCIÁLNÍMU VÝBORU A VÝBORU REGIONŮ Zelená dohoda pro Evropu**, deklarující záměr EU dosáhnout klimatické neutrality do 2050.

Ačkoliv v 12/2020 přijala EK **Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů: Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu – nasměrování evropské dopravy do budoucnosti**, hlavním výchozím dokumentem EU pro zaměření podpory OPD nadále zůstává **Bílá kniha – Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje**, jejíž hlavní cíle jsou uvedeny v příloze 1.

Z výše uvedené **Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu** obsahující aktualizaci některých cílů evropské dopravní politiky OPD rovněž vychází. Zejména jde o cíle související s dekarbonizací dopravy a přechodem na nízkoemisní mobilitu.

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 důležitými dopravními uzly prostřednictvím hlavní a globální sítě TEN-T.

**Další důležité dokumenty EU jsou uvedeny v příloze 1.**

V oblasti městské udržitelné mobility, která bude nejvýznamnější částí třetí priority (v rámci CP2) budou zohledněny i výsledky auditní zprávy Evropského účetního dvora „Udržitelná městská mobilita v EU: bez odhodlání členských států není možné podstatné zlepšení.“

S ohledem na potřebný posun OPD směrem k většímu zohlednění principů udržitelnosti, budou v úvahu brány rovněž výsledky studie „Mainstreaming the environment in EU transport funding.“

ŘO zohlednil zásadu významně nepoškozovat (Do No Significant Harm) při návrhu všech investic v OP D a jeho implementace bude probíhat tak, aby tato zásada byla dodržena po celé programové období.

V relevantních případech OPD podpoří investice, které účinně propojí principy udržitelnosti, estetiky a inkluzivnosti vycházející z iniciativy New European Bauhaus s ohledem na nalezení cenově dostupných, inkluzivních, udržitelných a atraktivních řešení klimatických výzev.

Stěžejním národním dokumentem je **Dopravní politika pro období 2021 – 2027 s výhledem do roku 2050**, která v první řadě implementuje cíle a indikátory evropské dopravní politiky a v celém sektoru dopravy identifikuje hlavní problémy a navrhuje opatření na jejich řešení. Je východiskem pro navazující strategie a procesy. Principy Dopravní politiky a základní témata, kterými se zabývá, jsou uvedeny v příloze 1.

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

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

Další relevantní strategické dokumenty v sektoru doprava, které vytyčují směřování intervencí OPD, jsou uvedeny v příloze 1.

Výstavba a modernizace dopravní infrastruktury, které představují zásadní podmínku pro efektivní rozvoj dopravy, jsou velmi nákladné a je tedy pro ně nutné co nejlépe využít dostupné zdroje včetně spolufinancování EU, přičemž dosud ani v jednom dopravním odvětví nedošlo v období 2014-2020 k převážné saturaci investičních potřeb. V programovém období 2021+ je nutno vycházet ze stanovené prioritizace záměrů dle DSS2 a realizovat nejpotřebnější stavby, jejichž připravenost to umožňuje. Logika prioritizace projektů v rámci OPD tedy vychází z cílů stanovených v rámci DSS2.

Dopravní infrastruktura by měla mít takové parametry a technologické vybavení, které budou poskytovat kvalitní služby s co nejmenšími dopady na ŽP a zdraví obyv. Současně musí zajistit maximální míru bezpečnosti dopravy a jejich účastníků včetně osob s omezenou schopností pohybu, orientace a zranitelných skupin. Dopravní infrastruktura a dostupnost představují také základní předpoklad pro rozvoj cestovního ruchu. Proto je potřebné kromě dopravní infrastruktury samotné řešit další oblasti – systém obslužnosti v osobní dopravě s možnostmi přesahů hranic ČR i krajských hranic, uplatnění 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. Je nezbytné se více soustředit na využití nových technologií a umožnit v dopravě hladkou reálnou aplikaci výsledků výzkumu a vývoje, což mj. vyžaduje více propojovat výstavbu dopravní infrastruktury s prvky ITS i C-ITS, a to i s ohledem na zavádění vozidel s vyššími stupni automatizace, včetně systémů k informování a usměrnění účastníků silničního provozu, a dále zajišťovat sběr, uchovávání a vyhodnocování dopravních dat a rozvoj základny prostorových dat.

**Hlavní úkoly pro rozvoj sítě TEN-T**, jejichž řešení bude podporovat OPD v návaznosti na podporu z CEF:

Tranzitní postavení ČR klade velké nároky na domácí infrastrukturu a její multimodalitu, avšak do 2016 bylo dokončeno pouze 55 % silniční sítě TEN-T a 63 % konvenční žel. sítě, která dosud také není plně uzpůsobena a vybavena dle technických specifikací pro interoperabilitu (TSI).

S nerovnoměrným rozvojem a propojeností dálniční sítě se pak potýkají především J, SZ a SV části země (nedokončené dálnice D3, D11, D35 a D6).

Nařízení o hlavních směrech pro rozvoj TEN-T stanoví pro ČR závazek do 2030 dobudovat dopravní infrastrukturu tzv. hlavní sítě TEN-T pro všechny relevantní dopravní módy - v oblasti žel., silniční, vodní, multimodální a letecké dopravy resp. jejího napojení na žel. síť a zároveň zajistit provázanost těchto sítí v multimodálních uzlech. Do 2050 by pak měla ČR splnit závazek dobudovat zbývající část sítě TEN-T (globální síť). Je potřeba dokončit dálniční síť v ČR, která má pro napojení jednotlivých regionů (zvláště periferních) na metropole a na okolní členské státy nezastupitelný význam, a to jak vzhledem k aktuální dělbě přepravní práce v ČR, tak především kvůli potřebě snižování rozdílů v možnostech rozvoje mezi regiony. Pro splnění těchto závazků je potřeba efektivně zkombinovat využití prostředků CEF a FS, přičemž uplatnění CEF je především na koridorech a uzlech hlavní sítě a FS zejména na globální síti.

V případě překryvů mezi OPD a CEF bude ŘO (který plní zároveň roli národního koordinátora CEF) předkládání projektů do OPD a CEF koordinovat s cílem optimálně využít dostupné zdroje. Ve Zprávě o ČR jsou z pohledu EK nastíněny kroky k **vytvoření udržitelné, inteligentní, bezpečné a intermodální transevropské dopravní sítě odolné vůči změně klimatu, a dostupné pro všechny skupiny obyv. včetně osob se specifickými potřebami**, které vyžadují naplnění zejména těchto úkolů:

- vybudovat a modernizovat hlavní žel. tratě TEN-T, zejména nedokončené/plánované úseky na 4 hlavních tranzitních koridorech, včetně interoperability, evropského systému řízení žel. provozu a modernizace standardů TSI včetně zařízení zajišťující přepravu v rámci první a poslední míle;

- ve spolupráci s ostatními zeměmi vybudovat chybějící části hlavní a globální silniční TEN-T a odstranit regionální rozdíly v přístupnosti TEN-T, zejména v J a SV části ČR;

- dobudovat další prvky sítě TEN-T v souladu s nařízením (multimodální terminály, letiště, vnitrozemské vodní cesty).

V rámci OPD se počítá s podporou dokončení modernizace TŽK (např. IV. TŽK v úseku Nemanice-Ševětín), modernizace základní sítě žel. tratí pro napojení na rozhodující transevropské směry (včetně druhého kapacitního žel. spojení do SRN), odstranění úzkých míst a rychlostních omezení (např. zkapacitnění úseku Choceň – Ústí n. O.), kvalitního propojení všech regionů a napojení mezinárodního letiště Praha na síť dálkové žel. dopravy.

Z hlediska přepravních proudů je pak vedle TŽK akutní potřeba investic do tratí v okolí velkých měst, kde představuje vysoké vytížení kapacity tratí příměstskou osobní dopravou výrazné omezení pro nákladní dopravu, jejíž potenciál tak nemůže být plně využit (např. III. TŽK v úseku Praha-Beroun). Vedle přípravy pilotních úseků RS (Praha Běchovice - Poříčany – Světlá n. S., Přerov - Ostrava), které nastartují 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 důležitá podpora komb. dopravy, jejíž objem v posledních letech nepřetržitě roste. V rámci OPD proto bude umožněna podpora terminálů komb. dopravy s veřejným přístupem.

Pro interoperabilitu a bezpečnost sítě TEN-T je významným úkolem zavádění systému ERTMS, a to jak pokrytí tratí, tak i vybavení žel. kolejových vozidel. V souladu s Národním implementačním plánem ERTMS bude nutné zajistit dostatek žel. vozidel vybavených palubními jednotkami ETCS pro zajištění provozu na tratích s výhradním provozem dle ETCS. Ten má být od 2025 zaveden na více než 800 km žel. sítě v ČR (např. celý I.TŽK), což zároveň předpokládá vybavení více než 1000 žel. vozidel palubními jednotkami.



Žel. představuje páteř dopravního systému v rámci ČR a proto na ní bude zaměřena patřičná pozornost, nicméně v mnoha případech je potřeba stávající problémy řešit i prostřednictvím silniční sítě, přičemž z podkladových strategických dokumentů v takových případech vyplývá, že dané řešení je efektivnější než řešení prostřednictvím jiných módů.

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 sítě. Z pohledu kvality spojení mezi Prahou a významnými aglomeracemi v S 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 dobudovat dálniční spojení k hraničním směrem na Linec, Vídeň a Vratislav. Pro řešení intenzivní aglomerační a tranzitní dopravy v Praze a okolí je nezbytné pokračovat v budování D0. Pro zlepšování bezpečnosti a posilování možnosti regulace dálkové nákladní dopravy jsou pak nezbytné investice do nových odstavných ploch a zázemí pro řidiče.

**S podporou OPD3 budou řešeny také významné úkoly v oblasti rozvoje inteligentních dopravních systémů a infrastruktury prostorových dat,** které jsou naléhavé z hlediska efektivnosti využití kapacity infrastruktury, bezpečnosti a komfortu provozu nejen na síti TEN-T. Technologický rozvoj dále podporuje posun koncepčního přístupu v dopravě z prosté výstavby dopravní infrastruktury k provozování dopravních sítí a k organizování / řízení procesu přemísťování osob a věcí na těchto sítích.

Inteligentní dopravní systémy a služby (dále „ITS“, dopravní telematika) jsou nedílnou součástí TEN-T, umožňují zvyšovat komfort a bezpečnost dopravy a optimalizovat využití kapacity infrastruktury a také poskytují informační služby účastníkům dopravního provozu v reálném čase o běžných a zejména i o mimořádných situacích.

Řízení provozu a souvisejících operací je postupně nahrazováno technikou a automatizováno. Kooperativní inteligentní dopravní systémy (C-ITS), které jsou již zaváděny do ostrého provozu, jsou založené na komunikaci (výměně dat) týkající se aktuální mimořádné situace v silničním provozu, a to jak mezi vozidly, tak mezi vozidly a zařízeními na silniční infrastruktuře. Díky obdržené varovné zprávě může být řidič včas informován tak, aby co nejrychleji a co nejlépe zareagoval na nečekanou situaci v silničním provozu. C-ITS umožňují předcházet závažným dopravním nehodám. V tomto ohledu je nutné nasadit již ověřenou, a tudíž bezpečnou technologii, která v budoucnu také umožní efektivní usměrnění provozu ze strany Policie ČR. Nasazení vozidel vybavených systémem C-ITS do provozu vyžaduje také podpůrnou infrastrukturu (kromě fyzické také digitální vrstva dopravní infrastruktury, tj. síť elektronických komunikací a infrastruktura prostorových dat). Intervence v této oblasti infrastruktury jsou proto nezbytné.

Dále je nutné vytvořit souhrnné, vzájemně interoperabilní sady prostorových dat dopravní infrastruktury pokrývajících celé území ČR, 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 potřebné, aby nově budovaná datová infrastruktura vznikala v souladu s principy konsolidace a harmonizace prostorových dat celé dopravní infrastruktury.

Rozvoj těchto technologií podpoří také rozvoj a snazší prosazení automatizované a autonomní mobility v reálném provozu, a to s ohledem na bezpečnost provozu, optimalizaci využití kapacity dopravní cesty, např. prostřednictvím automatizace v nákladní dopravě a zvýšení dopravní obslužnosti, efektivity a ekonomičnosti. Je tedy vhodné podporovat též vznik testovacích a zkušebních tratí s napojením na síť TEN-T.

**Úkoly, jimiž se bude OPD 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 externalitu z dopravy, např. podporou multimodality, a tím učinit celé odvětví šetrnější k ŽP, bezpečnější a nákladově efektivnější;
- podporovat udržitelné a účinné městské a příměstské dopravní systémy jako součást integrovaných strategií územního rozvoje či na základě Plánů udržitelné městské mobility (SUMP) s cílem umožnit přechod na čistější služby veřejné dopravy a aktivní mobilitu, včetně infrastruktury pro alternativní paliva ve městech.

Také Dopravní politika ČR akcentuje s cílem omezení vlivů dopravy na ŽP a veřejné zdraví opatření v několika oblastech.

V souvislosti s globálními změnami klimatu je základním opatřením omezování emisí skleníkových plynů ze spalování fosilních paliv (např. zlepšování emisních parametrů dopravních prostředků, podpora nízkoemisních či bezemisních modů, zvýšení plynulosti dopravy, rozvoj užívání alternativních pohonů, optimalizace přepravních výkonů nutných pro zajištění potřebné mobility osob a zboží). Tam, kde to bude možné, budou projekty v rámci OPD 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 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, zvyšování průchodnosti dopravní infrastruktury pro volně žijící organismy, zajištění konektivity jejich populací a omezování kolize zvěře s dopravou, zajištění dostatečné migrační propustnosti nových dopravních staveb;
- vytváření podmínek pro energetické úspory.

**Pro dosažení dostatečné efektivity 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.** Toto napojení musí splňovat požadavky na odpovídající kapacitu a vedení trasy umožňující plynulost a bezpečnost provozu při co nejmenších dopadech na ŽP a zdraví obyvatel.

Vedle chybějícího napojení některých významných center na dálniční síť či jejich propojení neodpovídající kvalitou reálným dopravním potřebám stále chybí řada obchvatů, které umožní odlehčit obytné zástavbě od dopravního zatížení a celkově snížit negativní dopady na ŽP a veřejné zdraví.

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 digitálním obrazu dopravní infrastruktury. Nezbytné je budování obchvatů či přivaděčů.

**Rozvoj žel. 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 IAD, s jejíž koncentrací jsou spojeny jak zásadní dopravní problémy, tak zejména negativní vlivy na ŽP a celkovou kvalitu života a veřejného prostoru. Zároveň by měla být zajištěna vysoká plynulost a hladká návaznost dopravy z regionálních tratí až na síť TEN-T včetně dopravy nákladní. Řešeno bude rovněž potřebné napojení důležitých průmyslových center na žel. dopravu (včetně železničních vleček).

Mezi důležité úkoly, k jejichž řešení OPD přispěje, v první řadě patří zvyšování parametrů žel. tratí v souladu s TSI a nařízením o TEN-T se zaměřením na zvýšení kapacity tratí.

Pro vyšší atraktivitu osobní žel. dopravy je pak rovněž důležité řešit problémy nevyhovujícího stavu žel. stanic a zastávek, nízké úrovně jejich vybavenosti, chybějící provázanosti s přestupními terminály a nedostatečné vybavenosti obslužné infrastruktury.

Opatření v rámci OPD by tedy měla sledovat také přizpůsobení nádraží aktuálním potřebám a jejich návaznostem na ostatní druhy dopravy. Je třeba osobní nádraží zmodernizovat do technického, provozního i estetického stavu, který odpovídá nárokům moderní dopravy, poskytuje cestujícím včetně osob s omezenou schopností pohybu, orientace a komunikace potřebný komfort a služby a současně snižuje energetickou náročnost.

Podpora efektivní infrastruktury pro příměstskou žel. dopravu rovněž navazuje na rozvoj dalších prvků městské mobility, které budou podporovány na základě SUMP.

**Udržitelná mobilita je jednou ze základních podmínek pro udržitelný rozvoj měst**, v němž je nezbytné sladit zajištění každodenních přepravních potřeb velkých počtů obyv. s požadavky na kvalitu ŽP, veřejného prostoru a celkovou kvalitu života.

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

Podpora městské drážní dopravy, která zahrnuje 7 tramvajových provozů, 14 trolejbusových systémů a pražské metro, musí adekvátně reflektovat tyto úkoly:

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

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

Východiskem pro podporu z EU fondů budou SUMPy či SUMFy.

Ze závěrů Evropské rady k Politice v oblasti klimatu a energetiky do 2030 vyplývá, že je třeba zvýšit podíl obnovitelných zdrojů energie na 27%, zvýšit energetickou účinnost o 27% a snížit produkci CO<sub>2</sub> proti 1990 o 40%.

Jedním z klíčových prvků k dosažení těchto cílů je v souladu s Bílou knihou nízkoemisní mobilita. Sektor dopravy je odpovědný za téměř čtvrtinu emisí skleníkových plynů (zejména CO<sub>2</sub>) v celé EU (z toho 70% emisí produkuje silniční doprava) a je i hlavním zdrojem znečištění ovzduší. Cílem má být snížení emisí skleníkových plynů z dopravy do 2050 minimálně o 60 % v porovnání s 1990. Význam této potřeby ještě vzrostl v souvislosti s Pařížskou dohodou o změně klimatu, jež mj. 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 2050 o 85-90 %.

Ohledně vývoje v ČR v této oblasti je třeba říci, že podíl dopravy na celkových emisích CO<sub>2</sub> v ČR od 1990 narůstá. Jen za období 2000–2018 se emise CO<sub>2</sub> z dopravy zvýšily o 66 %. Roste i spotřeba energie pro dopravu, která v 2016 činila téměř 30% veškeré spotřeby energie v ČR, aniž by docházelo

k poklesu podílu fosilních paliv na této spotřebě. Ten se dnes pohybuje kolem 91%. Tento trend je dán především růstem objemů IAD, která je současnosti v ČR příčinou 70% emisí CO<sub>2</sub> z osobní dopravy, a stejně tak nárůstem silniční nákladní dopravy, která tvoří téměř 93% emisí CO<sub>2</sub> z nákladní dopravy. Problémem je i to, že zatím dochází jen k velmi pomalému nárůstu počtu nízkoemisních a bezemisních vozidel.

V rámci intervencí OPD budou jednou z priorit projekty přispívající ke snížení znečištění ovzduší v obydlených oblastech s překročeným imisním limitem v souladu se Strategii 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. Již v 2014 byla přijata směrnice 2014/94/EU o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva, která uložila členským státům povinnost připravit vnitrostátní rámec politiky v této oblasti, v němž budou stanoveny cíle pro jednotlivé typy plnicích a dobíjecích stanic pro období 2020 resp. 2025. ČR tento požadavek splnila přijetím Národního akčního plánu čisté mobility (NAP CM), ke kterému došlo v 11/2015 a který byl v 2020 aktualizován, včetně stanovení nových cílů pro oblast vozidel na jednotlivá alternativní paliva a pro příslušnou infrastrukturu. Na podporu plnění příslušných cílů v NAP CM bylo již v období 2014-2020 využito prostředků z OPD2, v němž bylo vyčleněno 1,2 mld. Kč a schválena byla podpora výstavby 500 rychlodobíjecích stanic, 1223 běžných dobíjecích stanic, 30 CNG plnicích stanic, 18 LNG plnicích stanic a 9 vodíkových plnicích stanic. V průběhu období 2014-2020 zájem žadatelů o podporu výstavby infrastruktury pro alternativní paliva jednoznačně rostl.

Přes přijetí NAP CM a realizaci uvedených kroků se zatím uspokojivě vyvíjí jen růst osobních vozidel na CNG, zatímco oblast elektromobility se rozvíjí velmi pozvolně, byť trend je rostoucí. V 12/2020 bylo v ČR registrováno 7 109 bateriových elektrických vozidel kategorie M1, z toho 2 866 jich bylo registrováno v daném roce. Vodíková mobilita je kvůli dosud stále chybějící infrastruktuře teprve na samém počátku rozvoje. Totéž v případě nákladní dopravy platí o vozidlech na LNG a to i přesto, že i díky podpoře z OPD2 již došlo k jistému rozvoji základů sítě LNG plnicích stanic. Do 12/2020 bylo celkem registrováno 7 LNG vozidel.

Jedním z omezení širšího využití pohonů na alternativní paliva nadále zůstává nedostatečná dostupnost potřebné infrastruktury, jež limituje dosažení cílů ČR v Aktualizaci NAP CM v počtu vozidel na jednotlivá alternativní paliva do 2030. Dle Aktualizace NAP CM tak bude pro dosažení stanovených cílů nezbytné s podporou zavádění infrastruktury pro alternativní paliva pokračovat, resp. ji adekvátně posílit i v OPD, což by se mělo týkat zejména infrastruktury dobíjecích stanic, kde je nutné do 2030 vybudovat min. 19 000 dobíjecích bodů. Tento počet by měl umožnit naplnění min. cíle 220 tisíc elektrických vozidel do 2030. Aktualizace NAP CM reflektuje nutnost významného posílení výroby bateriových elektrických, případně i jiných bezemisních a nízkoemisních vozidel, která vyplývá především z nové EU legislativy týkající se požadavků na výkonnostní emisní normy CO<sub>2</sub> pro nové osobní automobily i ostatní vozidla do 2030.

Aktualizace NAP CM zpracovaná mj. na základě studie potenciálu využití vodíku v dopravě v ČR počítá s podporou budování příslušné infrastruktury čerpacích stanic pro vodíkovou mobilitu, případně i komplexních projektů rozvoje vodíkové mobility. Cílem je vybudovat min. 15 vodíkových stanic do 2025. Další vývoj má odviset od vývoje trhu vodíkových vozidel v ČR a při pozitivním vývoji se předpokládá až 80 vodíkových stanic do 2030. NAP CM předpokládá též rozvoj infrastruktury LNG plnicích stanic, jichž by do 2030 mělo vzniknout min. 30.

S ohledem na výše uvedené je tedy žádoucí, aby se v rámci OPD pokračovalo v podpoře rozvoje infrastruktury dobíjecích stanic a plnicích stanic na vodík a LNG.

Od 2011 je realizována makroregionální **Strategie EU pro dunajský region**, sdružující státy v povodí řeky Dunaj. K této strategii se přihlásila také ČR, mj. s ohledem na významné dopravní vazby na státy ležící v povodí Dunaje. V rámci OPD budou k naplňování této strategie nejvíce přispívat intervence v oblasti žel. dopravy zaměřené na interoperabilitu a na významné žel. tratě pro nákladní dopravu.

Všechny výše uvedené priority jsou obsaženy rovněž v Národní koncepci politiky soudržnosti v ČR po roce 2020, která má za cíl identifikovat hlavní priority ČR a optimalizovat zdroje pro jejich pokrytí. Tento dokument začleňuje OPD do širšího kontextu a potvrzuje soulad priorit ŘO OPD s národními prioritami v kontextu využívání fondů EU.

Pro implementaci OPD chce ŘO v maximální míře navázat na pozitivní zkušenosti z OPD2. Ve všech SC se tedy předpokládá využití SFDI coby zprostředkujícího subjektu.

V případě integrovaných nástrojů navazuje OPD na zkušenosti s jejich implementací v OPD2 i z hlediska struktur a nastavení administrativních procesů nositelů. Celkový přístup k uplatnění integrovaných nástrojů je popsán v kap. 10 DoP, v OPD pak u relevantních SC. Využití integrovaných nástrojů včetně dalších forem územní dimenze dle cílů SRR21+ napříč programy je popsáno v dokumentu Územní dimenze v operačních programech 2021+ a Metodického pokynu pro využití integrovaných nástrojů a regionálních akčních plánů v programovém období 2021–2027. Posuzován bude soulad integrované územní strategie s programem dle kritérií ŘO OPD.

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, což bylo ověřeno kontrolou textu programu odborníky na otázky lidských práv. Navržené priority přispívají k lepší ochraně a naplňování základních práv. Konkrétně projekty zaměřené na modernizaci žel. infrastruktury přispívají k lepšímu začleňování znevýhodněných osob do společnosti vytvářením podmínek pro lepší dostupnost veřejné hromadné dopravy. Celý systém řízení programu pak umožňuje ŘO sledovat soulad s Listinou na úrovni konkrétních výzev a projektů a kontrolovat, zda nedochází k porušování Listiny. Případné problémy jsou pak hlášeny MV. 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.

ŘO bude během provádění programu podporovat strategické využívání VZ na podporu politických cílů (včetně snah o profesionalizaci řešení nedostatků kapacit). Příjemci by měli být povzbuzováni k tomu, aby používali více kritérií týkajících se kvality a nákladů na životní cyklus. Pokud je to proveditelné, měly by být do postupů zadávání VZ zahrnuty environmentální (např. Zelená kritéria pro zadávání VZ) a sociální hlediska, jakož i inovační pobídky.

V RRF i CEF je zajištěna komplementarita prostřednictvím MD, které řídí přípravu a předkládání projektů do jednotlivých nástrojů dle jejich zaměření. V OPD je oproti CEF a RRF větší proporce věnována silnicím a žel. mimo TEN-T.

K OPD jsou komplementární další programy, zejména se jedná o IROP v oblasti podpory městské mobility. Přístup k této komplementaritě (včetně nastaveného rozhraní) je popsán v rámci IROP.

# 1. Programme strategy: main challenges and policy responses

Tabulka 1

Cíl politiky, popř. specifický cíl FST	Specific objective or dedicated priority *	Odůvodnění (shrnutí)
2. A greener, low-carbon transitioning towards a net zero carbon economy and resilient Europe by promoting clean and fair energy transition, green and blue investment, the circular economy, climate change mitigation and adaptation risk prevention and management, and sustainable urban mobility	RSO2.8. Promoting sustainable multimodal urban mobility, as part of transition to a net zero carbon economy	<p>Specifický cíl bude zahrnovat intervence v oblastech infrastruktury městské drážní dopravy (tramvajové a trolejbusové tratě, metro) a infrastruktury pro využívání alternativních paliv. Hlavními důvody jsou zejména nevyhovující stav infrastruktury městské drážní dopravy a úroveň bezpečnosti dopravy, nízká dostupnost infrastruktury pro dobíjení a čerpání alternativních paliv a nedostatečná kooperace IAD a hromadné dopravy. Česká města rovněž trpí negativními dopady na ŽP, jako je nízká kvalita ovzduší, často ještě zhoršovanou dopravními kongescemi a nevyřešenou dopravou v klidu. Podrobné odůvodnění je v Dopravní politice ČR (konkrétně v kapitole 2.3) a v návazné Koncepci městské a aktivní mobility. Ta mezi konkrétními důvody uvádí velkou koncentraci lidí a ekonomických aktivit, jež následně vyvolává vysokou poptávku po mobilitě. Tu je nutné ovlivňovat předcházením potřebám po mobilitě s cílem ke snižování nadbytečných přepravních a dopravních výkonů. Dopravní systém musí uspokojit přepravní potřeby a neomezovat hospodářský rozvoj a současně mít co nejmenší dopady na ŽP, na veřejné zdraví a na globální změnu klimatu. Cílem SUMP je co nejnížší podíl individuální automobilové dopravy, a to především z důvodu prostorové náročnosti a omezené kapacity veřejného prostoru. Nárůst IAD má negativní vliv nejen na příměstské obce, ale i samotné město, kam dojíždí velká část lidí za prací a službami. Silné přepravní proudy lze efektivně</p>

Cíl politiky, popř. specifický cíl FST	Specific objective or dedicated priority *	Odůvodnění (shrnutí)
		nahradit jednotlivými dopravními módy, které uspokojí potřebu po mobilitě alternativními způsoby dopravy, a to především veřejnou hromadnou dopravou, dále pak pěší a cyklistickou dopravou.“ SUMPy (plány udržitelné mobility měst České republiky) jsou nezbytnou podmínkou pro financování projektů z programu v případě měst s počtem obyvatel vyšším než 40 tis. Jednotlivé SUMP obsahují scénáře, které zahrnují také odhad budoucího rozdělení druhů dopravy a analýzu účinků na kvalitu ovzduší. Taktéž bezpečnost je jedním z cílů SUMP.
3. A more connected Europe by enhancing mobility	RSO3.1. Developing a sustainable, climate resilient, intelligent, secure, sustainable and intermodal TEN-T	Výběr SC navazuje na priority a cíle evropské a národní dopravní politiky definované v strategických dokumentech, mezi které patří zejména Bílá kniha - Plán jednotného evropského dopravního prostoru – ke konkurenceschopnému a efektivnímu dopravnímu systému. Na ni navazuje Politika transevropských dopravních sítí (TEN-T) coby hlavní evropský nástroj pro rozvoj dopravní infrastruktury pro dálkové přepravní proudy, která stanovuje úkol dobudovat hlavní síť TEN-T do roku 2030 a globální síť TEN-T do roku 2050. Na národní úrovni jde o Dopravní politiku ČR pro období 2021-2027 s výhledem do roku 2050, Dopravní sektorové strategie - 2. fáze a Strategii rozvoje inteligentních dopravních systémů 2021 - 2027 s výhledem do roku 2050. Tyto dokumenty je akcentují nutnost vytvářet podmínky pro konkurenceschopnost ČR s ohledem na potřeby osobní a nákladní dopravy, průmyslu, cestovního ruchu a ostatních sektorů hospodářství a to modernizací a dobudováním infrastruktury v mezinárodním kontextu (prioritně síť TEN-T), vybavením infrastruktury moderními

Cíl politiky, popř. specifický cíl FST	Specific objective or dedicated priority *	Odůvodnění (shrnutí)
		<p>technologiemi ITS a C-ITS a vytvořením plošného, věrného a pravidelně aktualizovaného digitálního obrazu dopravní infrastruktury. Výběr SC navazuje rovněž na doporučení EK pro ČR, konkrétně je nutné akcentovat doporučení vybudovat a modernizovat hlavní železniční trať sítě TEN-T, včetně interoperability, ERTMS a modernizace standardů TSI a vybudovat chybějící části hlavní a globální silniční sítě TEN-T. Důvodem výběru tohoto SC tedy jsou chybějící a nevyhovující úseky na hlavní a globální silniční a železniční síti TEN-T, nedostatečné technické a kapacitní parametry sítě TEN-T a dalších vybraných tratí, nedostatečná úroveň služeb ITS a využití GNSS (včetně datové základny prostorových dat a jejich interoperability), nedostatečná interoperabilita transevropské železniční sítě (zejména pokrytí tratí a vybavenost vozidel systémem ERTMS) a potřeba minimalizovat dopady dopravy na veřejné zdraví a životní prostředí.</p>
3. A more connected Europe by enhancing mobility	RSO3.2. Developing and enhancing sustainable, climate resilient, intelligent and intermodal national, regional and local mobility, including improved access to TEN-T and cross-border mobility	<p>Obecně jsou důvody tohoto SC nedokončené napojení všech regionů ČR na kvalitní silniční a dálniční síť, nedostatečná kapacita silniční infrastruktury, její špatný technický stav v důsledku parametrů neodpovídajících intenzitám dopravy a nevyhovující stav železniční infrastruktury včetně nádraží. Vedle nedostatečného napojení regionů na kvalitní silniční a dálniční síť je dalším problémem kvalita sítě silnic mimo TEN-T, kde většina úseků vyžaduje rekonstrukce či modernizace, a jejich nedostatečná bezpečnost. Pro zlepšení plynulosti dopravy a zmírnění negativních vlivů silniční dopravy na ŽP a veřejné zdraví je zásadní výstavba</p>



Cíl politiky, popř. specifický cíl FST	Specific objective or dedicated priority *	Odůvodnění (shrnutí)
		<p>obchvatů sídel a úprava komunikací na vyhovující parametry. V oblasti ITS je potřeba umožnit nasazování digitálních technologií. ITS a C-ITS mají široké spektrum nabízených služeb i možnosti jejich využití. Největší požadavky jsou na komunikacích s vysokými intenzitami, v koordinaci propojení různých dopravních systémů a v oblasti samořiditelných vozidel. Železnice mimo TEN-T mohou tvořit významnou část dopravního systému, zejména v případech, kdy přímo navazují na tratě TEN-T. Železnice je spolehlivou, vysoce výkonnou, kapacitní a ekologicky šetrnou formu dopravy, jejímž většímu využití však často brání právě nevyhovující stav infrastruktury, který má citelný dopad též na konkurenceschopnost nákladní dopravy. Podporované intervence budou mít pozitivní environmentální dopady s ohledem na to, že se jedná buď přímo o projekty v rámci udržitelné dopravy (železnice) nebo o projekty, které přispívají k větší plynulosti provozu a ke snížení emisní zátěže. Další rozvoj preference osobní železniční dopravy závisí na zlepšování přístupnosti dopravy, dopravní infrastruktury i na plánování veřejného prostoru (včetně přestupních terminálů, zastávek či podchodů). Jde o podporu inkluzivní dopravy zohledňující zvláštní potřeby různých skupin obyvatel (vč. seniorů, dětí, žen, pečujících osob či osob s omezenou schopností pohybu, orientace a komunikace), tj. aplikace rovných příležitostí v dopravě.</p>

\* Dedicated priorities according to ESF+ Regulation

## 2. Priorities

Reference: Article 22(2) and point (c) of Article 22(3) CPR

### 2.1. Priorities other than technical assistance

#### 2.1.1. Priority: 1. Evropská, celostátní a regionální mobilita

##### 2.1.1.1. Specific objective: RSO3.1. Developing a sustainable, climate resilient, intelligent, secure, sustainable and intermodal TEN-T (FS)

###### 2.1.1.1.1. Interventions of the Funds

Reference: points (d)(i), (iii), (iv), (v), (vi) and (vii) of Article 22(3) CPR

The related types of actions – point (d)(i) of Article 22(3) CPR and Article 6 ESF+ Regulation:

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. Typy investic byly z hlediska DNSH vyhodnoceny v rámci NPO (*The types of actions have been assessed with the DNSH principle as compatible under the RRF*) a rovněž v rámci hodnocení SEA (viz kap. 6 Partnerství).

### 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 modernizace nebo rekonstrukce 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 železničních 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 se sníženou schopností pohybu, orientace a komunikace a zranitelné skupiny.

Předpokládá se, že většina projektů na hlavní síti TEN-T bude realizována z CEF, kde 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 OPD3 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 – Choceň (rámcí revize sítě TEN-T se počítá se zařazením této trati do sítě TEN-T, mimo jiné i z důvodů plnění cílů vojenské mobility).

Další oblastí podpory budou zařízení pro železniční a intermodální nákladní dopravu. Opatření budou zahrnovat podporu rozvoje terminálů intermodální dopravy včetně technologických zařízení a vč. opatření na podporu rozvoje a obnovy železničních vleček.

Nákup železničních vozidel nebude podporován. Podpora železničních kolejových vozidel bude realizována za účelem splnění požadavků uvedených v TSI jako je snížení škodlivých emisí z dopravy, digitalizace a automatizace, včetně vybavování vozidel palubními jednotkami ETCS. Podporovanými aktivitami tedy budou vybavování vozidel palubní částí ETCS (retrofit, fitment, upgrade), TSI TAF/TAP (pořizování a upgrade telematických aplikací pro nákladní a osobní dopravu u dopravců a správců infrastruktury v rámci splnění platných požadavků dle TSI), modernizace nákladních vozů za účelem dosažení hlukových limitů dle platných požadavků TSI NOI (modernizace brzdového systému spočívající ve výměně brzdových špalků a nezbytných souvisejících úprav), modernizace nákladních vozů za účelem automatizace a digitalizace (dosazení čidel a dalších zařízení, příprava na přechod na digitální automatické spřáhlo podle specifikací TSI WAG), úprava vozidel pro provoz na napájecím systému 25kV/50Hz (dosazení střídavé části do stejnosměrných elektrických vozidel, tak aby byl možný jejich provoz i na tratích se střídavým trakčním systémem 25 kV/ 50 Hz). Podpora palubní části ETCS je potřebná i vzhledem ke skutečnosti, že již od roku 2025 bude na I. TŽK (st.hr. D/CZ – Děčín – Praha – Česká Třebová – Brno – Břeclav – st.hr. CZ/A), II. TŽK (st.hr. A/CZ – Břeclav – 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.

Významný vliv na využívání železniční dopravy ze strany široké veřejnosti má také pocit bezpečí ze strany cestujících, a to zejména v nočních hodinách. Prioritou je zajištění bezpečnosti cestujících v prostředcích veřejné hromadné dopravy a ve veřejném prostoru od instalace prvků dopravního zklidňování až po zajištění kvalitního a šetrného osvětlení na ulicích, zastávkách, nástupištích i v podchodech v nočních hodinách.

## **Silnice**

Intervence budou zaměřeny zejména na dobudování páteří silniční sítě, která je součástí TEN-T. Podpořena bude výstavba chybějících úseků dálnic, včetně opatření zaměřených na zmírnění negativních dopadů na životní prostředí (např. obchvaty) 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 a návštěvníků. 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 nejpřípravenější výstavba úseku D1 - Běchovice a zkapacitnění navazujícího úseku Běchovice – Satalice.

Při navrhování a výstavbě dopravních zařízení a infrastruktury je třeba plně zohlednit požadavky stanovené v nařízení (č. 146/2008 Sb., ve znění pozdějších předpisů) na rozsah a obsah projektové dokumentace dopravních zařízení a infrastruktury. Toto nařízení zahrnuje mimo jiné tyto aspekty:

- Povodňové rizikové zóny, ohrožené rizikové zóny,
- Mechanická odolnost a stabilita,
- Bezpečné využívání dopravních zařízení a infrastruktury
- Zásady ochrany dopravních zařízení a infrastruktury před negativními vlivy vnějšího prostředí.

The main target groups - point (d)(iii) of Article 22(3) CPR:

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

Actions safeguarding equality, inclusion and non-discrimination – point (d)(iv) of Article 22(3) CPR and Article 6 ESF+ Regulation

Železniční projekty budou podporovat modernizaci a rekonstrukci železniční infrastruktury na hlavní i globální síti TEN-T a zavádění nových technologií pro řízení železničního provozu a zajišťování jeho bezpečnosti. Významná část projektů bude zaměřena na revitalizaci prostor železničních stanic a zastávek, zvýšení jejich vybavenosti a obslužných kapacit a zlepšení přístupu cestujících na nástupiště, včetně obyvatel se sníženou schopností pohybu, orientace a komunikace, seniorů, dětí, těhotných žen, osob s přechodným snížením pohyblivosti po úrazu, rodiče s kočárky, pečující osoby s dětmi nebo jinými závislými osobami.

Podpora železniční infrastruktury je obecně v souladu s principem nediskriminace, neboť právě železniční osobní doprava je způsob, který umožňuje v rámci systému integrované veřejné dopravy denní/týdenní i méně častou mobilitu osobám určitým způsobem handicapovaným či diskriminovaným např. genderově, zdravotně, sociálně či demograficky nebo spíše častěji určitou jejich kombinací.

V rámci projektů podpořených na základě výzev z OPD budou podporována opatření zaměřená na zvýšení pocitu bezpečí a odstranění genderově podmíněného násilí ve stanicích, zastávkách, přístupových cestách, výpravních budovách apod., která budou rovněž zahrnuta do informací pro veřejnost o přínosech projektů.

Implementace silničních projektů přinese zvýšení dopravní dostupnosti regionů a mobility obyvatel. Výstavba zohlední opatření zaměřená na zmírnění negativních dopadů na ŽP a veřejné zdraví a na zvýšení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu v souvislosti s podporou a rozvojem ITS a C-ITS.

Podpora projektů z tohoto SC povede k postupnému zvyšování standardu dopravní infrastruktury a svobodnému, samostatnému a bezpečnému pohybu všech skupin obyvatel. Zavádění technologií a řešení ITS a C-ITS má velký potenciál pro podporu bezpečného pohybu zranitelných účastníků silničního provozu.

Indication of the specific territories targeted, including the planned use of territorial tools – point (d)(v) of Article 22(3) CPR

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 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.

The interregional, cross-border and transnational actions – point (d)(vi) of Article 22(3) CPR

-

The planned use of financial instruments – point (d)(vii) of Article 22(3) CPR

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[1]*. 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.

[1] [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)

#### 2.1.1.1.2. Indicators

Reference: point (d)(ii) of Article 22(3) CPR and Article 8 ERDF and CF Regulation

Tabulka 2: Ukazatele výstupů

Priorita	Specifický cíl	Fond	Kategorie regionu	Identifikátor	Indicator	Měrná jednotka	Milník (2024)	Cíl (2029)
1	RSO3.1	FS		RCO43	Délka nových nebo modernizovaných silnic – TEN-T	km	0,00	117,00
1	RSO3.1	FS		RCO49	Délka rekonstruovaných nebo modernizovaných železničních tratí – TEN-T	km	7,00	53,00
1	RSO3.1	FS		RCO53	Nové nebo modernizované železniční stanice a zastávky	stanice a zastávky	0,00	3,00
1	RSO3.1	FS		RCO54	Nová nebo modernizovaná intermodální spojení	intermodální spojení	0,00	4,00
1	RSO3.1	FS		RCO109	Délka železničních tratí v provozu vybavených evropským systémem řízení železničního provozu – TEN-T	km	35,00	132,00
1	RSO3.1	FS		703010	Počet modernizovaných vozidel pro drážní dopravu v oblasti interoperability	vozidla	100,00	1 200,00

Reference: point (d)(ii) of Article 22(3) CPR

Tabulka 3: Ukazatele výsledků

Priorita	Specifický cíl	Fond	Kategorie regionu	Identifikátor	Indicator	Měrná jednotka	Základní nebo referenční hodnota	Referenční rok	Cíl (2029)	Zdroj údajů	Poznámky
1	RSO3.1	FS		RCR55	Počet uživatelů nově vybudovaných, rekonstruovaných nebo modernizovaných silnic za rok	oskm/rok	0,00	2020	2 700 000 000,00	podklady ŘSD, výpočet ŘO	
1	RSO3.1	FS		RCR56	Časové úspory díky lepší silniční infrastruktuře	člověkodny/rok	0,00	2020	710 000,00	podklady ŘSD, výpočet ŘO	

1	RSO3.1	FS		RCR58	Počet uživatelů nově vybudovaných, rekonstruovaných nebo modernizovaných železničních tratí za rok	oskm/rok	0,00	2019	86 100 000,00	podklady dopravce, výpočet ŘO	
1	RSO3.1	FS		RCR59	Železniční nákladní doprava	tkm/rok	0,00	2020	299 200 000,00	podklady správce železnic, výpočet ŘO	
1	RSO3.1	FS		RCR101	Časové úspory díky lepší železniční infrastruktuře	člověkodny/rok	0,00	2020	23 589,00	výpočet ŘO	

#### 2.1.1.1.3. Indicative breakdown of the programmed resources (EU) by type of intervention

Reference: point (d)(viii) of Article 22(3) CPR

Table 4: Dimension 1 - intervention field

Priorita	Specifický cíl	Fond	Kategorie regionu	Kód	Částka (v EUR)
1	RSO3.1	FS		087. Nově postavené nebo renovované dálnice a silnice – hlavní síť TEN-T	425 865 335,00
1	RSO3.1	FS		088. Nově postavené nebo renovované dálnice a silnice – globální síť TEN-T	1 658 763 790,00
1	RSO3.1	FS		100. Rekonstruované nebo modernizované železnice – hlavní síť TEN-T	144 000 000,00
1	RSO3.1	FS		101. Rekonstruované nebo modernizované železnice – globální síť TEN-T	294 998 936,00
1	RSO3.1	FS		105. Evropský systém řízení železničního provozu (ERTMS)	76 511 000,00
1	RSO3.1	FS		106. Mobilní majetek železnic	20 000 000,00
1	RSO3.1	FS		107. Mobilní majetek železnic s nulovými emisemi / na elektrický pohon	80 000 000,00
1	RSO3.1	FS		108. Multimodální doprava (TEN-T)	23 076 900,00
1	RSO3.1	Celkem			2 723 215 961,00

Table 5: Dimension 2 - form of financing

Priorita	Specifický cíl	Fond	Kategorie regionu	Kód	Částka (v EUR)
1	RSO3.1	FS		01. Grant	2 723 215 961,00
1	RSO3.1	Celkem			2 723 215 961,00

Table 6: Dimension 3 – territorial delivery mechanism and territorial focus

Priorita	Specifický cíl	Fond	Kategorie regionu	Kód	Částka (v EUR)
1	RSO3.1	FS		33. Jiné přístupy – Žádné územní zaměření	2 723 215 961,00
1	RSO3.1	Celkem			2 723 215 961,00

Table 7: Dimension 6 – ESF+ secondary themes

Priorita	Specifický cíl	Fond	Kategorie regionu	Kód	Částka (v EUR)
----------	----------------	------	-------------------	-----	----------------

Table 8: Dimension 7 – ESF+\*, ERDF, Cohesion Fund and JTF gender equality dimension

Priorita	Specifický cíl	Fond	Kategorie regionu	Kód	Částka (v EUR)
1	RSO3.1	FS		03. Neutrální z hlediska rovnosti žen a mužů	2 723 215 961,00
1	RSO3.1	Celkem			2 723 215 961,00

\* In principle, 40 % for the ESF+ contributes to gender tracking. 100 % is applicable when Member State chooses to use Article 6 ESF+



2.1.1.1. Specific objective: RSO3.2. Developing and enhancing sustainable, climate resilient, intelligent and intermodal national, regional and local mobility, including improved access to TEN-T and cross-border mobility (FS)

#### 2.1.1.1.1. Interventions of the Funds

Reference: points (d)(i), (iii), (iv), (v), (vi) and (vii) of Article 22(3) CPR

The related types of actions – point (d)(i) of Article 22(3) CPR and Article 6 ESF+ Regulation:

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. Intervence budou zaměřeny na tratě mimo TEN-T s významným potenciálem pro osobní (např. trať Praha – Kladno nebo Brno – Zastávka u Brna) nebo nákladní dopravu (např. trať Týniště n. O. – Častolovice – Solnice) a to vč. výstavby, obnovy a modernizace železničních vlečků.

Dále budou podporovány aktivity zajišťující zlepšení kvality železniční infrastruktury ohledně plynulosti, kapacity, bezpečnosti a lepší návaznosti dopravy z regionálních tratí 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. V oblasti ITS a prostorových dat 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 (např. dopravní ústředny ve městech pro koordinaci signálních plánů křižovatek);
- 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.

Při navrhování a výstavbě dopravních zařízení a infrastruktury je třeba plně zohlednit požadavky stanovené v nařízení (č. 146/2008 Sb., ve znění pozdějších předpisů) na rozsah a obsah projektové dokumentace dopravních zařízení a infrastruktury. Toto nařízení zahrnuje mimo jiné tyto aspekty:

- Povodňové rizikové zóny, ohrožené rizikové zóny,
- Mechanická odolnost a stabilita,
- Bezpečné využívání dopravních zařízení a infrastruktury
- Zásady ochrany dopravních zařízení a infrastruktury před negativními vlivy vnějšího prostředí.

Typy investic byly z hlediska DNSH vyhodnoceny v rámci NPO (*The types of actions have been assessed with the DNSH principle as compatible under the RRF*) a rovněž v rámci hodnocení SEA (viz kap. 6 Partnerství).

The main target groups - point (d)(iii) of Article 22(3) CPR:

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

Actions safeguarding equality, inclusion and non-discrimination – point (d)(iv) of Article 22(3) CPR and Article 6 ESF+ Regulation

Podpora aktivit ke zlepšení kvality železniční infrastruktury ohledně plynulosti, kapacity, bezpečnosti a lepší návaznosti dopravy z regionálních tratí navazující až k síti TEN-T. Podpora bude směřována do železniční sítě mimo TEN-T a to zejména do páteře efektivní a udržitelné regionální, příměstské i městské dopravy. Dále budou podporovány modernizace stanic, zastávek, s ohledem na vytváření podmínek pro fyzickou přístupnost k dopravě pro všechny skupiny obyvatelstva.

Podpořením projektů dojde ke zvýšení mobility osob z obtížně dopravně dostupných oblastí. Zlepšení regionální dostupnosti projektem dotčeného území prostřednictvím výstavby páteřní komunikace nadregionálního významu představuje, jako jedno z doprovodných opatření k vlastní náplni projektu, opatření přispívající k podpoře rovných příležitostí, a to v těch oblastech, které jsou z pohledu obyvatelstva zlepšenou dostupností dotčeny (přístup na pracovní trh, podnikání, dojíždění za vzděláním, dostupnost zdravotní péče aj.).

Nedostatečná dopravní obslužnost má při tom největší dopad na znevýhodněné skupiny obyvatel, zvláště ženy, děti a seniory, kteří většinou nevlastní automobil a jsou závislí na veřejné dopravě. Špatná dostupnost veřejné dopravy a nedostatečná provázanost dopravních linek tak v konečném důsledku přispívá k odlivu obyvatel z periferních oblastí do větších aglomerací a má významný negativní dopad na demografický vývoj v těchto oblastech.

Indication of the specific territories targeted, including the planned use of territorial tools – point (d)(v) of Article 22(3) CPR

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+ je v regionálních centrech 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.

The interregional, cross-border and transnational actions – point (d)(vi) of Article 22(3) CPR

-

The planned use of financial instruments – point (d)(vii) of Article 22(3) CPR

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[1]*. 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.

[1] [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)

#### 2.1.1.1.2. Indicators

Reference: point (d)(ii) of Article 22(3) CPR and Article 8 ERDF and CF Regulation

Tabulka 2: Ukazatele výstupů

Priorita	Specifický cíl	Fond	Kategorie regionu	Identifikátor	Indicator	Měrná jednotka	Milník (2024)	Cíl (2029)
1	RSO3.2	FS		RCO48	Délka nových nebo modernizovaných železničních tratí – mimo TEN-T	km	0,00	14,70
1	RSO3.2	FS		RCO50	Délka rekonstruovaných nebo modernizovaných železničních tratí – mimo TEN-T	km	0,00	57,00
1	RSO3.2	FS		RCO53	Nové nebo modernizované železniční stanice a zastávky	stanice a zastávky	0,00	2,00

1	RSO3.2	FS		RCO110	Délka silnic s novými nebo modernizovanými systémy řízení dopravy – mimo TEN-T	km	0,00	16,00
1	RSO3.2	FS		RCO111	Délka železničních tratí v provozu vybavených evropským systémem řízení železničního provozu – mimo TEN-T	km	55,00	75,00

Reference: point (d)(ii) of Article 22(3) CPR

Tabulka 3: Ukazatele výsledků

Priorita	Specifický cíl	Fond	Kategorie regionu	Identifikátor	Indicator	Měrná jednotka	Základní nebo referenční hodnota	Referenční rok	Cíl (2029)	Zdroj údajů	Poznámky
1	RSO3.2	FS		RCR58	Počet uživatelů nově vybudovaných, rekonstruovaných nebo modernizovaných železničních tratí za rok	oskm/rok	0,00	2019	76 230 000,00	Podklady dopravce, výpočet ŘO	
1	RSO3.2	FS		RCR59	Železniční nákladní doprava	tkm/rok	0,00	2020	125 400 000,00	Podklady správa železnic, výpočet ŘO	
1	RSO3.2	FS		RCR101	Časové úspory díky lepší železniční infrastruktuře	člověkodny/rok	0,00	2020	15 507,00	výpočet ŘO	

#### 2.1.1.1.3. Indicative breakdown of the programmed resources (EU) by type of intervention

Reference: point (d)(viii) of Article 22(3) CPR

Table 4: Dimension 1 - intervention field

Priorita	Specifický cíl	Fond	Kategorie regionu	Kód	Částka (v EUR)
1	RSO3.2	FS		094. Digitalizace dopravy: silnice	100 000 000,00
1	RSO3.2	FS		099. Jiné nově postavené nebo renovované železnice – elektrifikované / nulové emise	122 900 000,00
1	RSO3.2	FS		102. Jiné rekonstruované nebo modernizované železnice	144 000 000,00
1	RSO3.2	FS		103. Jiné rekonstruované nebo modernizované železnice – elektrifikované / nulové emise	305 982 864,00
1	RSO3.2	FS		104. Digitalizace dopravy: železnice	13 000 000,00
1	RSO3.2	FS		105. Evropský systém řízení železničního provozu (ERTMS)	19 742 000,00
1	RSO3.2	Celkem			705 624 864,00

Table 5: Dimension 2 - form of financing

Priorita	Specifický cíl	Fond	Kategorie regionu	Kód	Částka (v EUR)
1	RSO3.2	FS		01. Grant	705 624 864,00
1	RSO3.2	Celkem			705 624 864,00

Table 6: Dimension 3 – territorial delivery mechanism and territorial focus

Priorita	Specifický cíl	Fond	Kategorie regionu	Kód	Částka (v EUR)
1	RSO3.2	FS		03. Integrované územní investice (ITI) – Funkční městské oblasti	80 000 000,00
1	RSO3.2	FS		33. Jiné přístupy – Žádné územní zaměření	625 624 864,00
1	RSO3.2	Celkem			705 624 864,00

Table 7: Dimension 6 – ESF+ secondary themes

Priorita	Specifický cíl	Fond	Kategorie regionu	Kód	Částka (v EUR)
----------	----------------	------	-------------------	-----	----------------

Table 8: Dimension 7 – ESF+\*, ERDF, Cohesion Fund and JTF gender equality dimension

Priorita	Specifický cíl	Fond	Kategorie regionu	Kód	Částka (v EUR)
1	RSO3.2	FS		03. Neutrální z hlediska rovnosti žen a mužů	705 624 864,00
1	RSO3.2	Celkem			705 624 864,00

\* In principle, 40 % for the ESF+ contributes to gender tracking. 100 % is applicable when Member State chooses to use Article 6 ESF+

### 2.1.1. Priority: 2. Celostátní silniční mobilita zajišťující konektivitu k síti TEN-T

2.1.1.1. Specific objective: RSO3.2. Developing and enhancing sustainable, climate resilient, intelligent and intermodal national, regional and local mobility, including improved access to TEN-T and cross-border mobility (EFRR)

#### 2.1.1.1.1. Interventions of the Funds

Reference: points (d)(i), (iii), (iv), (v), (vi) and (vii) of Article 22(3) CPR

The related types of actions – point (d)(i) of Article 22(3) CPR and Article 6 ESF+ Regulation:

Intervence budou zaměřeny na napojování krajských a významných regionálních center na páteřní silniční síť. Předmětem intervencí budou nejvýznamnější silniční tahy v ČR mimo síť TEN-T, přičemž podpořené projekty budou muset být odůvodněny relevantními strategickými dokumenty (zejména DSS2).

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 zajišťujících 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.

Typy investic byly z hlediska DNSH vyhodnoceny v rámci NPO (*The types of actions have been assessed with the DNSH principle as compatible under the RRF*) a rovněž v rámci hodnocení SEA (viz kap. 6 Partnerství).

The main target groups - point (d)(iii) of Article 22(3) CPR:

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

Actions safeguarding equality, inclusion and non-discrimination – point (d)(iv) of Article 22(3) CPR and Article 6 ESF+ Regulation

Výstavbou kapacitních komunikací v nových trasách dojde k odvedení transitní dopravy z obydlených území. Odvedení dopravy, zvýšení plynulosti silničního provozu a zlepšení stavebně-technického stavu vozovky na dálnicích a silnicích I. třídy mimo síť TEN-T přispěje k minimalizaci negativních

vlivů dopravy na životní prostředí a veřejné zdraví, tj. snížení hluku a exhalací od projíždějících vozidel v okolí stávající silniční komunikace. Jedná se o podporu projektů, které svým charakterem působí preventivně proti zhoršování emisních situací v centru měst a obcí v budoucnu.

Podpořené projekty budou po uvedení do provozu přístupny všem uživatelům bez ohledu na pohlaví, rasu nebo etnický původ, náboženské vyznání nebo světový názor, zdravotní postižení, věk nebo sexuální orientaci. Podpora projektů z tohoto specifického cíle povede k postupnému zvyšování standardu dopravní infrastruktury a svobodnému, samostatnému a bezpečnému pohybu všech skupin obyvatel.

Indication of the specific territories targeted, including the planned use of territorial tools – point (d)(v) of Article 22(3) CPR

Území celé ČR. Dopravní dostupnost a infrastruktura je nepochybně jedním z důležitých faktorů regionálního rozvoje a její nerovnoměrné rozmístění přispívá k nerovnoměrnému regionálnímu rozvoji. Nekvalitní dopravní infrastruktura a nízká dopravní dostupnost představují rovněž bariéry rozvoje cestovního ruchu v regionech. 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.

The interregional, cross-border and transnational actions – point (d)(vi) of Article 22(3) CPR

-

The planned use of financial instruments – point (d)(vii) of Article 22(3) CPR

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[I]*. 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.

[1] [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)

### 2.1.1.1.2. Indicators

Reference: point (d)(ii) of Article 22(3) CPR and Article 8 ERDF and CF Regulation

Tabulka 2: Ukazatele výstupů

Priorita	Specifický cíl	Fond	Kategorie regionu	Identifikátor	Indicator	Měrná jednotka	Milník (2024)	Cíl (2029)
2	RSO3.2	EFRR	Přechod	RCO44	Délka nových nebo modernizovaných silnic – mimo TEN-T	km	2,00	13,50
2	RSO3.2	EFRR	Méně rozvinuté	RCO44	Délka nových nebo modernizovaných silnic – mimo TEN-T	km	3,00	14,60

Reference: point (d)(ii) of Article 22(3) CPR

Tabulka 3: Ukazatele výsledků

Priorita	Specifický cíl	Fond	Kategorie regionu	Identifikátor	Indicator	Měrná jednotka	Základní nebo referenční hodnota	Referenční rok	Cíl (2029)	Zdroj údajů	Poznámky
2	RSO3.2	EFRR	Přechod	RCR55	Počet uživatelů nově vybudovaných, rekonstruovaných nebo modernizovaných silnic za rok	oskm/rok	0,00	2020	220 000 000,00	podklady ŘSD, výpočet ŘO	
2	RSO3.2	EFRR	Přechod	RCR56	Časové úspory díky lepší silniční infrastruktuře	člověkodny/rok	0,00	2020	26 000,00	podklady ŘSD, výpočet ŘO	
2	RSO3.2	EFRR	Méně rozvinuté	RCR55	Počet uživatelů nově vybudovaných, rekonstruovaných nebo modernizovaných silnic za rok	oskm/rok	0,00	2020	228 000 000,00	podklady ŘSD, výpočet ŘO	
2	RSO3.2	EFRR	Méně rozvinuté	RCR56	Časové úspory díky lepší silniční infrastruktuře	člověkodny/rok	0,00	2020	27 000,00	podklady ŘSD, výpočet ŘO	

### 2.1.1.1.3. Indicative breakdown of the programmed resources (EU) by type of intervention

Reference: point (d)(viii) of Article 22(3) CPR

Table 4: Dimension 1 - intervention field

Priorita	Specifický cíl	Fond	Kategorie regionu	Kód	Částka (v EUR)
2	RSO3.2	EFRR	Přechod	090. Nově postavené nebo renovované další státní, regionální a místní přístupové silnice	104 413 415,00
2	RSO3.2	EFRR	Méně rozvinuté	090. Nově postavené nebo renovované další státní, regionální a místní přístupové silnice	174 590 251,00



2	RSO3.2	Celkem			279 003 666,00
---	--------	--------	--	--	----------------

Table 5: Dimension 2 - form of financing

Priorita	Specifický cíl	Fond	Kategorie regionu	Kód	Částka (v EUR)
2	RSO3.2	EFRR	Přechod	01. Grant	104 413 415,00
2	RSO3.2	EFRR	Méně rozvinuté	01. Grant	174 590 251,00
2	RSO3.2	Celkem			279 003 666,00

Table 6: Dimension 3 – territorial delivery mechanism and territorial focus

Priorita	Specifický cíl	Fond	Kategorie regionu	Kód	Částka (v EUR)
2	RSO3.2	EFRR	Přechod	33. Jiné přístupy – Žádné územní zaměření	104 413 415,00
2	RSO3.2	EFRR	Méně rozvinuté	33. Jiné přístupy – Žádné územní zaměření	174 590 251,00
2	RSO3.2	Celkem			279 003 666,00

Table 7: Dimension 6 – ESF+ secondary themes

Priorita	Specifický cíl	Fond	Kategorie regionu	Kód	Částka (v EUR)
----------	----------------	------	-------------------	-----	----------------

Table 8: Dimension 7 – ESF+\*, ERDF, Cohesion Fund and JTF gender equality dimension

Priorita	Specifický cíl	Fond	Kategorie regionu	Kód	Částka (v EUR)
2	RSO3.2	EFRR	Přechod	03. Neutrální z hlediska rovnosti žen a mužů	104 413 415,00
2	RSO3.2	EFRR	Méně rozvinuté	03. Neutrální z hlediska rovnosti žen a mužů	174 590 251,00
2	RSO3.2	Celkem			279 003 666,00

\* In principle, 40 % for the ESF+ contributes to gender tracking. 100 % is applicable when Member State chooses to use Article 6 ESF+

2.1.1. Priority: 3. Udržitelná městská mobilita (a alternativní paliva) (Specifický cíl městské mobility stanovený v čl. 3 odst. 1 písm. b) bodě viii) nařízení o EFRR a o Fondu soudržnosti)

2.1.1.1. Specific objective: RSO2.8. Promoting sustainable multimodal urban mobility, as part of transition to a net zero carbon economy (FS)

2.1.1.1.1. Interventions of the Funds

Reference: points (d)(i), (iii), (iv), (v), (vi) and (vii) of Article 22(3) CPR

The related types of actions – point (d)(i) of Article 22(3) CPR and Article 6 ESF+ Regulation:

Plánované intervence v oblasti nízkoemisní a bezemisní mobility 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 včetně transportovatelných mobilních stanic a zařízení k takovým stanicím přepravovaných. Podpořeny budou veřejně přístupné dobíjecí a plnicí stanice na území celé ČR s důrazem na síťový efekt.

Předmětem podporovaných investic do tratí je převedení nejzatíženějších autobusových linek do elektrické trakce a rozvoj elektrické trakce ve VHD, dokončení dlouhodobě připravovaných tratí do lokalit s vysokou hustotou osídlení či takové úpravy tratí, které zvýší konkurenceschopnost a kvalitu infrastruktury městské drážní dopravy a zvýší atraktivitu městské drážní dopravy zejména v dopravně vysoce exponovaných místech, jako jsou centra měst či významné přestupní uzly. 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).

Předmětem intervencí budou projekty zaměřené na výstavbu nových tramvajových a trolejbusových tratí s důrazem na propojení významných dopravních uzlů dosud nenapojených částí měst s centry měst.

Rovněž mohou být podpořeny následující typy projektů:

- komplexní rekonstrukce/modernizace tramvajových a trolejbusových tratí s důrazem na zvýšení kvality dopravní cesty, zvyšování cestovní rychlosti a snížení negativních externalit městské drážní dopravy
- výstavba a rekonstrukce/modernizace technického zázemí a infrastruktury městské drážní dopravy, přičemž podporovány budou pouze projekty v případech, kdy bude jasně prokázána potřeba dekarbonizace systému veřejné dopravy v daném městě stejně jako zvýšení kapacity udržitelného dopravního módu (tramvajového nebo trolejbusového systému) v daném městě.

Intervence budou směřovat zejména do oblastí s hustým osídlením, kde dochází nejčastěji ke kongescím s dopady na životní prostředí a veřejné zdraví a proto bude jedním z hlavních cílů podporovaných projektů rovněž snižování emisí škodlivin z dopravy (zejména PM10 a NO2).

Pokud během mid-term hodnocení programu vyjde najevo, že absorpční kapacita v oblasti infrastruktury městské drážní dopravy (tedy na projektech MHD v elektrické trakci) je nedostatečná, provede řídicí orgán realokaci prostředků ohrožených nedočerpáním do priority 1. V rámci priority 1 budou tyto prostředky využity na projekty modernizace a výstavby železničních tratí s tím, že se předpokládá podpora několika významných projektů v městských oblastech (tedy v metropolitních oblastech, resp. v aglomeracích).

Typy investic byly z hlediska DNSH vyhodnoceny v rámci NPO (*The types of actions have been assessed with the DNSH principle as compatible under the RRF*) a rovněž v rámci hodnocení SEA (viz kap. 6 Partnerství).

The main target groups - point (d)(iii) of Article 22(3) CPR:

Hlavní cílovou skupinou budou uživatelé drážní dopravy ve městech a v příměstských oblastech, tedy cestující a provozovatelé příslušných dobíjecích a plnicích stanic

Actions safeguarding equality, inclusion and non-discrimination – point (d)(iv) of Article 22(3) CPR and Article 6 ESF+ Regulation

Podpora projektů ke zvýšení využívání veřejné hromadné dopravy v elektrické trakci a projektů zaměřených na výstavbu nových a modernizaci stávajících tramvajových a trolejbusových tratí s důrazem na propojení dosud nenapojených částí měst s jejich centry a zvýšení atraktivity systému. Podpora rozvoje infrastruktury pro elektromobilitu a jiná alternativní paliva.

Rozvoj městské a příměstské hromadné dopravy v rámci IDS zvýší rovné příležitosti a zároveň podpoří skupiny obyvatel se sníženou schopností pohybu, orientace a komunikace. Realizací projektů se zvýší mobilita zdravotně postižených osob z obtížně dopravně dostupných oblastí.

Potřebu pohybovat se bez bariér nemají pouze lidé na vozíku. Odstranění bariér u staveb dopravní infrastruktury a doprovodné dopravní infrastruktury je v důsledku důležité pro všechny skupiny občanů např. osoby se sníženou schopností pohybu, orientace a komunikace, těhotné ženy, pečující osoby, rodiče s kočárkem, starší osoby se sníženou pohyblivostí nebo lidé s dočasným omezením pohyblivosti, a proto by se přístupnost prostředí měla stát zcela běžným standardem.

Projekty na podporu udržitelné multimodální městské mobility povedou ke zvýšení dopadu na rovné příležitosti, neboť jejich realizací dojde k odstraňování nerovností, např. modernizací tramvajových či železničních tratí včetně úpravy tramvajových či železničních zastávek s elektronickým označníkem přispívá ke zlepšení komfortu a kvality cestování veřejné hromadné dopravy v rámci IDS.

Podpora městské hromadné dopravy ve větších městech v elektrické trakci s cílem řešit nejen znečištění ovzduší v hustě osídlených oblastech (pomocí snížení využívání automobilů), ale rovněž řešit problém nedostatečného prostoru ve městech pro dopravu a umožnit „humanizaci“ uličního prostoru a zohlednění specifických potřeb zranitelných skupin obyvatelstva včetně seniorů, dětí, žen, pečujících osob nebo osob s omezenou schopností pohybu, orientace a komunikace.

Indication of the specific territories targeted, including the planned use of territorial tools – point (d)(v) of Article 22(3) CPR

Cílovým územím jsou nejvýznamnější města (resp. aglomerace/metropolitní oblasti) v ČR, tedy města se systémy drážní dopravy v elektrické trakci (tedy se sítí tramvajovou a/nebo trolejbusovou). Intervence budou cílit zejména na spojení nejvýznamnějších sídelních částí měst s jejich centry, příp. s částmi, kde jsou významně koncentrovány služby a pracovní příležitosti. Při realizaci tohoto specifického cíle se předpokládá využití ITI (integrovaných teritoriálních investic), přičemž stanovení podporovaných ITI je popsáno v rámci Dohody o partnerství.

Projekty budou realizovány v městech nad 40 tis. obyv. a musí vycházet z Plánů udržitelné městské mobility a také z programů zlepšování kvality ovzduší pro jednotlivé zóny a aglomerace (pokud je to relevantní). Většina projektů bude vycházet z integrovaných strategií a bude realizována prostřednictvím ITI.

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+ jsou 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.

The interregional, cross-border and transnational actions – point (d)(vi) of Article 22(3) CPR

-

The planned use of financial instruments – point (d)(vii) of Article 22(3) CPR

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[1]*. 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.

#### 2.1.1.1.2. Indicators

Reference: point (d)(ii) of Article 22(3) CPR and Article 8 ERDF and CF Regulation

Tabulka 2: Ukazatele výstupů

Priorita	Specifický cíl	Fond	Kategorie regionu	Identifikátor	Indicator	Měrná jednotka	Milník (2024)	Cíl (2029)
3	RSO2.8	FS		RCO55	Délka nových tramvajových tratí a tratí metra	km	1,50	28,00
3	RSO2.8	FS		RCO56	Délka rekonstruovaných nebo modernizovaných tramvajových tratí a tratí metra	km	0,00	2,80
3	RSO2.8	FS		RCO59	Infrastruktura pro alternativní paliva (plnicí/dobíjecí stanice)	plnicí/dobíjecí stanice	500,00	17 000,00
3	RSO2.8	FS		745002	Délka nových, rekonstruovaných nebo modernizovaných trolejbusových tratí	km	0,00	22,80
3	RSO2.8	FS		746201	Vybudování nové stanice metra	stanice	0,00	1,00

Reference: point (d)(ii) of Article 22(3) CPR

Tabulka 3: Ukazatele výsledků

Priorita	Specifický cíl	Fond	Kategorie regionu	Identifikátor	Indicator	Měrná jednotka	Základní nebo referenční hodnota	Referenční rok	Cíl (2029)	Zdroj údajů	Poznámky
3	RSO2.8	FS		RCR62	Počet uživatelů nové nebo modernizované veřejné dopravy za rok	uživatelé/rok	0,00	2020	10 900 000,00	ŘO	
3	RSO2.8	FS		RCR63	Počet uživatelů nových nebo modernizovaných tramvajových tratí a tratí metra za rok	uživatelé/rok	3 940 000,00	2020	61 600 000,00	ŘO	

#### 2.1.1.1.3. Indicative breakdown of the programmed resources (EU) by type of intervention

Reference: point (d)(viii) of Article 22(3) CPR

Table 4: Dimension 1 - intervention field

Priorita	Specifický cíl	Fond	Kategorie regionu	Kód	Částka (v EUR)
3	RSO2.8	FS		081. Infrastruktura čisté městské dopravy	851 816 869,00
3	RSO2.8	FS		086. Infrastruktura pro alternativní paliva	248 000 000,00
3	RSO2.8	Celkem			1 099 816 869,00

Table 5: Dimension 2 - form of financing

Priorita	Specifický cíl	Fond	Kategorie regionu	Kód	Částka (v EUR)
3	RSO2.8	FS		01. Grant	1 099 816 869,00
3	RSO2.8	Celkem			1 099 816 869,00

Table 6: Dimension 3 – territorial delivery mechanism and territorial focus

Priorita	Specifický cíl	Fond	Kategorie regionu	Kód	Částka (v EUR)
3	RSO2.8	FS		03. Integrované územní investice (ITI) – Funkční městské oblasti	752 154 727,00
3	RSO2.8	FS		33. Jiné přístupy – Žádné územní zaměření	347 662 142,00
3	RSO2.8	Celkem			1 099 816 869,00

Table 7: Dimension 6 – ESF+ secondary themes

Priorita	Specifický cíl	Fond	Kategorie regionu	Kód	Částka (v EUR)
----------	----------------	------	-------------------	-----	----------------

Table 8: Dimension 7 – ESF+\*, ERDF, Cohesion Fund and JTF gender equality dimension

Priorita	Specifický cíl	Fond	Kategorie regionu	Kód	Částka (v EUR)
3	RSO2.8	FS		03. Neutrální z hlediska rovnosti žen a mužů	1 099 816 869,00
3	RSO2.8	Celkem			1 099 816 869,00

\* In principle, 40 % for the ESF+ contributes to gender tracking. 100 % is applicable when Member State chooses to use Article 6 ESF+

## 2.2. Technical assistance priorities

### 2.2.1. Priority for technical assistance pursuant to Article 36(4) CPR: 4. Technická pomoc

Reference: point (e) of Article 22(3) CPR

#### 2.2.1.1. Intervention from the Funds

The related types of actions – point (e)(i) of Article 22(3) CPR

Priorita 4 bude zaměřena na podporu a zajištění implementace OP Doprava.

V rámci priority Technická pomoc může být dle čl. 35 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. Výše uvedené se může vztahovat jak na budoucí tak i předchozí programová období, tzn. financovány mohou být jak činnosti nezbytné pro úspěšnou realizaci OPD v programovém období 2021-2027, tak i výdaje nezbytné pro dokončení realizace programového období 2014-2020 a výdaje spojené s realizací počáteční fáze nového programového období 2028+.

Prostředky TP použije ŘO OPD k podpoře aktivit ke snížení administrativní zátěže na příjemce, a to zejména formou podpory 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 oddělily skupiny aktivit financovaných v OP TP a z priority 4 OPD. OP TP bude financovat horizontální aktivity a aktivity na úrovni Dohody o partnerství, z priority 4 OPD budou financovány aktivity ve specifických oblastech týkajících se OPD (např. mzdové náklady, vzdělávací aktivity, evaluace či publicita).

Podpora bude zaměřena především do následujících oblastí:

- **Rízení a kontrola programu** – zejména financování aktivit RO 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. 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 a zejména propagaci EU podílu na jednotlivých projektech spolufinancovaných v rámci operačního programu.
- **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.

The main target groups - point (d)(iii) of Article 22(3) CPR:

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 příjemce v sektoru doprava, kteří jsou odpovědní za správu dopravní infrastruktury ve vlastnictví státu).

#### 2.2.1.2. Indicators

Reference: point (e)(ii) of Article 22(3) CPR



Table 2: Output indicators

Fond	Kategorie regionu	Identifikátor	Indicator	Měrná jednotka	Milník (2024)	Cíl (2029)
FS		805000	Počet napsaných a zveřejněných analytických a strategických dokumentů (vč. evaluačních)	dokumenty	2,00	10,00
FS		820000	Počet uskutečněných školení, seminářů, workshopů, konferencí	aktivity	4,00	29,00
FS		825002	Počet pracovních míst financovaných z programu	FTE/rok	121,00	141,00
FS		821000	Počet účastníků vzdělávání	osoby	130,00	800,00

## 2.2.1.3. Indicative breakdown of the programmed resources (EU) by type of intervention

Reference point (e)(iv) of Article 22(3) CPR

Table 4: Dimension 1 - intervention field

Priorita	Fond	Kategorie regionu	Kód	Částka (v EUR)
4	FS		179. Informační a komunikační činnosti	1 185 590,00
4	FS		180. Příprava, provádění, monitorování a kontrola	44 668 634,00
4	FS		181. Hodnocení a studie, sběr údajů	537 145,00
4	Celkem			46 391 369,00

Table 7: Dimension 6 – ESF+ secondary themes

Priorita	Fond	Kategorie regionu	Kód	Částka (v EUR)
----------	------	-------------------	-----	----------------

Table 8: Dimension 7 – ESF+\*, ERDF, Cohesion Fund and JTF gender equality dimension

Priorita	Fond	Kategorie regionu	Kód	Částka (v EUR)
----------	------	-------------------	-----	----------------

\* In principle, 40 % for the ESF+ contributes to gender tracking. 100 % is applicable when Member State chooses to use Article 6 ESF+

### 3. Financing plan

Reference: points (g)(i), (ii) and (iii) of Article 22(3), Article 112(1), (2) and (3), and Articles 14 and 26 CPR

#### 3.1. Transfers and contributions (1)

Reference: Articles 14, 26 and 27 CPR

Programme amendment related to	<input type="checkbox"/> contribution to InvestEU
	<input type="checkbox"/> transfer to instruments under direct or indirect management
	<input type="checkbox"/> transfer between ERDF, ESF+, Cohesion Fund or to another Fund or Funds

(1) Applicable only to programme amendments in accordance with Articles 14 and 26 except complementary transfers to the JTF in accordance with Article 27 CPR. Transfers shall not affect the annual breakdown of financial appropriations at the MFF level for a Member State.

Table 15A: Contributions to InvestEU\* (breakdown by year)

Příspěvek z		Příspěvek do	Rozpis podle roků							
Fond	Kategorie regionu	InvestEU window	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	Celkem

\* For each new request for contribution, a programme amendment shall set out the total amounts for each year by Fund and by category of region.

Table 15B: Contributions to InvestEU\* (summary)

Fond	Kategorie regionu	Sustainable Infrastructure a)	Innovation and Digitisation b)	SME c)	Social Investment and Skills d)	Celkem (e)=(a)+(b)+(c)+(d)
Celkem						

\* Cumulative amounts for all contributions done through programme amendments during the programming period. With each new request for contribution, a programme amendment shall set out the total amounts for each year by Fund and by category of region.

Justification, taking into account how those amounts contribute to the achievement of policy objectives selected in the programme in accordance with Article 10(1) of the InvestEU Regulation

--

Table 16A: Transfers to instruments under direct or indirect management (breakdown by year)

Převody do		Převody z	Rozpis podle roků							
Fond	Kategorie regionu	Nástroj	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	Celkem

Table 16B: Transfers to instruments under direct or indirect management\* (summary)

Fond	Kategorie regionu	Celkem
Celkem		

\* Cumulative amounts for all transfers done through programme amendments during programming period. With each new request for transfer, a programme amendment shall set out the total amounts transferred for each year by Fund and by category of region.

Převody do nástrojů v rámci přímého nebo nepřímého řízení – odůvodnění

--

Table 17A: Transfers between ERDF, ESF+ and Cohesion Fund or to another Fund or Funds\* (breakdown by year)

Převody do		Převody z		Rozpis podle roků							
Fond	Kategorie regionu	Fond	Kategorie regionu	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	Celkem

\* Transfer to other programmes. Transfers between ERDF and ESF+ can only be done within the same category of region.

Table 17B: Transfers between ERDF, ESF+ and Cohesion Fund or to another Fund or Funds (summary)

	EFRR			ESF+			FS	ENRAF	AMIF	ISF	BMVI	Celkem
	Více rozvinuté	Přechod	Méně rozvinuté	Více rozvinuté	Přechod	Méně rozvinuté						
Celkem												

\* Cumulative amounts for all transfers done through programme amendments during the programming period. With each new request for transfer, a programme amendment shall set out the total amounts transferred for each year by Fund and category of region.

Transfers between shared management funds, including between cohesion policy funds - Justification

--

### 3.2. JTF: allocation in the programme and transfers (1)

### 3.3. Transfers between categories of region resulting from the mid-term review

Table 19A: Transfers between categories of region resulting from the mid-term review within the programme (breakdown by year)

Převody do	Převody z	Rozpis podle roků			
Kategorie regionu*	Kategorie regionu*	2025	2026	2027	Celkem

\* Applicable to ERDF and ESF+ only

Table 19B: Transfers between categories of region resulting from the mid-term review, to other programmes (breakdown by year)

Převody do	Převody z	Rozpis podle roků			
Kategorie regionu*	Kategorie regionu*	2025	2026	2027	Celkem

\* Applicable to ERDF and ESF+ only

### 3.4. Transfers back (1)

Table 20A: Transfers back (breakdown by year)

Převody do	Převody z		Rozpis podle roků							
InvestEU or other Union instrument	Fond	Kategorie regionu	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	Celkem

(1) Applicable only to programme amendments for resources transferred back from other Union instruments, including elements of AMIF, ISF and BMVI, under direct or indirect management, or from InvestEU.

Table 20B: Transfers back\* (summary)

Z	Do						
InvestEU / Instrument	EFRR			ESF+			Cohesion Fund
	Více rozvinuté	Přechod	Rozvinuté	Více rozvinuté	Přechod	Rozvinuté	

\* Cumulative amounts for all transfers done through programme amendments during programming period. With each new request for transfer, a programme amendment shall set out the total amounts transferred for each year by Fund and by category of region.

### 3.5. Financial appropriations by year

Reference: point (g)(i) of Article 22(3) CPR and Article 3, 4 and 7 JTF Regulation

Table 10: Financial appropriations by year

Fond	Kategorie regionu	2021	2022	2023	2024	2025	2026		2027		Celkem
							Financial appropriation without flexibility amount	Flexibility amount	Financial appropriation without flexibility amount	Flexibility amount	
EFRR*	Přechod	0,00	37 896 836,00	50 853 847,00	0,00	0,00	3 876 881,00	3 876 880,00	3 954 486,00	3 954 485,00	104 413 415,00
EFRR*	Méně rozvinuté	0,00	63 368 069,00	85 033 702,00	0,00	0,00	6 482 533,00	6 482 533,00	6 611 707,00	6 611 707,00	174 590 251,00
Celkem EFRR		0,00	101 264 905,00	135 887 549,00	0,00	0,00	10 359 414,00	10 359 413,00	10 566 193,00	10 566 192,00	279 003 666,00
FS		0,00	781 553 610,00	794 108 656,00	806 914 965,00	819 977 398,00	339 726 067,00	339 726 067,00	346 521 150,00	346 521 150,00	4 575 049 063,00
Celkem FS		0,00	781 553 610,00	794 108 656,00	806 914 965,00	819 977 398,00	339 726 067,00	339 726 067,00	346 521 150,00	346 521 150,00	4 575 049 063,00
Celkem		0,00	882 818 515,00	929 996 205,00	806 914 965,00	819 977 398,00	350 085 481,00	350 085 480,00	357 087 343,00	357 087 342,00	4 854 052 729,00

\* Amounts after the complementary transfer to the JTF.

### 3.6. Total financial appropriations by fund and national co-financing

Reference: point (g)(ii) of Article 22(3), Article 22(6) and Article 36 CPR

For programmes under the Investment for jobs and growth goal where technical assistance in accordance with Article 36(4) CPR was chosen in the Partnership Agreement

Table 11: Total financial appropriations by fund and national co-financing

Policy / JTF specific objective number or technical assistance	Priorita	Základ pro výpočet podpory Unie	Fond	Kategorie regionu*	Union contribution (a)=(g)+(h)	Breakdown of Union contribution		National contribution (b)=(c)+(d)	Indicative breakdown of national contribution		Celkem e) = a) + b)	Míra spolufinancování f) = a) / e)
						Less flexibility amount (g)	Flexibility amount (h)		Veřejné c)	Soukromé d)		
2	3	Celkem	FS		1 099 816 869,00	934 846 777,00	164 970 092,00	194 085 330,00	146 574 018,00	47 511 312,00	1 293 902 199,00	85,00
3	1	Celkem	FS		3 428 840 825,00	2 914 522 303,00	514 318 522,00	605 089 558,00	587 442 499,00	17 647 059,00	4 033 930 383,00	85,00
3	2	Celkem	EFRR	Přechod	104 413 415,00	96 582 050,00	7 831 365,00	44 748 607,00	44 748 607,00		149 162 022,00	70,00
3	2	Celkem	EFRR	Méně rozvinuté	174 590 251,00	161 496 011,00	13 094 240,00	30 810 045,00	30 810 045,00		205 400 296,00	85,00
TA36(4)	4	Celkem	FS		46 391 369,00	39 432 766,00	6 958 603,00	8 186 713,00	8 186 713,00		54 578 082,00	85,00
Celkem			EFRR	Přechod	104 413 415,00	96 582 050,00	7 831 365,00	44 748 607,00	44 748 607,00		149 162 022,00	70,00
Celkem			EFRR	Méně rozvinuté	174 590 251,00	161 496 011,00	13 094 240,00	30 810 045,00	30 810 045,00		205 400 296,00	85,00
Celkem			FS		4 575 049 063,00	3 888 801 846,00	686 247 217,00	807 361 601,00	742 203 230,00	65 158 371,00	5 382 410 664,00	85,00
Celkový součet					4 854 052 729,00	4 146 879 907,00	707 172 822,00	882 920 253,00	817 761 882,00	65 158 371,00	5 736 972 982,00	84,61

\* For ERDF: less developed transition, more developed, and where applicable, special allocation for outermost and northernly sparsely populated regions. For ESF+, less developed, transition, more developed and, where applicable, additional allocation for outermost regions. For Cohesion Fund: not applicable. for technical assistance, application of categories of region depends on selection of a fund.

\*\* Indicate the total JTF resources, including the complementary support transferred from the ERDF and the ESF+. The table shall not include the amounts in accordance to Article 7 JTF Regulation. In case of technical assistance financed from the JTF, the JTF resources should be split into resources related to Articles 3 and 4 JTF Regulation. For Article 4 JTF Regulation, there is no flexibility amount.

#### 4. Enabling conditions

Reference: point (i) of Article 22(3) CPR

Table 12: Enabling conditions

Základní podmínka	Fond	Specifický cíl	Fulfilment of enabling condition	Criteria	Fulfilment of criteria	Odkaz na příslušné dokumenty	Odůvodnění
1. Účinné mechanismy monitorování trhu s veřejnými zakázkami			Ano	Jsou zavedeny mechanismy sledování, které se vztahují na všechny veřejné zakázky a jejich zadávání v rámci fondů v souladu s právními předpisy Unie v oblasti zadávání veřejných zakázek. Tento požadavek zahrnuje:  1. Opatření k zajištění shromažďování účinných a spolehlivých údajů o postupech zadávání veřejných zakázek přesahujících finanční limity Unie v souladu s povinnostmi podávat zprávy podle článků 83 a 84 směrnice 2014/24/EU a článků 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>	Splněno, veškeré informace o zakázkách zadávaných v režimu ZZVZ jsou uvedeny v Informačním systému o veřejných zakázkách (ISVZ).  Zavést zásadu „pouze jednou“ – IS NIPEZ jsou napojeny na Informační systém základních registrů. 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 uveřejněna veškerá legislativa, metodiky, výkladová stanoviska.
				2. Opatření k zajištění toho, aby údaje zahrnovaly alespoň tyto prvky:	Ano	<a href="https://www.vestnikverejnychzakazek.cz/">https://www.vestnikverejnychzakazek.cz/</a> <a href="https://smlouvy.gov.cz/">https://smlouvy.gov.cz/</a>	Splněno: ad a) Věstník veřejných zakázek-

Základní podmínka	Fond	Specifický cíl	Fulfilment of enabling condition	Criteria	Fulfilment of criteria	Odkaz na příslušné dokumenty	Odůvodnění
				<p>a) kvalita a intenzita soutěže: jména vítězných uchazečů, počet počátečních uchazečů a smluvní cena;</p> <p>b) informace o konečné ceně po ukončení a o účasti malých a středních podniků jako přímých uchazečů, pokud vnitrostátní systémy tyto informace poskytují.</p>		www.isvz.cz	<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>Registr smluv</p> <p>Smlouvy nad 50 000 Kč se musí uveřejňovat v registru smluv, tzn. i ty smlouvy, co jsou zadáné na některou z výjimek ZZVZ, což jsou veškeré smlouvy nad prahovými hodnotami směrnic. Nalezneme zde např. tyto informace:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-identifikace vítězného dodavatele</li> <li>-cena s DPH, cena bez DPH</li> <li>-datum uzavření smlouvy</li> </ul> <p>ad b) Tyto informace jsou součástí Oznámení o výsledku zadávacího řízení v části V.2.2 a V.2.3 ve Věstníku veřejných zakázek.</p>
				3. Opatření k zajištění monitorování a analýzy údajů příslušnými vnitrostátními orgány v souladu s čl. 83 odst. 2 směrnice 2014/24/EU a čl. 99 odst. 2 směrnice 2014/25/EU.	Ano	http://www.portal-vz.cz/cs/Spoluprace-a-vymena-informaci/Vyrocnizpravyasouhrnneudajeovevejnyh-zakazk/Vyrocnizpravyostavuvevejnyh-zakazek	Monitorování a analýza údajů o VZ je prováděna ONEUIS a každoročně uveřejňována v rámci Výroční zprávy o VZ.



Základní podmínka	Fond	Specifický cíl	Fulfilment of enabling condition	Criteria	Fulfilment of criteria	Odkaz na příslušné dokumenty	Odůvodnění
				4. Opatření pro zpřístupnění výsledků analýzy veřejnosti v souladu s čl. 83 odst. 3 směrnice 2014/24/EU a čl. 99 odst. 3 směrnice 2014/25/EU.	Ano	<a href="http://www.isvz.cz">www.isvz.cz</a> <a href="https://www.isvz.cz/ISVZ/Podpora/ISVZ_open_data_vz.aspx">https://www.isvz.cz/ISVZ/Podpora/ISVZ_open_data_vz.aspx</a>	<p>ONEUIS/MMR poskytuje ze zákona OpenData na veřejné zakázky. Tato jsou poskytována prostřednictvím Informačního systému o veřejných zakázkách, tak Národního katalogu otevřených dat (NKOD).</p> <p>Data jsou poskytována v několika formátech, aby byla zajištěna vyšší uživatelská přívětivost (xlsx, XML, csv).</p>
				5. Opatření zajišťující, aby veškeré informace poukazující na podezření z kartelové dohody mezi uchazeči o veřejnou zakázku byly sdělovány příslušným vnitrostátním orgánům v souladu s čl. 83 odst. 2 směrnice 2014/24/EU a čl. 99 odst. 2 směrnice 2014/25/EU.	Ano	<a href="https://portal-vz.cz/wp-content/uploads/2019/12/%C3%9Apln%C3%A9-zn%C4%9Bn%C3%AD-z%C3%A1kona-%C4%8D.-134_2016-Sb.-o-zad%C3%A1v%C3%A1n%C3%AD-ve%C5%99ejn%C3%BDch-zak%C3%A1lek-%C3%BA%C4%8Dinn%C3%A9-od-26.-listopadu-2019.pdf">https://portal-vz.cz/wp-content/uploads/2019/12/%C3%9Apln%C3%A9-zn%C4%9Bn%C3%AD-z%C3%A1kona-%C4%8D.-134_2016-Sb.-o-zad%C3%A1v%C3%A1n%C3%AD-ve%C5%99ejn%C3%BDch-zak%C3%A1lek-%C3%BA%C4%8Dinn%C3%A9-od-26.-listopadu-2019.pdf</a>	<p>Veškerá podezření jsou sdělována ÚOHS, případně orgánům činným v trestním řízení dle trestního řádu podle § 8 odst. 1 věta druhá zákona č. 141/1961 Sb., o trestním řízení soudním.</p>
2. Nástroje a kapacita pro účinné uplatňování pravidel státní podpory			Ano	<p>Řídící orgány mají nástroje a kapacitu ověřovat soulad s pravidly státní podpory:</p> <p>1. v případě podniků v obtížích a podniků, na něž se vztahuje požadavek navrácení podpory;</p>	Ano	<a href="https://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=304/2013&amp;typeLaw=zakon&amp;what=Cislo_zakona_smlouvy">https://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=304/2013&amp;typeLaw=zakon&amp;what=Cislo_zakona_smlouvy</a> <a href="https://or.justice.cz/ias/ui/rejstrik">https://or.justice.cz/ias/ui/rejstrik</a> <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> Recovery of unlawful aid (europa.eu) Dotace EU - Veřejná podpora se zaměřením na podnik v obtížích	<p>1. Nástroje</p> <p>Poskytovatelé mají k dispozici základní, průběžně aktualizovanou a doplňovanou bázi metodických materiálů pro posuzování problematiky podniku v obtížích prostřednictvím informací uvedených zejména na stránce ÚOHS.</p> <p>Gestor se spolugestory připravili spec. MP k ověřování podniku v obtížích (PvO) včetně výpočtových tabulek.</p> <p>Cílový stav pro ŘO/poskytovatele: Poskytnutí metodických vodítek umožňujících v podmínkách každého programu vyhodnocení PvO.</p>

Základní podmínka	Fond	Specifický cíl	Fulfilment of enabling condition	Criteria	Fulfilment of criteria	Odkaz na příslušné dokumenty	Odůvodnění
							<p>Pro ověřování neoprávněně poskytnutých protiprávních a neslučitelných podpor mají žadatelé i poskytovatelé podpor k dispozici rejstříky na stránce ÚOHS a na stránce EK, (viz odkazy vlevo).</p> <p>V současné době je MP PvO formálně vydán a je součástí JNR. Dále je zřízena web. stránka MMR se základními údaji a odkazy k veřejné podpoře a PvO.</p> <p>2. Kapacity:</p> <p>Cílový stav: Zajištění dostatečných kapacit jak u ŘO/poskytovatelů, gestora a spolugestorů tak u AO, aby byla naplněna ZP.</p> <p>Průběžné vzdělávání a podpora vyčleněných kapacit u ŘO.</p>
				2. prostřednictvím přístupu k odbornému poradenství a pokynům ohledně záležitostí státní podpory, které poskytují odborníci na státní podporu místních nebo ústředních vnitrostátních orgánů.	Ano	<p><a href="https://www.uohs.cz/cs/verejna-podpora.html">https://www.uohs.cz/cs/verejna-podpora.html</a></p> <p><a href="https://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=215/2004&amp;typeLaw=zakon&amp;what=Cislo_zakona_smlouvy">https://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=215/2004&amp;typeLaw=zakon&amp;what=Cislo_zakona_smlouvy</a></p> <p>Dotace EU - Veřejná podpora se zaměřením na podnik v obtížích</p>	<p>1. Nástroje:</p> <p>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.</p> <p>1b) Jsou pořádány a připravovány konference a tematicky zaměřené semináře i workshopy.</p> <p>1c) ŘO mají zdroje z technické pomoci pro účast na zahraničních specializovaných akcích.</p> <p>1d) MMR a ÚOHS/MZe se dohodly na koncepci vzájemné spolupráce a dne 12. 6. 2020 podepsaly memorandum o spolupráci.</p>

Základní podmínka	Fond	Specifický cíl	Fulfilment of enabling condition	Criteria	Fulfilment of criteria	Odkaz na příslušné dokumenty	Odůvodnění
							<p>1e) Platformou pro předávání informací a vzájemné konzultace mezi gestory a ŘO je: Pracovní skupina pro veřejnou podporu.</p> <p>2. Kapacity:</p> <p>Aktuální stav: Kapacita implementační struktury je pro nové programové období zajištěna.</p>
3. Účinné provádění a uplatňování Listiny základních práv			Ano	<p>Jsou zavedeny účinné mechanismy k zajištění souladu s Listinou základních práv Evropské Unie (dále jen „Listina“), které zahrnují:</p> <p>1. Opatření k zajištění souladu programů podporovaných z fondů a jejich provádění s příslušnými ustanoveními Listiny.</p>	Ano	Pokyny k zajištění dodržování Listiny základních práv Evropské unie při provádění evropských strukturálních a investičních fondů („ESI fondy“)	<p>Podmínka je plněna předběžnou kontrolou všech programů z hlediska souladu s Listinou základních práv EU, která je prováděna řídicími orgány (ŘO) ve spolupráci s odborníky z Odboru lidských práv a ochrany menšin Úřadu vlády. Ti se podílí na tvorbě programových dokumentů a poskytují poradenství při stanovení cílů programu a řešení případných problémů. Jsou dle potřeby začleněni do monitorovacích výborů a dalších platforem, což přispívá k zajištění souladu programů s Listinou. Podobně jsou do těchto orgánů začleněny i nevládní organizace v souladu s principem partnerství, který se uplatňuje při přípravě programů i při jejich realizaci a monitorování. Podoba uplatňování principu partnerství byla schválena vládou a zaslána EK. Relevantní pracovníci ŘO jsou školeni v lidskoprávních otázkách obecně i ve vztahu k fondům EU. Je zřízena pracovní skupina z kontaktních bodů ŘO, která se pravidelně schází a předává si informace, diskutuje implementaci fondů a řeší problémy a sporné otázky.</p>

Základní podmínka	Fond	Specifický cíl	Fulfilment of enabling condition	Criteria	Fulfilment of criteria	Odkaz na příslušné dokumenty	Odůvodnění
				2. Opatření k zajištění toho, aby monitorovacímu výboru byly oznamovány případy nesouladu operací podporovaných z fondů s Listinou a stížnosti týkající se Listiny předložené v souladu s opatřeními přijatými podle čl. 69 odst. 7.	Ano	Statut monitorovacího výboru OP	Řešení těchto případů bude zajištěno prostřednictvím ŘO OP v rámci stížnostního mechanismu. Pravidla OP budou obsahovat e-mailovou adresu, kam může kdokoliv podat stížnost na porušení Listiny. Obdržený podnět ŘO vyhodnotí, dle potřeby konzultuje s gestorem HZP, poté jej vyřídí, popř. postoupí k vyřízení jinému příslušnému orgánu. Jednou ročně ŘO informuje MV o podnětech týkajících se porušení Listiny. Informace bude sdělovat, o jaký podnět se jedná, kdo jej podal, jak ŘO podnět vyřešil, jaká u oprávněného podnětu přijal ŘO opatření, popř. jakému jinému příslušnému orgánu postoupil podnět k vyřízení. Nebude-li ŘO v daném roce evidovat žádné podněty na porušení Listiny, i o tom informuje MV. Při řešení problémů bude Úřad vlády jako gestor základní podmínky ŘO poskytovat poradenství. Ke koordinaci přístupu bude napomáhat i výše zmíněná pracovní skupina. Tato pravidla budou součástí metodické dokumentace Národního orgánu pro koordinaci (NOK) a ŘO.
4. Provádění a uplatňování Úmluvy OSN o právech osob se zdravotním postižením v souladu s rozhodnutím Rady 2010/48/ES			Ano	Je zaveden vnitrostátní rámec pro zajištění provádění Úmluvy OSN o právech osob se zdravotním postižením, který zahrnuje:  1. Měřitelné cíle, mechanismy sběru údajů a monitorování.	Ano	Národní plán podpory rovných příležitostí pro osoby se zdravotním postižením na období 2021 – 2025 (NP OZP)	Národní plán podpory rovných příležitostí pro osoby se zdravotním postižením na období 2021-2025 byl schválen dne 20. července 2020 usnesením vlády č. 761.  Dle zažité a osvědčené praxe přijímá od roku 2005 Česká republika strategické dokumenty na podporu osob se zdravotním postižením vždy na pětileté období, proto bude i navazující národní plán přijat pro období 2026-2030.

Základní podmínka	Fond	Specifický cíl	Fulfilment of enabling condition	Criteria	Fulfilment of criteria	Odkaz na příslušné dokumenty	Odůvodnění
				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>Zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon) a po nabytí účinnosti Zákon č. 283/2021 Sb., stavební zákon</p> <p>Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích</p> <p>Zákon č. 365/2000 Sb., O informačních systémech veřejné správy a o změně některých dalších zákonů</p> <p>Zákon č. 198/2009 Sb., O rovném zacházení a o právních prostředcích ochrany před diskriminací a o změně některých zákonů</p> <p>Zák. č. 99/2019 Sb., O přístupnosti internetových stránek a mobilních aplikací</p>	Existují právní předpisy upravující danou oblast + pracovní skupina pro monitorování EAC zdravotní postižení, jejíž činnost bude pokračovat i v období 2021-2027.
				3. Opatření k zajištění toho, aby byly monitorovacímu výboru oznamovány případy nesouladu operací podporovaných z fondů s Úmluvou OSN o právech osob se zdravotním postižením a stížnosti týkající se Úmluvy předložené v souladu s opatřeními přijatými podle čl. 69 odst. 7.	Ano	Statut monitorovacího výboru OP	<p>Řešení těchto případů bude zajištěno prostřednictvím ŘO OP v rámci stížnostního mechanismu. Pravidla OP budou obsahovat kontaktní e-mailovou adresu, kam může kdokoliv podat stížnost na porušení Úmluvy. Obdržený podnět ŘO vyhodnotí, dle potřeby konzultuje s gestorem HZP, poté jej vyřídí, popř. postoupí k vyřízení příslušnému orgánu.</p> <p>Jednou ročně je ŘO povinen podat MV informaci o podnětech uplatněných v rámci daného OP týkajících se porušení Úmluvy, informace o tom, o jaký podnět</p>

Základní podmínka	Fond	Specifický cíl	Fulfilment of enabling condition	Criteria	Fulfilment of criteria	Odkaz na příslušné dokumenty	Odůvodnění
							<p>se jedná, kdo jej podal, jak ŘO podnět vyřešil, jaká u oprávněného podnětu přijal ŘO opatření, popř. jakému jinému příslušnému orgánu postoupil podnět k vyřízení. Nebude-li ŘO v daném roce evidovat žádné podněty na porušení Úmluvy, i o tom informuje MV.</p> <p>Při řešení problémů bude MPSV ŘO poskytovat poradenství. K tomu bude sloužit i pracovní skupina pro monitorování HZP složená z kontaktních bodů v rámci ŘO, která bude sdílet informace, diskutovat problémy a sporné otázky.</p>
3.1. Komplexní plánování dopravy na příslušné úrovni	FS EFRR	<p>RSO3.1. Developing a sustainable, climate resilient, intelligent, secure, sustainable and intermodal TEN-T</p> <p>RSO3.2. Developing and enhancing sustainable, climate resilient, intelligent and intermodal national, regional and local mobility, including improved access to TEN-T and</p>	Ano	<p>Je zavedeno multimodální mapování stávajících a plánovaných infrastruktur (kromě lokální úrovně) do roku 2030, které:</p> <p>1. zahrnuje ekonomické posouzení plánovaných investic podložené analýzou poptávky a modelováním dopravy, které by mělo zohlednit předpokládaný dopad otevření trhů železniční dopravy;</p>	Ano	Dopravní sektorové strategie – <a href="http://www.dopravnistrategie.cz">www.dopravnistrategie.cz</a>	<p>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 multimodální dopravní model použit i pro další zpracování akčních plánů a aktualizaci 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</p>

Základní podmínka	Fond	Specifický cíl	Fulfilment of enabling condition	Criteria	Fulfilment of criteria	Odkaz na příslušné dokumenty	Odůvodnění
		cross-border mobility					naváže v roce 2023 aktualizace celého dokumentu.
				2. je v souladu s prvky integrovaného vnitrostátního plánu v oblasti energetiky a klimatu souvisejícími s dopravou;	Ano	Koncepce veřejné dopravy - <a href="https://www.mdcz.cz/Media/Media-atiskove-zpravy/Vlada-schvalila-koncepci-verejne-dopravy,-resi-zaj">https://www.mdcz.cz/Media/Media-atiskove-zpravy/Vlada-schvalila-koncepci-verejne-dopravy,-resi-zaj</a>  Národní akční plán čisté mobility Koncepce nákladní dopravy Plány dopravní obslužnosti krajů – viz stránky jednotlivých krajů	Plány zlepšování kvality ovzduší jsou průřezově promítnuty v několika strategiích. Jedná se zejména o Bílou knihu – koncepci veřejné dopravy (aktualizována v roce 2020, platnost do roku 2025 s výhledem 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 byl v první polovině roku 2020 aktualizován. 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). Usnesení vlády u tohoto dokumentu požadovalo provést vyhodnocení plnění, které bylo ke konci roku 2020 vypracováno a následně zasláno na vládu ČR pro informaci. Na úrovni regionální vypracovaly jednotlivé kraje Plány dopravní obslužnosti, které rovněž s problematikou ochrany ovzduší úzce souvisejí.
				3. zahrnuje investice do koridorů hlavní sítě TEN-T definovaných v nařízení o NPE, v souladu s příslušnými pracovními plány koridorů hlavní sítě 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. Jedním z hlavních východisek pro Dopravní sektorové strategie je i Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské

Základní podmínka	Fond	Specifický cíl	Fulfilment of enabling condition	Criteria	Fulfilment of criteria	Odkaz na příslušné dokumenty	Odůvodnění
							dopravní síť a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU.
				4. v případě investic mimo koridory hlavní sítě TEN-T, a to i do přeshraničních úseků, zajišťuje doplňkovost pomocí dostatečného propojení městských sítí, 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 a případně informuje o zavádění evropského systému řízení železničního provozu (ERTMS) podle prováděcího nařízení Komise (EU) 2017/6;	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>	Ze strany Správy železniční dopravní cesty byl připraven a Ministerstvem dopravy následně schválen Národní implementační plán ERTMS (který je plně v souladu s Evropským prováděcím plánem evropského systému řízení železničního provozu). ERTMS v ČR je plánován pro celou železniční síť, byť pochopitelně s prioritami postupného naplňování. Orientace na ETCS, zejména druhé aplikační úrovně (ETCS Level2), směřuje k tomu, že ERTMS je v ČR pojato jako koordinované zavádění GSM-R a ETCS. Problematika interoperability je rovněž řešena v rámci Dopravních sektorových strategií (viz kritérium 1). Pozornost je věnována rovněž vybavování vozidel ERTMS, které bylo podporováno v OPD2 a je plánováno i pro OPD3.
				6. podporuje multimodalitu, identifikuje potřeby multimodální či překládkové dopravy a terminálů pro cestující;	Ano	Koncepce nákladní dopravy - <a href="https://www.mdcz.cz/Media/Media-atiskove-zpravy/Koncepce-nakladni-dopravy-pro-obdobi-2017-%E2%80%932023-r">https://www.mdcz.cz/Media/Media-atiskove-zpravy/Koncepce-nakladni-dopravy-pro-obdobi-2017-%E2%80%932023-r</a> Plány dopravní obslužnosti krajů – viz stránky jednotlivých krajů	Princip multimodality je zakotven ve všech klíčových dokumentech od DP přes DSS2 až po dokumenty řešící klíčové intervence pro tuto oblast. U terminálů pro multimodální nákladní dopravu klíčová východiska obsahuje Koncepce nákladní dopravy (do r. 2023,



Základní podmínka	Fond	Specifický cíl	Fulfilment of enabling condition	Criteria	Fulfilment of criteria	Odkaz na příslušné dokumenty	Odůvodnění
						Koncepce městské a aktivní mobility pro období 2021-2030	poté aktualizace). Byť vlastní intervence bude realizovat soukromý sektor, bude nezbytné, aby vycházely z principů stanovených v tomto strategickém dokumentu. U terminálů multimodální osobní dopravy jsou na krajské úrovni klíčové Plány dopravní obslužnosti krajů, jež určují nejvýznamnější přestupní body.  Problematicou se zabýval i projekt v rámci Prosperity. Značný význam má rovněž Koncepce městské a aktivní mobility pro období 2021-2030, v níž je řešen mj. vhodný přístup k plánování udržitelné městské mobility, a to i pro menší města. Tento dokument byl vládou schválen v lednu 2021.
				7. zahrnuje opatření s významem pro plánování infrastruktury, která jsou 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/aktualizace-narodniho-akcniho-planu-ciste-mobility--254445/">https://www.mpo.cz/cz/prumysl/zpracovatelsky-prumysl/automobilovy-prumysl/aktualizace-narodniho-akcniho-planu-ciste-mobility--254445/</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 a pravidelně s Ministerstvem průmyslu a obchodu komunikuje. Národní akční plán čisté mobility byl v první polovině roku 2020 aktualizován.
				8. předkládá výsledky 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="https://www.ibesip.cz/Pro-odborniky/Narodni-strategie-BESIP/Aktualni-strategie">https://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

Základní podmínka	Fond	Specifický cíl	Fulfilment of enabling condition	Criteria	Fulfilment of criteria	Odkaz na příslušné dokumenty	Odůvodnění
							každý rok aktualizována (vypracování nové proběhlo v roce 2020, na vládě ČR schváleno v lednu 2021). Z této strategie vycházejí i jednotlivé komunikační a propagační kampaně, které představují jeden z nejvýznamnějších nástrojů pro zlepšení bezpečnosti silničního provozu v podmínkách ČR.
				9. poskytuje informace o 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> Program rychlých spojení – <a href="https://www.mdcz.cz/Dokumenty/Strategie/Vysokorychlostni-trate">https://www.mdcz.cz/Dokumenty/Strategie/Vysokorychlostni-trate</a>	Problematika zajištění finančních prostředků, a to nejen ve fázi realizační, ale i ve fázi provozní představovala jedno z klíčových témat Dopravních sektorových strategií (kniha 9). Problematicke zajištění finančních prostředků se pochopitelně věnují i všechny ostatní zmíněné dokumenty. Z hlediska investic i provozu budou finančně velmi nákladná tzv. rychlá spojení, která jsou řešena v rámci Programu rozvoje rychlých železničních spojení v ČR.

## 5. Programme authorities

Reference: point (k) of Article 22(3) and Articles 71 and 84 CPR

Tabulka 13: Programové orgány

Programme authorities	Název instituce	Jméno kontaktní osoby	Funkce	E-mail
Řídicí orgán	Ministerstvo dopravy ČR - Odbor fondů EU	Ing. Marek Pastucha	ředitel	marek.pastucha@mdcr.cz
Auditní orgán	Ministerstvo financí - Auditní orgán	Mgr. Stanislav Bureš	ředitel	Stanislav.Bures@mfcz.cz
Subjekt, který čerpá platby od Komise	Ministerstvo financí - Národní fond	Ing. Veronika Ondráčková	ředitelka	Veronika.Ondrackova@mfcz.cz
Účetní funkce v případě, že je tato funkce svěřena subjektu mimo řídicí orgán	Ministerstvo financí - Národní fond	Ing. Veronika Ondráčková	ředitelka	Veronika.Ondrackova@mfcz.cz

The repartition of the reimbursed amounts for technical assistance pursuant to Article 36(5) CPR if more bodies are identified to receive payments from the Commission

Reference: Article 22(3) CPR

Table 13A: The portion of the percentages set out in point (b) of Article 36(5) CPR that would be reimbursed to the bodies which receive payments from the Commission in case of technical assistance pursuant to Article 36(5) CPR (in percentage points)

### **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, hospodářští 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**

Řídicí 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 předávanými monitorovacímu výboru a rovněž seznamem členů na internetových stránkách Řídicího orgánu.

Monitorovací výbor bude složen pouze ze zástupců subjektů, jejichž společným posláním je naplňování stanovených cílů programu. RO 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.

### **Hodnocení vlivu na životní prostředí**

„Během přípravy OPD 2021-2027, bylo provedeno kompletní hodnocení vlivu koncepce na životní prostředí (SEA) v souladu se zákonem č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí. Řídicí orgán Operačního programu Doprava pro programové období 2021-2027 zajistí efektivní uplatňování opatření pro předcházení, vyloučení, snížení a kompenzaci významných negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví navržených ve Vyhodnocení koncepce z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví pro Operační program Doprava 2021-2027, a to včetně zohlednění navržených kritérií pro výběr projektu.

Komunikace OPD pro období 2021–2027 využívá zkušenosti z komunikace v předcházejícím období a ze Společné komunikační strategie evropských fondů v ČR (SKS), kterou vypracoval NOK ve spolupráci s členy PS publicita.

Dle doporučení SKS a na základě analýzy současné situace byly stanoveny **cíle komunikace, cílové skupiny a klíčová sdělení, etapy komunikace, monitorování a rozpočet.**

#### **Hlavní cílové skupiny:**

- potenciální žadatelé, příjemci (např. státní podniky a organizace, st. příspěvkové organizace, podnikatelské subjekty, malé, střední, velké podniky a neziskové organizace působící v oblasti alternativních paliv, multimodální dopravy a silniční provoz, dopravní podniky, městské příspěvkové organizace aj.), potenciální/koneční uživatelé pomoci (realizovaných projektů) a odborná veřejnost (MV OPD, EK a PS publicita, vědci, dopravní experti aj.)
- široká a odborná veřejnost (primární úkol NOK MMR).

#### **Hlavní cíle komunikace:**

- 1) Zvýšení obecného povědomí o projektech a činnosti OPD a tím současně o možnostech spolufinancování infrastrukturních projektů v ČR prostřednictvím evropských strukturálních fondů, což přispívá k úspěšné realizaci programu.
- 2) Posílení pozitivního vnímání přínosů kohezní politiky v povědomí široké veřejnosti a prospěšnosti projektů OPD.

Specifické cíle reflektují potřebu rozdílné úrovně komunikace vzhledem k cílovým skupinám. U potenciálních žadatelů a příjemců podpory (podnikatelské subjekty, státní podniky aj.) zůstává cílem zvýšení míry informovanosti o možnostech podpory projektů v rámci vyhlašovaných výzev, a to jak prostřednictvím školení, seminářů nebo workshopů, tak online komunikace (webové stránky OPD.cz, sociální sítě atp.). V případě odborné a široké veřejnosti patří k cílům posílení povědomí o činnosti programu a jeho přínosech (např. prostřednictvím soc. sítí, YouTube, propagací podpory z EU na veřejných akcích aj.).

#### **Komunikační nástroje**

Mezi klíčové komunikační nástroje OPD patří:

- ***zastřešující webové stránky programu*** (www.opd.cz), kde budou v průběhu celého období zveřejňovány veškeré realizované a plánované aktivity, uveřejňovány výzvy pro předkládání projektů, zveřejňovány pozvánky na konference nebo semináře aj.;
- ***sociální sítě*** - se zacílením na danou skupinu, která sleduje a sdílí příspěvky, čímž dochází k posilování povědomí o podpoře z EU;
- ***newsletter OPDěčko*** nepravidelný oběžník především v elektronické podobě;
- ***reklama*** ve formě mediálních kampaní v tisku a na internetu atp.;
- ***semináře / workshopy*** cílem je podpořit osobní kontakt s žadateli/příjemci a zájemci o dopravní problematiku z řad široké a odborné veřejnosti;

· **doplňkové aktivity** - např. *Putovní po projektech OPD* (o které má široká veřejnost v ČR již tradičně vysoký zájem).

### **Etapv komunikace**

V průběhu celého programového období budou komunikační aktivity reagovat na aktuální situaci v oblasti implementace programu a zohledňovat aktuální trendy v oblasti komunikace. Obecně lze komunikaci OPD rozdělit do několika etap. Nejprve bude v komunikaci dominovat **etapa budování znalosti a informování o příležitostech nového programu**. Současně bude pokračovat **etapa informování o výsledcích předchozího programového období** (o dosavadních přínosech a výsledcích programového období 2014-2020). S vyhlášením prvních výzev se bude komunikace soustředit především na **budování znalosti a informování o příležitostech** (o zahájení nového programového období, jeho cílech, podporovaných oblastech, novinkách, představení jednotlivých specifických cílů OPD, oboznámit potenciální žadatele s konkrétními podmínkami a postupem při žádání o dotaci) a současně se bude prolínat s **etapou motivování a mobilizace** (prezentace úspěšných projektů, jejich přínosů a motivace dalších žadatelů, propagace otevřenosti a komunikativnosti ŘO a ZS a jejich nápomocný přístup). V letech následujících začne pomalu převažovat **etapa zaměřená na budování povědomí o výsledcích a přínosech** (prezentace podpořených projektů prostřednictvím očekávaných přínosů pro veřejnost, změna povědomí veřejnosti o znalosti OPD a podpoře z EU, posílení pozitivního vnímání role ŘO/ZS jako efektivní veřejné správy).

### **Plánovaný rozpočet**

Předpokládaný rozpočet na programové období je přibližně 1,18 mil. EUR.

### **Monitorování a hodnocení, včetně cílů a indikátorů**

Monitorováním aktivit je pověřen Monitorovací výbor OPD, sledování indikátorů je úkolem ŘO OPD.

Strategickými interními indikátory výsledku jsou:

- **počet uskutečněných školení, seminářů, workshopů, konferencí**
- **počet uspořádaných informačních a propagačních aktivit**

Provedené aktivity budou průběžně monitorovány a vyhodnocovány, a to prostřednictvím ukazatelů na úrovni výstupů a výsledků realizovaných aktivit informovanosti a publicity.

8. Use of unit costs, lump sums, flat rates and financing not linked to costs

Odkaz: články 94 a 95 nařízení o společných ustanoveních

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

Zamýšlené použití článků 94 a 95 nařízení o společných ustanoveních	Ano	Ne
Od přijetí bude program využívat úhrady příspěvku Unie na základě jednotkových nákladů, jednorázových částek a paušálních sazeb v rámci priority podle článku 94 nařízení o společných ustanoveních	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Od přijetí bude program využívat úhrady příspěvku Unie na základě financování nesouvisejícího s náklady podle článku 95 nařízení o společných ustanoveních	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

## Appendix 1: Union contribution based on unit costs, lump sums and flat rates

### A. Shrnutí hlavních prvků

Priorita	Fond	Specifický cíl	Kategorie regionu	Estimated proportion of the total financial allocation within the priority to which the SCO will be applied in %	Druh(y) dotyčné operace		Ukazatel aktivující úhradu		Měrná jednotka pro ukazatel aktivující úhradu	Type of SCO (standard scale of unit costs, lump sums or flat rates)	Amount (in EUR) or percentage (in case of flat rates) of the SCO
					Kód(1)	Popis	Kód(2)	Popis			

(1) This refers to the code for the intervention field dimension in Table 1 of Annex I to the CPR and the Annex IV to the EMFAF regulation

(2) This refers to the code of a common indicator, if applicable



## Appendix 1: Union contribution based on unit costs, lump sums and flat rates

### B. Podrobnosti podle druhu operace

### C. Výpočet standardní stupnice jednotkových nákladů, jednorázových částek nebo paušálních sazeb

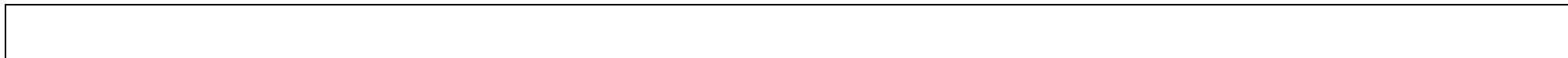
1. Zdroj údajů použitých pro výpočet standardní stupnice jednotkových nákladů, jednorázových částek nebo paušálních sazeb (kdo údaje vytvořil, sbíral a zaznamenával; kde jsou údaje uchovávány; termíny; validace atd.)

2. Upřesněte, proč jsou navrhovaná metoda a výpočet na základě čl. 94 odst. 2 nařízení o společných ustanoveních relevantní pro daný druh operace.

3. Please specify how the calculations were made, in particular including any assumptions made in terms of quality or quantities. Where relevant, statistical evidence and benchmarks should be used and, if requested, provided in a format that is usable by the Commission.

4. Vysvětlete, jak jste zajistili, aby do výpočtu standardní stupnice jednotkových nákladů, jednorázové částky nebo paušální sazby byly zahrnuty pouze způsobilé výdaje.

5. Assessment of the audit authority(ies) of the calculation methodology and amounts and the arrangements to ensure the verification, quality, collection and storage of data.



Appendix 2: Union contribution based on financing not linked to costs

A. Shrnutí hlavních prvků

Priorita	Fond	Specifický cíl	Kategorie regionu	Částka, na kterou se vztahuje financování nesouvisející s náklady	Type(s) of operation covered		Conditions to be fulfilled/results to be achieved triggering reimbursement by the Commission	Ukazatel		Měrná jednotka podmínek, které musí být splněny / výsledků, kterých má být dosaženo za účelem aktivace úhrady ze strany Komise	Předpokládaná metoda úhrady výdajů příjemce či příjemců
					Kód (1)	Popis		Kód (2)	Popis		

(1) This refers to the code for the intervention field dimension in Table 1 of Annex I to the CPR and the Annex IV to the EMFAF regulation

(2) This refers to the code of a common indicator, if applicable

## B. Podrobnosti podle druhu operace

### Appendix 3: List of planned operations of strategic importance with a timetable

#### Article 22(3) CPR

V rámci OPD3 budou podpořeny následující operace strategického významu:

**Rekonstrukce ŽST Brno - Královo Pole** (příjemce Správa železnic)

*Vydáno územní rozhodnutí a zažádáno o stavební povolení, předpoklad zahájení stavby: 01/2023, předpoklad uvedení do provozu: 12/2024*

**Modernizace trati Hradec Králové - Pardubice - Chrudim, 3. stavba, zdvoukolejnění Pardubice-Rosice nad Labem - Stéblová** (příjemce Správa železnic)

*Stavba zahájena, předpoklad uvedení do provozu: 12/2023*

**ETCS Ústí nad Orlicí – Lichkov** (příjemce Správa železnic)

*Probíhají projekční práce, předpoklad zahájení stavby: 01/2022, předpoklad uvedení do provozu: 02/2023*

**D6 Krupá, přeložka** (příjemce Ředitelství silnic a dálnic)

*Vydáno územní rozhodnutí i stavební povolení, předpoklad zahájení stavby: 2022, předpoklad uvedení do provozu: 2024*

**I/34 Lišov – Vranín** (příjemce Ředitelství silnic a dálnic)

*Vydáno územní rozhodnutí a zažádáno o stavební povolení, předpoklad zahájení stavby: 2022, předpoklad uvedení do provozu: 2024*

## DOCUMENTS

Document title	Document type	Document date	Local reference	Commission reference	Files	Sent date	Sent by
Příloha 1 Strategická východiska a dokumenty	Doplňkové informace	5.1.2022	1		Příloha č. 1 Strategická východiska a dokumenty		
Priloha 2_Stanovisko SEA k OPD 2021-2027	Doplňkové informace	11.1.2022	2		Stanovisko SEA k OPD 2021-2027		
Priloha 3_DNSH k OPD 2021-2027	Doplňkové informace	11.1.2022	3		Priloha 3_DNSH k OPD 2021-2027		