

OPERAČNÍ PROGRAM DOPRAVA

2021 - 2027

Verze 1.0

OBSAH

1	STRATEGIE PROGRAMU: HLAVNÍ PROBLÉMY SOUVISEJÍCÍ S ROZVOJEM A POLITICKÉ REAKCE	5
2	PRIORITY	25
2.1	Priority jiné než technická pomoc	25
2.1.1	Priorita 1 – FS: Evropská, celostátní a regionální mobilita	25
2.1.1.1	Specifický cíl - Rozvoj udržitelné, inteligentní, bezpečné a intermodální sítě TEN-T odolné vůči změnám klimatu	26
2.1.1.1.1	Intervence fondů	26
2.1.1.1.2	Ukazatele	32
2.1.1.1.3	Orientační rozdělení programových zdrojů (EU) podle typu intervence (nevztahuje se na ENRAF)	35
2.1.1.1.4	Orientační rozdělení programových zdrojů (EU) podle typu intervence pro ENRAF	37
2.1.1.2	Specifický cíl – Rozvoj udržitelné, inteligentní a intermodální celostátní, regionální a místní mobility odolné vůči změnám klimatu, včetně lepšího přístupu k síti TEN-T a přeshraniční mobility;	37
2.1.1.2.1	Intervence fondů	37
2.1.1.2.2	Ukazatele	41
2.1.1.2.3	Orientační rozdělení programových zdrojů (EU) podle typu intervence (nevztahuje se na ENRF)	43
2.1.1.2.4	Orientační rozdělení programových zdrojů (EU) podle typu intervence pro ENRAF	44
2.1.1.3	Specifický cíl zaměřený na materiální deprivaci	45
2.1.2	Priorita 2- EFRR: Celostátní silniční mobilita zajišťující konektivitu k síti TEN-T	46
2.1.2.1	Specifický cíl - Rozvoj udržitelné, inteligentní a intermodální celostátní, regionální a místní mobility odolné vůči změnám klimatu, včetně lepšího přístupu k síti TEN-T a přeshraniční mobility	47
2.1.2.1.1	Intervence fondů	47
2.1.2.1.2	Ukazatele	49
2.1.2.1.3	Orientační rozdělení programových zdrojů (EU) podle typu intervence (nevztahuje se na ENRF)	52
2.1.2.1.4	Orientační rozdělení programových zdrojů (EU) podle typu intervence pro ENRAF	53
2.1.2.2	Specifický cíl zaměřený na materiální deprivaci	54
2.1.3	Priorita 3 - FS: Udržitelná městská mobilita (a alternativní paliva)	55
2.1.3.1	Specifický cíl - Podpora udržitelné multimodální městské mobility	56
2.1.3.1.1	Intervence fondů	56
2.1.3.1.2	Ukazatele	59
2.1.3.1.3	Orientační rozdělení programových zdrojů (EU) podle typu intervence (nevztahuje se na ENRAF)	61
2.1.3.1.4	Orientační rozdělení programových zdrojů (EU) podle typu intervence pro ENRAF	62
2.1.3.2	Specifický cíl zaměřený na materiální deprivaci	63
2.2	Priorita 4 – FS: Technická pomoc	64
2.2.1	Priorita pro technickou pomoc dle článku 36 odst. 4	64
2.2.1.1	Intervence fondů	64
2.2.1.2	Ukazatele	66
2.2.1.3	Orientační rozdělení programových zdrojů (EU) podle typu intervence	67
2.2.2	Priorita pro technickou pomoc dle článku 37	69

2.2.2.1	Popis technické pomoci v rámci financování nesouvisejícího s náklady – článek 37	69
2.2.2.2	Orientační rozdělení programových zdrojů (EU) podle typu intervence	69
Číslo priority		69
Fond		69
Kategorie regionu		69
Kód		69
Částka (v EUR)		69
3	PLÁN FINANCOVÁNÍ	70
3.1	Převody a příspěvky	70
3.2	Fond pro spravedlivou transformaci: přidělení prostředků v programu a převody	77
3.2.1	Příděl z FST na program před převody podle priorit (v příslušných případech)	77
3.2.2	Převody do Fondu pro spravedlivou transformaci jako doplňková podpora (v příslušných případech) 77	
3.3	Převody mezi kategoriemi regionů vyplývající z přezkumu v polovině období	82
3.4	Zpětné převody	83
3.5	FINANČNÍ PROSTŘEDKY PODLE ROKU	85
3.6	Celková výše finančních prostředků podle fondu a vnitrostátního spolufinancování	91
4	ZÁKLADNÍ PODMÍNKY	102
5	PROGRAMOVÉ ORGÁNY	121
6	PARTNERSTVÍ	123
7	KOMUNIKACE A VIDITELNOST	124
8	VYUŽITÍ JEDNOTKOVÝCH NÁKLADŮ, JEDNORÁZOVÝCH ČÁSTEK, PAUŠÁLNÍCH SAZEB A FINANCOVÁNÍ NESOUVISEJÍCÍHO S NÁKLADY	125
DODATEK 1		126
PŘÍSPĚVEK UNIE NA ZÁKLADĚ JEDNOTKOVÝCH NÁKLADŮ, JEDNORÁZOVÝCH ČÁSTEK A PAUŠÁLNÍCH SAZEB		126

DODATEK 2.....	131
PŘÍSPĚVEK UNIE NA ZÁKLADĚ FINANCOVÁNÍ NESOUVISEJÍCÍHO S NÁKLADY.....	131
DODATEK 3.....	135
SEZNAM PLÁNOVANÝCH OPERACÍ STRATEGICKÉHO VÝZNAMU S HARMONOGRAMEM (ČL. 22 ODST. 3).....	135
DODATEK 4.....	136
AKČNÍ PLÁN ENRAF PRO KAŽDÝ NEJVZDÁLENĚJŠÍ REGION	136

Šablona pro programy podporované z EFRR (cíl Investice pro zaměstnanost a růst), ESF+, FST Fondu soudržnosti a ENRAF – čl. 21 odst. 3

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

¹ Čísla v hranatých závorkách uvádějí počet znaků.

1 STRATEGIE PROGRAMU: HLAVNÍ PROBLÉMY SOUVISEJÍCÍ S ROZVOJEM A POLITICKÉ REAKCE¹

Odkaz: čl. 22 odst. 3 písm. a) body i) až viii) a x) a čl. 22 odst. 3 písm. b)

Souhrn hlavních úkolů:

Sektor dopravy představuje jeden z pilířů hospodářství České republiky, který i přes zřetelný pokrok v posledních letech stále obsahuje mnoho nedořešených problémů i nových výzev. Sektor dopravy ovlivňuje prakticky všechny oblasti veřejného i soukromého života a podnikatelské sféry a je nutnou podmínkou pro zvyšování konkurenceschopnosti České republiky a její udržitelný rozvoj. Stav dopravní infrastruktury stále zaostává za členskými státy, které se staly členy EU dříve než ČR. Síť páteří infrastruktury není stále plně dokončena. Tato skutečnost snižuje výkonnost průmyslu i ekonomiky ČR jako celku, má negativní vliv na stav životního prostředí a z důvodu špatné dopravní dostupnosti některých regionů přispívá i k růstu socioekonomických disparit. Zastaralá dopravní infrastruktura nedokáže pojmout zvyšující se intenzitu dopravy a zvyšující se rozsah přepravy (včetně nebezpečných látek). Tyto skutečnosti způsobují nárůst počtu dopravních nehod a limitují plnohodnotné zabezpečení bezpečnosti a plynulosti provozu. Hlavní úkoly v oblasti investic v sektoru dopravy v první řadě vycházejí z priorit a cílů relevantních strategických dokumentů EU a ČR.

Dokument „SDĚLENÍ KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU, EVROPSKÉ RADĚ, RADĚ, EVROPSKÉ CENTRÁLNÍ BANCE A 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“ (Dále jen „Zpráva o ČR“) v první řadě zdůrazňuje, že **„nižší úroveň investic do dopravní infrastruktury může zvyšovat regionální rozdíly.“** Česká republika je tranzitní zemí, což klade velké nároky na infrastrukturu a různé druhy dopravy v zemi. Dokončení evropských dopravních koridorů ještě zdaleka není hotovo a příměstská infrastruktura je stále nedostatečná, což omezuje možnosti dojíždění za prací i dostupnost bydlení. Nedostatečné dopravní spojení rovněž odrazuje od podnikatelské činnosti, zejména v odlehlých regionech.

Zastřešujícím strategickým 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 roku 2050.

¹ U programů omezených na podporu specifického cíle stanoveného v čl. 4 odst. 1 písm. m) nařízení o ESF+ se popis programové strategie nemusí týkat výzev uvedených v čl. 22 odst. 3 písm. a) bodech i), ii) a vi) nařízení o společných ustanoveních.

Ačkoliv v prosinci 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**, mezi jejíž hlavní cíle, k jejichž plnění bude OPD přispívat patří:

- snížení závislosti Evropy na dovozu ropy a pokles emisí uhlíku v dopravě do roku 2050 o 60 %;
- převedení 30 % silniční nákladní přepravy nad 300 km na jiné druhy dopravy, jako např. na železniční či vnitrozemskou vodní dopravu do roku 2030, a více než 50 % do roku 2050;
- dokončení evropské vysokorychlostní železniční sítě do roku 2050, ztrojnásobení délky stávajících vysokorychlostních železničních sítí do roku 2030 a udržení husté železniční sítě ve všech členských státech;
- do roku 2050 většina objemu přepravy cestujících na střední vzdálenost realizovaná po železnici;
- plné zprovoznění celounijní multimodální hlavní sítě TEN-T do roku 2030 s tím, že do roku 2050 by tato síť byla vysoce kvalitní a kapacitní s odpovídajícím souborem informačních služeb;
- do roku 2050 propojení všech letišť na hlavní síti na železnici, pokud možno vysokorychlostní;
- snížení používání konvenčně poháněných automobilů v městské dopravě do roku 2030 na polovinu, jejich postupné vyřazení z provozu ve městech do roku 2050;
- do roku 2030 ve velkých městech zavedení městské logistiky v podstatě bez obsahu CO₂.

Z výše uvedené **Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu** obsahující aktualizaci některých cílů evropské dopravní politiky však tento programový dokument rovněž vychází. Zejména se jedná o cíle související s dekarbonizací sektoru dopravy a jeho 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 jejich důležitými dopravními uzly prostřednictvím hlavní a globální sítě TEN-T.

Dalšími důležitými relevantními dokumenty EU jsou:

Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797 ze dne 11. května 2016 o interoperabilitě železničního systému v Evropské unii a na ní návazná Nařízení Komise (EU) 2016/919 ze dne 27. května 2016 o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se subsystémů „Řízení a zabezpečení“ železničního systému v Evropské unii a Prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/773 a 2019/774 a 2019/776 o technické specifikaci pro jednotlivé subsystémy interoperability;

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

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

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

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

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

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

V oblasti městské udržitelné mobility, která bude tvořit nejvýznamnější část třetí prioritní osy (financované v rámci cíle politiky 2 – Zelenější, nízkouhlíková Evropa díky podpoře přechodu na čistou a spravedlivou energii, zelených a modrých investic, oběhového hospodářství, přizpůsobení se změnám klimatu a prevence řízení rizik) budou brány v úvahu i výsledky auditní zprávy Evropského účetního dvora „Udržitelná městská mobilita v EU: bez odhodlání členských států není možné podstatné zlepšení.“

Jelikož jeden z hlavních cílů ŘO je posun OPD směrem k většímu zohlednění principů udržitelnosti, budou v úvahu brány rovněž výsledky studie „Mainstreaming the environment in EU transport funding.“

Na národní úrovni je stěžejním dokumentem **Dopravní politika pro období 2021 – 2027 s výhledem do roku 2050**, která v první řadě implementuje cíle a indikátory evropské dopravní politiky a v širších souvislostech v celém resortu dopravy identifikuje hlavní problémy sektoru a navrhuje opatření

na jejich řešení. Je východiskem pro navazující strategie a procesy, které rozpracovávají jednotlivé oblasti dopravní politiky do větší podrobnosti. Princip dopravní politiky lze shrnout následovně:

1. Budou hledána taková opatření, která umožní dopravou osob i věcí šetřit tak, aby přepravní potřeby vznikaly co nejméně, aniž by to ovlivnilo hospodářský rozvoj (optimalizace přepravních potřeb). K tomu budou zaváděny výsledky aplikovaného výzkumu do praxe a využity moderní technologie, dojde ke zlepšení územního plánování zejména ve městech a bude podpořena restrukturalizace ekonomiky směrem k tvorbě vyšší přidané hodnoty.
2. Dopravní systém splňující výše uvedenou vizi musí být založen na multimodálním přístupu, který spočívá ve využití výhod jednotlivých druhů dopravy a musí být založen na mezioborové spolupráci. V případě koncentrovaných (silných a pravidelných) přepravních proudů je nezbytné více využívat energeticky efektivnější druhy dopravy podporované k tomuto účelu vybudovanou kvalitní dopravní infrastrukturou, a to včetně energetické a informační nadstavby, neboť právě ty dosahují nejnížší energetickou náročnost (kWh/oskm, kWh/tkm) a rovněž i nejnížší produkci oxidu uhličitého (kg/oskm, kg/tkm).
3. Jednotlivé druhy dopravy je nutné rozvíjet s ohledem na potřebnou dostupnost jednotlivých regionů, s ohledem na přepravní potřeby a s ohledem na snížení vlivů na životní prostředí. Předpokladem je kvalitní a moderními technologiemi vybavená dopravní infrastruktura i dopravní prostředky ke sdílení informací a dat o přepravě, musí být splněny podmínky pro energetickou efektivitu a minimalizaci emisí v rámci jednotlivých druhů dopravy. Je nutné úzce provázat dopravní systém se systémem energetickým, energetiku v dopravě je nutné posuzovat jako celek, využívání fosilních paliv je nutné minimalizovat, a to jak z důvodu ochrany klimatu, tak i z důvodu ochrany životního prostředí a zdraví obyvatelstva.

Uvedené tři principy budou aplikovány na základě specifického přístupu k jednotlivým regionům (dálková a meziregionální doprava, města a aglomerace, venkovský prostor, periferní oblasti).

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

- modernizace, rozvoj a oživení železniční a vodní dopravy;
- zlepšení kvality silniční dopravy;
- omezení vlivů dopravy na životní prostředí a veřejné zdraví;
- provozní a technická interoperabilita evropského železničního systému;
- rozvoj transevropské dopravní sítě;
- zvýšení bezpečnosti dopravy;
- rozvoj městské, příměstské a regionální hromadné dopravy v rámci IDS;

- využití nejmodernějších dostupných technologií a globálních navigačních družicových systémů – GNSS;
- zavádění alternativních pohonů ve všech druzích dopravy.;
- podpora alternativních modelů veřejné dopravy v periferních a řídko zalidněných územích;

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

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

- **Koncepce veřejné dopravy 2021 – 2025** s výhledem do roku 2030, která sleduje vytvoření podmínek pro kvalitní a efektivní veřejnou dopravu a kromě vztahů poptávky a objednávky a provozního modelu veřejné dopravy řeší také otázky její organizace a financování;
- **Celostátní plán dopravní obslužnosti, Plány dopravní obslužnosti území jednotlivých krajů a Plány dopravní obslužnosti obcí** které vytvářejí podmínky pro hospodárné, efektivní a účelné zajišťování dopravní obslužnosti a vzájemnou spolupráci státu, krajů a obcí;
- **Koncepce městské a aktivní mobility pro období 2021-2030**, která je východiskem pro zpracování plánů udržitelné městské mobility (SUMP) dle jednotlivých kategorií měst a zároveň pro oblast cyklistické a pěší (aktivní) dopravy;
- Plány udržitelné městské mobility velkých měst a strategické rámce městské mobility (statutární města);
- **Strategie BESIP 2021-2030**, jejímž hlavním cílem je snížit počet obětí a těžkých zranění v důsledku dopravních nehod na polovinu;
- **Národní akční plán čisté mobility** (aktualizace z roku 2021) představuje strategii ke zvýšení energetické efektivity a snížení závislosti na fosilních zdrojích v dopravě. Cílem této strategie je dosáhnout do roku 2030 mj. 220 tisíc elektrických vozidel v dolní hranici a stejného počtu vozidel na zemní plyn;
- **Akční plán o budoucnosti automobilového průmyslu v ČR** představuje opatření v oblasti čisté a chytré mobility potřebné k zachování konkurenceschopnosti automobilového průmyslu;
- **Národní implementační plán ERTMS**, který stanoví postup pro plnění závazného harmonogramu pro zavedení a uvedení do provozu systému ERTMS na určených tratích v ČR, kam bude umožněn přístup železničním kolejovým vozidlům vybaveným pouze zabezpečením ERTMS;

- **Program rozvoje rychlých spojení** zaměřený na rozvoj segmentu vysokorychlostní železnice v ČR včetně navazujících konvenčních tratí vyšších parametrů, a to jako ucelený systém (včetně zabezpečení, trakce, vozidel atd.); jeho vyhodnocení bude dokončeno po dokončení studií proveditelnosti jednotlivých projektů;
- **Koncepce nákladní dopravy** pro období 2017-2023 s výhledem do roku 2030 zaměřená na zlepšení podmínek nákladní dopravy ve všech druzích dopravy, zvláštní pozornost je věnována rozvoji kontinentální kombinované dopravy s cílem zajistit spolupráci silničních dopravců s operátory kombinované dopravy a přispět tak k převodu dálkové kamionové dopravy na železnici;
- **Strategie rozvoje inteligentních dopravních systémů 2021-2027 (s výhledem do roku 2050)** navazuje na Akční plán rozvoje ITS v ČR do roku 2020. Bere v úvahu nové nastupující technologické trendy, nové vnější vlivy a povinnosti stanovené technickými a právními předpisy, které v době zpracování akčního plánu nebyly známy nebo ještě neexistovaly. Strategie stanovuje, jaké priority v ITS mají být sledovány, jak má být organizována spolupráce s různými zainteresovanými subjekty a jaké nástroje (legislativní, normalizační, finanční) mají být k dispozici na podporu rozvoje ITS;
- **Vize rozvoje autonomní mobility** definuje základní pojmy v oblasti autonomní mobility a zároveň nastiňuje konkrétní témata, která bude nezbytné v nadcházejících letech řešit;
- **Národní kosmický plán (2020-2025)** představuje strategii ČR v rozvoji kosmických aktivit, vč. podpory rozvoje aplikací založených na datech a produktech družicových systémů, jako Galileo, EGNOS a Copernicus mj. v oblasti dopravy;
- **Strategie rozvoje infrastruktury pro prostorové informace v České republice do roku 2020** (a její akční plán), která je základním dokumentem pro rozvoj prostorových informací;
- **Vnitrostátní plán České republiky v oblasti energetiky a klimatu** obsahuje cíle a hlavní politiky ve všech pěti dimenzích tzv. energetické unie a přímo se týká i oblasti dopravy.

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

Dopravní infrastruktura by však měla mít ideálně takové parametry a technologické vybavení, které bude poskytovat co nejvyšší služby s co nejmenšími dopady na životní prostředí a zdraví obyvatelstva. Současně musí zajistit maximální míru bezpečnosti dopravy a všech jejích účastníků včetně osob s omezenou schopností pohybu, orientace a zranitelných skupin – starší osoby se sníženou pohyblivostí, těhotné ženy, děti, rodiče s kočárky, pečující osoby s dětmi nebo jinými závislými osobami, či osoby s přechodným snížením pohyblivosti po úrazu. Dopravní infrastruktura a dopravní dostupnost představují také základní předpoklady pro rozvoj cestovního ruchu v území. Proto je potřebné kromě dopravní infrastruktury

samotné řešit další oblasti – systém dopravní obslužnosti v osobní dopravě s možnostmi přesahů hranic ČR i krajských hranic, uplatnění principu komodality v nákladní dopravě, dopravní problémy v hustě osídlených oblastech s důrazem na městské aglomerace, efektivní systém bezpečnosti a plynulosti dopravy zavádění moderních technologií a alternativních energií pro dopravu. Je proto nezbytné soustředit více pozornosti na možnosti, které představují nové technologie a umožnit tak sektoru dopravy co nejhladší reálnou aplikaci výsledků výzkumu a vývoje, což například předpokládá nutnost více propojovat výstavbu dopravní infrastruktury s prvky inteligentních dopravních systémů (ITS) i kooperativních systémů ITS (C-ITS), a to i s ohledem na postupné nasazování vozidel s vyššími stupni automatizace, včetně systémů k informování a usměrnění účastníků silničního provozu, a dále též zajišťovat sběr, uchovávání a vyhodnocování dopravních dat, a rozvoj datové základny prostorových informací.

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

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

Nařízení o hlavních směrech pro rozvoj TEN-T stanoví pro Českou republiku závazek do roku 2030 dobudovat dopravní infrastrukturu tzv. hlavní sítě TEN-T, a to pro všechny relevantní dopravní mody - v oblasti železniční, silniční, vodní, multimodální a letecké dopravy resp. jejího napojení na železniční síť, a zároveň zajistit provázanost těchto sítí v multimodálních uzlech. Do roku 2050 by pak měla Česká republika splnit závazek dobudovat zbývající část sítě TEN-T (tzv. globální síť). 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 co nejefektivněji zkombinovat využití prostředků CEF a Fondu soudržnosti, přičemž uplatnění CEF je především na koridorech a uzlech hlavní sítě a FS zejména na globální síti.

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

- vybudovat a modernizovat hlavní železniční tratě transevropské dopravní sítě, zejména nedokončené/plánované úseky na čtyřech hlavních tranzitních koridorech, včetně interoperability, evropského systému řízení železničního provozu a modernizace standardů technické specifikace pro interoperabilitu včetně zařízení zajišťující přepravu v rámci první a poslední míle (door to door);

- ve spolupráci s ostatními zeměmi vybudovat chybějící části hlavní a globální silniční transevropské dopravní sítě a odstranit regionální rozdíly v přístupnosti transevropské dopravní sítě, zejména v jižní a severovýchodní části ČR;
- dobudovat další prvky sítě TEN-T v souladu s nařízením (multimodální terminály, letiště, vnitrozemské vodní cesty).

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

Z hlediska velikosti přepravních proudů je pak vedle tranzitních železničních koridorů velmi akutní potřeba investic do tratí v blízkosti velkých měst, na nichž představuje vysoké vytížení kapacity tratí příměstskou osobní dopravou výrazné omezení pro provoz nákladní dopravy, jejíž potenciál tak nemůže být plně využit (např. III. TŽK v úseku Praha-Beroun). Vedle přípravy pilotních úseků rychlých spojení (Praha Běchovice - Poříčany – Světlá nad Sázavou, Přerov - Ostrava), kterými bude zahájen rozvoj kvalitativně nové úrovně osobní dopravy na střední a dlouhou vzdálenost, tedy musí být věnováno úsilí také modernizaci důležitých úseků významných tratí pro nákladní dopravu. Pro rozvoj nákladní dopravy je rovněž velmi významná podpora kombinované dopravy, jejíž objem v posledních letech nepřetržitě roste. V rámci OPD3 proto bude umožněna podpora terminálů kombinované dopravy s veřejným přístupem.

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

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

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

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

Hlavní výzvou ITS je být nástrojem pro poskytování kvalitních dopravních služeb, jejichž podmínky poskytování a informace o provozní situaci jsou uživateli předvídatelné a srozumitelné, čímž bude pro uživatele snazší snadněji využívat více druhů dopravy, aniž by pro něj multimodální přístup znamenal významnou překážku. Co se týče koncepčního přístupu v dopravě, technologický rozvoj podporuje strategický posun z prosté výstavby dopravní infrastruktury k provozování dopravních sítí a k organizování / řízení procesu přemísťování osob a věcí na těchto sítích. Čím dál tím častěji je řízení provozu a souvisejících operací nahrazováno technikou a je automatizováno. Kooperativní inteligentní dopravní systémy (C-ITS), které mají přímou souvislost s širšími socioekonomickými změnami, jako je např. koncept inteligentních měst, koncept průmysl 4.0 apod. již začínají být zaváděny do ostrého provozu. Systémy C-ITS jsou systémy založené na komunikaci (výměně dat) týkající se aktuální mimořádné situace v silničním provozu, a to mezi samotnými vozidly a také mezi vozidly a zařízeními na silniční infrastruktuře. Díky obdržené varovné zprávě může být řidič zavčas informován tak, aby co nejrychleji a co nejlépe (podle jeho schopností) zareagoval na nečekanou situaci v silničním provozu. A to i za snížené viditelnosti, kdyby třeba jinak sám za lepších podmínek reagoval správně a včas. Systémy C-ITS mají potenciál předcházet závažným dopravním nehodám. V tomto ohledu je nutné nasadit takovou technologii, která je již ověřená, a tudíž bezpečná a v budoucnu také umožní efektivní usměrnění provozu ze strany Policie ČR. V opačném případě by mohli být běžní řidiči vystaveni nebezpečným situacím v silničním provozu, na které by nasazený systém nemusel reagovat podle stanovených podmínek a předpokladů. Postupné nasazování automobilů vybavených systémem C-ITS do provozu je do velké míry závislé na dostupné a dostatečně dimenzované infrastruktuře elektronických komunikací, na níž se předpokládají přenosy dat. Nasazení vozidel vybavených systémem C-ITS do provozu vyžaduje také přípravu podpůrné infrastruktury (kromě fyzické také digitální vrstva dopravní infrastruktury, tj. síť elektronických komunikací a infrastruktura prostorových dat), která provoz kooperativního vozidla umožní. Intervence v této nové oblasti infrastruktury jsou proto nezbytné.

Dále je nutné vytvořit souhrnné, vzájemně interoperabilní sady prostorových dat dopravní infrastruktury, které pokryjí celé území ČR a jejichž popis bude odpovídat požadavkům legislativy i uživatelů. Datové sady, služby na nich založené i infrastruktury prostorových dat hrají v rozvoj dopravy klíčovou roli – od plánování dopravní infrastruktury, její výstavby až po provoz a údržbu a také pro potřeby řízení dopravy i jejích dopadů na životní prostředí. Fungování ITS nutně zahrnuje vlastní pořizování prostorových dat/informací v rámci jak mapových, tak i detekčních, komunikačních a

řídících systémů. Z pohledu rozvoje ITS je proto nezbytné klást důraz na to, aby nově budovaná datová infrastruktura vznikala v souladu s principy konsolidace a harmonizace prostorových dat celé dopravní infrastruktury.

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

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

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

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

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

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

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

- minimalizaci negativních vlivů hluku a imisí z dopravy, a to vhodnými opatřeními na dopravní infrastrukturu či budováním obchvatů a zřizováním nízkoemisních zón;

- minimalizaci negativních vlivů dopravy na veřejné zdraví a bezpečnost uživatelů dopravy, stabilitu ekosystémů v krajině, postupné zvyšování průchodností dopravní infrastruktury pro volně žijící organismy, zajištění konektivity jejich populací a snižování kolize zvěře s dopravou, zajištění dostatečné migrační propustnosti nových dopravních staveb;
- vytváření podmínek pro energetické úspory v dopravě.

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 celostátního i regionálního významu. Toto napojení přitom musí splňovat požadavky na odpovídající kapacitu a vedení trasy umožňující plynulost a bezpečnost provozu při co nejmenších dopadech na životní prostředí a zdraví obyvatel.

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

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

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

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

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

Opatření v rámci OPD3 by proto měla sledovat taktéž přizpůsobení osobních nádraží aktuálním potřebám a jejich návazností na ostatní druhy dopravy. To znamená osobní nádraží zmodernizovat do technického, provozního, přístupného i estetického stavu, který odpovídá nárokům moderní dopravy a poskytuje cestujícím včetně osob s omezenou schopností pohybu, orientace a komunikace potřebný komfort a služby a současně snižuje energetickou náročnost.

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

Udržitelná mobilita je jednou ze základních podmínek pro udržitelný rozvoj měst, (v souladu s Konceptí městské a aktivní mobility) v němž je nezbytné sladit zabezpečování každodenních přepravních potřeb velkých počtů obyvatel s požadavky na kvalitu životního prostředí, veřejného prostoru a celkovou kvalitu života v městech a aglomeracích.

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

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

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

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

Východiskem pro podporu z EU fondů budou SUMPy (plány udržitelné mobility měst České republiky), či SUMFy (strategické rámce udržitelné městské mobility).

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

Jedním z klíčových prvků k dosažení těchto cílů je nízkoemisní mobilita neboť odvětví dopravy je v celé EU odpovědné téměř za čtvrtinu emisí skleníkových plynů (zejména CO₂) v EU (z toho 70% emisí produkuje silniční doprava) a je i hlavním zdrojem znečištění ovzduší. Bílá kniha o evropské dopravní politice proto zdůrazňuje potřebu přechodu k nízkoemisní mobilitě. Cílem by mělo být snížení emisí skleníkových plynů v odvětví dopravy do roku 2050 minimálně o 60 % v porovnání s rokem 1990. Závažnost této problematiky ještě vzrostla v souvislosti s tzv. Pařížskou dohodou o změně klimatu, jež mimo jiné obsahuje závazek udržet nárůst průměrné globální teploty pod hranicí alespoň 2°C v porovnání s obdobím před průmyslovou revolucí. Pro EU to znamená závazek snížit emise skleníkových plynů do roku 2050 o 85-90 %.

Pokud jde o vývoj v ČR v této oblasti, je třeba konstatovat, že podíl dopravy na celkových emisích oxidu uhličitého v ČR od roku 1990 postupně narůstá. Jen za období 2000–2018 se emise CO₂ z dopravy zvýšily o 66 %. Roste totiž i spotřeba energie pro dopravu, která v roce 2016 činila téměř 30% veškeré spotřeby energie v ČR, aniž by docházelo k poklesu podílu fosilních paliv na této spotřebě energie. Ten se dnes pohybuje kolem 91%. Tento trend souvisí především s růstem objemů individuální automobilové dopravy, která je současně v ČR příčinou 70% emisí CO₂ z osobní dopravy, stejně jako s nárůstem silniční nákladní dopravy, která způsobuje téměř 93% emisí CO₂ z nákladní dopravy. Problémem však je i skutečnost, že zatím dochází jen k velmi pozvolnému nárůstu počtu nízkoemisních a bezemisních vozidel.

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

V reakci na výše uvedené strategické cíle EU došlo v posledních letech na úrovni evropské legislativy k řadě změn, které je třeba reflektovat. Již v roce 2014 byla přijata směrnice 2014/94/EU o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva, která stanovila členským státům povinnost připravit vnitrostátní rámec politiky v oblasti alternativních paliv a v rámci něho si stanovit příslušné cíle pro jednotlivé typy plnicích a dobíjecích stanic pro období 2020 resp. 2025. ČR tento požadavek splnila v podobě přijetí Národního akčního plánu čisté mobility (NAP CM), ke kterému došlo v listopadu 2015 a který byl v roce 2020 aktualizován. Výsledkem je stanovení nových cílů, jak pro oblast vozidel na jednotlivá alternativní paliva tak i pro příslušnou infrastrukturu (viz níže).

Vozidla	rok 2030
elektromobily	220 000 - 500 000
EV busy	800 - 1 200
CNG OA	20 000-44 600
CNG busy	1 740 - 2 650
LNG kamiony	3 500 - 6 900
vodík OA	40 000 - 50 000
vodíkové autobusy	870
Dobíjecí body/plnicí stanice	rok 2030
elektrické	19 000 - 35 000
CNG	350 - 400
LNG	30
vodík	80

Na podporu naplnění příslušných cílů v NAP CM bylo v ČR již v období 2014-2020 využito prostředků z OPD2. Za tímto účelem bylo vyčleněno 1,2 mld. Kč. Z OPD2 byla schválena podpora výstavby celkem 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 měl zájem žadatelů o podporu výstavby infrastruktury pro alternativní paliva jednoznačně rostoucí trend.

Přes přijetí NAP CM a realizaci některých dílčích kroků zde uvedených, se zatím v zásadě pozitivně vyvíjí jen růst osobních vozidel na CNG, zatímco oblast elektromobility se zatím rozvíjí velmi pozvolně, byť trend je rostoucí. Na konci loňského roku bylo v ČR registrováno 7 109 bateriových elektrických vozidel kategorie M1, z toho 2 866 jich bylo registrováno právě v loňském roce. Vodíková mobilita je kvůli doposud stále chybějící infrastruktuře teprve na samém počátku svého rozvoje, přičemž první osobní vozidlo kategorie M1 bylo registrováno v loňském roce. To samé

v případě nákladní dopravy platí o vozidlech na LNG a to i přesto, že již byl i díky podpoře z OPD2 zaznamenán rozvoj určitých základů sítě LNG plnicích stanic. Do konce loňského roku bylo celkem registrováno 7 LNG vozidel.

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

Týkat by se to mělo zejména infrastruktury dobíjecích stanic, kde je dle aktualizace NAP CM nutné do roku 2030 vybudovat minimálně 19 000 dobíjecích bodů. Takovýto počet by měl umožnit naplnění minimálního cíle 220 tisíc elektrických vozidel do roku 2030. Zde aktualizace NAP CM reflektuje současnou situaci na trhu, kdy evropské automobilky jsou stále více tlačeny k produkci bateriových elektrických, případně i jiných bezemisních a nízkoemisních vozidel. Nutnost významného posílení výroby těchto vozidel vyplývá především z nové EU legislativy týkající se požadavků na nové výkonnostní emisní normy CO₂ pro nové osobní automobily, lehká užitková i těžká vozidla do roku 2030.

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

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

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

Všechny výše uvedené priority jsou obsaženy rovněž v rámci Národní koncepce politiky soudržnosti v ČR po roce 2020, což je strategický dokument, který má za cíl identifikovat hlavní priority ČR a v návaznosti na nové podmínky pro poskytování podpory ze strany Evropské komise optimalizovat

zdroje pro jejich pokrytí. Tento dokument tedy začleňuje OPD3 do širšího kontextu a potvrzuje soulad priorit ŘO OPD s národními prioritami v kontextu využívání fondů EU.

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

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

Řídicí orgán bude během provádění programu podporovat strategické využívání veřejných zakázek 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 veřejných zakázek zahrnuty environmentální (např. Zelená kritéria pro zadávání veřejných zakázek) 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 mimo TEN-T.

Pro cíl Investice pro zaměstnanost a růst:

Tabulka 1

Cíl politiky nebo specifický cíl FST	Specifický cíl nebo priorita*	Odůvodnění (shrnutí)
--------------------------------------	-------------------------------	----------------------

<p>CÍL POLITIKY 2: ZELEŇJŠÍ, NÍZKOUHLÍKOVÁ EVROPA DÍKY PODPOŘE PŘECHODU NA ČISTOU A SPRÁVEDLIVOU ENERGII, ZELENÝCH A MODRÝCH INVESTIC, OBĚHOVÉHO HOSPODÁŘSTVÍ, PŘÍZPŮSOBNÉ SE ZMĚNÁM KLIMATU A PREVENCE ŘÍZENÍ RIZIK</p>	<p>(b) viii -Podpora udržitelné multimodální městské mobility v rámci přechodu na uhlíkově neutrální hospodářství</p>	<p>[2 000 na specifický cíl nebo prioritu ESF+ nebo specifický cíl FST]</p> <p>Specifický cíl bude zahrnovat intervence v oblasti udržitelné městské mobility s důrazem na infrastrukturu městské drážní dopravy (železnice, tramvajové a trolejbusové tratě) a infrastrukturu pro využívání alternativních paliv.</p> <p>Hlavními důvody jsou:</p> <ul style="list-style-type: none"> • nedostatečná kapacita na městských a příměstských železničních tratích; • nevyhovující stav infrastruktury městské drážní dopravy ve většině českých měst, který je překážkou pro plnění úkolů městské drážní dopravy; • nízká kvalita ovzduší ve městech; • dopravní kongesce a nevyřešená doprava v klidu; • nedostatečná bezpečnost dopravy (zejména chodců a cyklistů, včetně obyvatel se sníženou schopností pohybu, orientace a komunikace, seniorů, dětí, těhotných žen, pečujících osob); • negativní dopady na ŽP; • nedostatečná dostupnost infrastruktury pro dobíjení a čerpání alternativních paliv; • nedostatečná kooperace individuální a hromadné dopravy, především u integrované městské mobility v rámci tzv. první a poslední míle cesty. <p>Odůvodnění je podrobně specifikováno v Dopravní politice ČR (konkrétně v kapitole 2.3), a současně v návazné Koncepci městské a aktivní mobility, která konkrétní důvody specifikuje takto: „Problémy ve městech spojené s dopravou vznikají z důvodu velké koncentrace lidí a ekonomických aktivit, což následně vyvolává vysokou poptávku po mobilitě. Proto je nutné tuto poptávku ovlivňovat ve smyslu předcházení potřebám po mobilitě, tak aby došlo ke snižování nadbytečných přepravních a dopravních výkonů. Dopravní systém musí uspokojit přepravní potřeby, aby nebyl brzdou hospodářského rozvoje a současně měl co nejmenší dopady do složek životního prostředí, na veřejné zdraví a na globální změnu klimatu. Cílem plánů udržitelné městské mobility je dosáhnout co nejnižšího podílu individuální automobilové dopravy, a to především z důvodu prostorové náročnosti respektive omezené kapacity veřejného prostoru. Nárůst individuální automobilové dopravy 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 nahradit jednotlivými dopravními módy, které uspokojí potřebu po mobilitě alternativními způsoby dopravy, a to především veřejnou hromadnou dopravou, dále pak pěší a cyklistickou dopravou.“</p> <p>SUMPy (plány udržitelné mobility měst České republiky) jsou nezbytnou podmínkou pro financování projektů z programu. 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.</p>
---	--	--

CÍL POLITIKY 3: PROPOJENĚJŠÍ EVROPA DÍKY ZVÝŠOVÁNÍ MOBILITY A REGIONÁLNÍHO PROPOJENÍ IKT	(c)i - Rozvoj inteligentní, bezpečné, udržitelné a intermodální sítě TEN-T odolné vůči změnám klimatu	<p>Výběr SC (c i) navazuje na</p> <p>a) priority a cíle evropské a národní dopravní politiky definované v strategických dokumentech:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bílá kniha - Plán jednotného evropského dopravního prostoru – ke konkurenceschopnému a efektivnímu dopravnímu systému, na kterou následně navazuje • Politika transevropských dopravních sítí (TEN-T) jakožto hlavní evropský nástroj pro rozvoj dopravní infrastruktury pro dálkové přepravní proudy <ul style="list-style-type: none"> ➤ dobudovat hlavní síť TEN-T do roku 2030 a ➤ globální síť TEN-T do roku 2050; • Dopravní politika ČR pro období 2021-2027 s výhledem do roku 2050; • Dopravní sektorové strategie - 2. fáze; • Strategie rozvoje inteligentních dopravních systémů 2021 - 2027 s výhledem do roku 2050); <ul style="list-style-type: none"> ➤ vytvářet podmínky pro konkurenceschopnost ČR s ohledem na potřeby osobní a nákladní dopravy, průmyslu, cestovního ruchu a ostatních sektorů hospodářství <ul style="list-style-type: none"> ▪ modernizací a dobudováním infrastruktury v mezinárodním kontextu (prioritně síť TEN-T); ▪ vybavením infrastruktury moderními technologiemi ITS a C-ITS; ▪ vytvořit, plošný, věrný a pravidelně aktualizovaný digitální obraz dopravní infrastruktury. <p>b) doporučení EK pro ČR:–</p> <ul style="list-style-type: none"> • vybudovat a modernizovat hlavní železniční tratě sítě TEN-T, včetně interoperability, evropského systému řízení železničního provozu a modernizace standardů technické specifikace pro interoperabilitu; <ul style="list-style-type: none"> • vybudovat chybějící části hlavní a globální silniční sítě TEN-T. <p>Důvodem výběru tohoto specifického cíle jsou:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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; • potřeba minimalizovat dopady dopravy na veřejné zdraví a životní prostředí.
	(c) ii - Rozvoj a posilování udržitelné, inteligentní a intermodální	<p>[2 000 na specifický cíl nebo prioritu]</p> <p>Důvodem výběru tohoto specifického cíle jsou:</p> <ul style="list-style-type: none"> • nedostatečné parametry silnic a železnic mimo TEN-T z hlediska kapacity a / nebo rychlosti; • nedostatečná bezpečnost dopravy;

celostátní, regionální a místní mobility odolné vůči změnám klimatu, včetně lepšího přístupu k síti TEN-T a přeshraniční mobility	<ul style="list-style-type: none"> • nevhodné parametry infrastruktury (přejezdy, vedení silnic skrz zastavěné území, úrovně křižovatky, silnice se směrově neoddělenými jízdními pásy), změny v blízkém okolí dopravní infrastruktury, které dopravní infrastrukturu mohou ohrozit; • nedostatečné podmínky a příležitosti k dostupnosti v dopravě pro zranitelné skupiny obyvatel a nedostatečná opatření zaměřená na zvýšení pocitu bezpečí cestujících a odstranění genderově podmíněného násilí ve veřejné dopravě a související infrastruktury (stanicích, zastávkách, přístupových cestách, výpravních budovách apod.); • negativní dopady na životní prostředí; • vysoká energetická náročnost, zejména ve spotřebě fosilních paliv; • emise (hluk, znečišťující zdraví škodlivé látky, skleníkové plyny). <p>Obecné zdůvodnění:</p> <ul style="list-style-type: none"> • nedokončené napojení všech regionů na kvalitní silniční a dálniční síť; • nedostatečná kapacita silniční infrastruktury – vytváření kongescí z důvodu neustálého nárůstu silniční dopravy na síti mimo TEN-T; • špatný technický stav komunikací v důsledku intenzity jejich využívání neodpovídající jejich stávajícím parametrům; • nevyhovující stav železniční infrastruktury včetně osobních nádraží. <p>V souvislém textu:</p> <p>Hlavním nedostatkem se jeví nedokončené napojení všech regionů na kvalitní silniční a dálniční síť. Dalším problémem je kvalita sítě silnic mimo TEN-T. Většina úseků silniční infrastruktury vyžaduje investice do rekonstrukcí nebo do modernizací (tento poměr se liší dle úrovně sítě, přičemž obecně platí, že převaha rekonstrukcí nad modernizací roste úměrně s poklesem hierarchické úrovně sítě). Z pohledu zlepšení plynulosti dopravy a zmírnění negativních vlivů silniční dopravy na životní prostředí a veřejné zdraví je zcela zásadní výstavba obchvatů sídel a rozšíření jednotlivých kategorií komunikací na příslušné vyhovující normové parametry.</p> <p>V oblasti inteligentních dopravních systémů se jeví potřeba umožnit v době technologické revoluce postupné nasazování digitálních technologií. Problematika ITS a C-ITS má široký záběr a rezonuje jak ve spektru nabízených služeb, tak i v možnostech využití těchto systémů. Obecně lze říci, že největší požadavky jsou na komunikacích s vysokými intenzitami a v koordinaci propojení různých dopravních systémů (vč. služeb a pro cestující veřejné hromadné dopravy) a v oblasti samořiditelných vozidel.</p> <p>Úplně nový způsob organizace a fungování dopravního provozu představuje automatizované řízení. Jedná se o nesmírně komplexní a složitý systém, který v sobě obsahuje mnohem více rovin než jen dopravní, a sice rovinu výzkumu, vývoje a inovací, rovinu digitalizace, rozvoje podnikání, právně legislativní, vzdělávací, dopadů na trh práce aj. V každém případě se jedná o nastolený trend silně dynamicky se vyvíjející.</p> <p>Železnice mimo TEN-T mají velmi často potenciál tvořit významnou část dopravního systému a to zejména v případech, kdy přímo navazují na hlavní tratě TEN-T. Železnice představuje spolehlivou, vysoce výkonnou, kapacitní a ekologicky</p>
---	--

		<p>šetrou formu dopravy, ale jejímu většímu využití brání nevyhovující stav infrastruktury, který často tvoří hlavní příčinu snížené konkurenceschopnosti, což má citelný dopad zejména na nákladní dopravu. Nevyhovující stav se týká i osobních nádraží, která jsou ovšem pro osobní železniční dopravu klíčová a to zejména ve významných železničních uzlech a velkých městech.</p> <p>Další rozvoj preference osobní železniční dopravy je závislý na postupném zlepšování přístupnosti dopravy, dopravní infrastruktury i plánování veřejného prostoru (včetně terminálů veřejné dopravy, zastávek či podchodů), tedy podpoře inkluzivní dopravy, která zohledňuje zvláštní potřeby různých skupin obyvatel (včetně seniorů, dětí, žen, pečujících osob nebo osob s omezenou schopností pohybu, orientace a komunikace). Integrace a dostupnost veřejné i železniční dopravy jsou důležitými ukazateli aplikace rovných příležitostí v dopravě a udržitelného rozvoje.</p>
--	--	--

**Specifické priority podle nařízení o ESF+*

ENRAF:

Tabulka 1

Cíl politiky	Priorita	Analýza SWOT (silné a slabé stránky, příležitosti a hrozby) (pro každou prioritu)	Odůvodnění (shrnutí)
		<div>Silné stránky [10 000 na každou prioritu]</div> <div>Slabé stránky [10 000 na každou prioritu]</div> <div>Příležitosti [10 000 na každou prioritu]</div> <div>Hrozby [10 000 na každou prioritu]</div> <div>Určení potřeb na základě analýzy SWOT a s přihlédnutím k prvkům stanoveným v čl. 9 odst. 5 nařízení o ENRAF [10 000 na každou prioritu]</div>	[20 000 na každou prioritu]

2 PRIORITY

Odkaz: čl. 22 odst. 2 a čl. 22 odst. 3 písm. c)

2.1 PRIORITY JINÉ NEŽ TECHNICKÁ POMOC

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

- | |
|--|
| <input type="checkbox"/> Jedná se o prioritu věnovanou zaměstnanosti mladých lidí. |
| <input type="checkbox"/> Jedná se o prioritu věnovanou inovativním opatřením. |
| <input type="checkbox"/> Jedná se o prioritu věnovanou podpoře nejchudších osob podle specifického cíle vytyčeného v čl. 4 odst. 1 písm. m) nařízení o ESF+*. |
| <input type="checkbox"/> Jedná se o prioritu věnovanou podpoře nejchudších osob podle specifického cíle vytyčeného v čl. 4 odst. 1 písm. l) nařízení o ESF+ ¹ . |
| <input type="checkbox"/> Jedná se o prioritu věnovanou specifickému cíli městské mobility stanovenému v čl. 3 odst. 1 písm. b) bodě viii) nařízení o EFRR a o Fondu soudržnosti. |
| <input type="checkbox"/> Jedná se o prioritu věnovanou specifickému cíli konektivity IKT stanovenému v čl. 3 odst. 1 písm. a) bodě v) nařízení o EFRR a o Fondu soudržnosti. |

* Je-li zaškrtnuto, přejděte k oddílu 2.1.1.3

¹ V případě, že se pro účely čl. 7 odst. 4 nařízení o ESF+ zohlední zdroje v rámci specifického cíle stanoveného v čl. 4 odst. 1 písm. l) nařízení o ESF+.

2.1.1.1 Specifický cíl¹ - Rozvoj inteligentní, bezpečné, udržitelné a intermodální sítě TEN-T odolné vůči změnám klimatu

2.1.1.1.1 Intervence fondů

Odkaz: čl. 22 odst. 3 písm. d) body i), iii), iv), v), vi) a vii) nařízení o společných ustanoveních;

Související druhy činností – čl. 22 odst. 3 písm. d) bod i) nařízení o společných ustanoveních. Ustanovení čl. 6 odst. 2 nařízení o ESF+;

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

Železnice

V tomto specifickém cíli budou podpořeny projekty zaměřené na modernizaci a rekonstrukci železniční infrastruktury na hlavní i globální síti TEN-T. Některé projekty budou zahrnovat významné přeložky tratí, včetně výstavby nových železničních tunelů. Významná část projektů bude zaměřena na 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 železniční přejezdů. Podstatný podíl investic bude zaměřen na rozvoj interoperability, tj. schopnosti umožnit bezpečný a nepřerušovaný pohyb drážního vozidla na dráhách evropského železničního systému dané jednotlivými technickými specifikacemi interoperability (TSI).

Předmětem podpory budou aktivity směřující ke zvýšení traťové rychlosti a kapacity tratí, zvýšení bezpečnosti a efektivity provozu. Rovněž budou podpořeny projekty zaměřené na revitalizaci prostor železničních stanic, zvýšení jejich vybavenosti a obslužných kapacit (vč. bezpečnostních) a

¹ S výjimkou specifického cíle stanoveného v čl. 4 odst. 1 písm. m) nařízení o ESF+.

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 tratě 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, 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 větví 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 nejpr připravenější výstavba úseku D1 - Běchovice a zkapacitnění navazujícího úseku Běchovice – Satalice.

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

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.

Hlavní cílové skupiny – čl. 22 odst. 3 písm. d) bod iii) nařízení o společných ustanoveních:

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

Činnosti na ochranu rovnosti, inkluze a nediskriminace – čl. 22 odst. 3 písm. d) bod iv) nařízení o společných ustanoveních

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 zpřístupnění pro všechny cestující, 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. Je třeba se zaměřit na systematické odstraňování bariér u staveb dopravní infrastruktury (např. železničních nástupišť, podchodů, schodišť, vstupů do budov či hygienických zařízení) včetně dohledu na dodržování a správnou aplikaci předpisů při realizaci novostaveb nebo při rekonstrukcích stávajících staveb. Je třeba zajišťovat také osobní bezpečnost cestujících v dopravních prostředcích a ve veřejném prostoru. Z výzkumů vyplývá, že nejvíce strachu zažívají ve veřejné dopravě ženy, děti, senioři a osoby s omezenou schopností pohybu, orientace a komunikace, a to zejména v nočních hodinách. Jedná se o bezpečí cestujících ve vlacích či jiné veřejné dopravě, ale i ve veřejném prostoru (instalace kvalitního a šetrného osvětlení na železničních stanicích, autobusových zastávkách, v podchodech apod.).

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

Silniční projekty budou zaměřeny zejména na dobudování páteřní silniční sítě, která je součástí TEN-T a dále také na zvýšení kapacity nejvýznamnějších tahů, což přinese zvýšení dopravní dostupnosti regionů a mobility obyvatel. Výstavba zohlední opatření zaměřená na zmírnění negativních dopadů na životní prostředí a veřejné zdraví a na zvýšení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu v souvislosti s podporou a rozvojem ITS a digitalizací silniční infrastruktury.

Podpora projektů z tohoto specifického cíle povede k postupnému zvyšování standardu dopravní infrastruktury a svobodnému, samostatnému a bezpečnému pohybu všech skupin obyvatel. Automatizované řízení dopravních prostředků bude reálně přispívat ke zvýšení bezpečnosti provozu na silniční i železniční síti. Zranitelní účastníci silničního provozu, jako jsou chodci, cyklisté nebo osoby se sníženou schopností pohybu, orientace nebo komunikace včetně seniorů, dětí, žen a rodičů s kočárky, osoby pečující o děti do 3 let věku nebo osoby závislé na pomoci jiné fyzické osoby a osob se

zdravotním znevýhodněním budou více chráněni. Zavádění technologií a řešení ITS a C-ITS má velký potenciál pro podporu bezpečného pohybu zranitelných účastníků silničního provozu.

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.

Roste důležitost využívání různých způsobů dopravy a jejího propojování (tzv. multimodalita a intermodalita), jako např. zvyšování provázanosti železniční, autobusové a městské dopravy, budování multimodálních dopravních uzlů pro cestující s dobrou návazností spojů nebo propojování individuální a hromadné dopravy. Princip multimodality lze hodnotit jako přínosný pro ženy, protože právě ženy častěji využívají veřejnou dopravu a během dne absolvují mnohočetné, kratší cesty, při nichž mnohdy kombinují různé druhy dopravy. Stejně tak pro děti a seniory častěji využívající veřejnou dopravu. Rovněž je důležité motivovat muže k většímu využívání alternativních způsobů dopravy místo dopravy individuální, z hlediska plnění cílů v oblasti energetických úspor a snižování emisí skleníkových plynů a znečišťujících látek.

Uvedení konkrétních cílových území, včetně plánovaného využití územních nástrojů – čl. 22 odst. 3 písm. d) bod v) nařízení o společných ustanoveních

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.

Meziregionální, přeshraniční a nadnárodní činnosti – čl. 22 odst. 3 písm. d) bod vi) nařízení o společných ustanoveních

-

Plánované využití finančních nástrojů – čl. 22 odst. 3 písm. d) bod vii) nařízení o společných ustanoveních

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 – 2020¹*. 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

2.1.1.1.2 Ukazatele

Odkaz: čl. 22 odst. 3 písm. d) bod ii), článek 8 nařízení o EFRR, čl. 23 odst. 2 nařízení o ESF+

Tabulka 1: Ukazatele výstupů

Priorita	Specifický cíl	Fond	Kategorie regionu	Identifikátor [5]	Ukazatel [255]	Jednotka měření	Milník (2024)	Cíl (2029)
1	(c i) - Rozvoj inteligentní, bezpečné, udržitelné a intermodální sítě TEN-T odolné vůči změnám klimatu	FS	Nepoužije se	RCO 49	Délka rekonstruovaných nebo modernizovaných železničních tratí – TEN-T	km	7	33
1	(c i) - Rozvoj inteligentní, bezpečné, udržitelné a intermodální sítě TEN-T odolné vůči změnám klimatu	FS	Nepoužije se	RCO 109	Délka železničních tratí vybavených evropským systémem řízení železničního provozu – TEN-T	km	35	132
1	(c i) - Rozvoj inteligentní, bezpečné, udržitelné a intermodální sítě TEN-T odolné vůči změnám klimatu	FS	Nepoužije se	RCO 53	Nové nebo modernizované železniční stanice a zastávky	stanice a zastávky	0	3
1	(c i) - Rozvoj inteligentní, bezpečné, udržitelné a intermodální sítě TEN-T odolné vůči změnám klimatu	FS	Nepoužije se		Počet modernizovaných vozidel pro drážní dopravu v oblasti interoperability	vozidla	100	1 200
1	(c i) - Rozvoj inteligentní, bezpečné, udržitelné a intermodální sítě TEN-T odolné vůči změnám klimatu	FS	Nepoužije se	RCO 43	Délka nových nebo modernizovaných silnic – TEN-T	km	0	126

1	(c i) - Rozvoj inteligentní, bezpečné, udržitelné a intermodální sítě TEN-T odolné vůči změnám klimatu	FS	Nepoužije se	RCO 54	Nová nebo modernizovaná intermodální spojení	intermodální spojení	0	4
---	--	----	--------------	--------	--	----------------------	---	---

Odkaz: čl. 22 odst. 3 písm. d) bod ii) a čl. 23 odst. 2 nařízení o ESF+

Tabulka 2: Ukazatele výsledků

Priorita	Specifický cíl	Fond	Kategorie regionu	Identifikátor [5]	Ukazatel [255]	Jednotka měření	Základní nebo referenční hodnota	Referenční rok	Cíl (2029)	Zdroj údajů [200]	Poznámky [200]
1	(c i) - Rozvoj inteligentní, bezpečné, udržitelné a intermodální sítě TEN-T odolné vůči změnám klimatu	FS	Nepoužije se	RCR 55	Uživatelé nově vybudovaných, rekonstruovaných nebo modernizovaných silnic	osobo-km/rok	0	2020	2 900 000 000	podklady ŘSD, výpočet ŘO	
1	(c i) - Rozvoj inteligentní, bezpečné, udržitelné a intermodální sítě TEN-T odolné vůči změnám klimatu	FS	Nepoužije se	RCR 56	Časové úspory díky lepší silniční infrastruktuře	osobo-den/rok	0	2020	760 000	podklady ŘSD, výpočet ŘO	
1	(c i) - Rozvoj inteligentní, bezpečné, udržitelné a intermodální sítě TEN-T odolné vůči změnám klimatu	FS	Nepoužije se	RCR 58	Počet osob přepravených za rok na podporovaných železničních tratích	osobo-km/rok	0	2019	86 100 000	podklady dopravce, výpočet ŘO	
1	(c i) - Rozvoj inteligentní, bezpečné, udržitelné a intermodální sítě TEN-T odolné vůči změnám klimatu	FS	Nepoužije se	RCR 59	Železniční nákladní doprava	tkm/rok	0	2020	299 200 000	podklady správce	

										železnice, výpočet ŘO	
1	(c i) - Rozvoj inteligentní, bezpečné, udržitelné a intermodální sítě TEN-T odolné vůči změnám klimatu	FS	<i>Nepoužije se</i>	RCR 101	Časové úspory díky lepší železniční infrastruktuře	osoboden/rok	0	2019	23 589	ŘO	

2.1.1.1.3 Orientační rozdělení programových zdrojů (EU) podle typu intervence (nevztahuje se na ENRAF)

Odkaz: čl. 22 odst. 3 písm. d) bod vii)

Tabulka 1: Dimenze 1 – oblast intervence

Číslo priority	Fond	Kategorie regionu	Specifický cíl	Kód	Částka (v EUR)
1	FS	Nepoužije se		087 Nově postavené nebo renovované dálnice a silnice – hlavní síť TEN-T	475 865 335
1	FS	Nepoužije se		088 Nově postavené nebo renovované dálnice a silnice – globální síť TEN-T	1 708 763 790
1	FS	Nepoužije se		100 Rekonstruované nebo modernizované železnice – hlavní síť TEN-T	144 000 000
1	FS	Nepoužije se		101 Rekonstruované nebo modernizované železnice – globální síť TEN-T	194 998 936
1	FS	Nepoužije se		105 Evropský systém řízení železničního provozu (ERTMS)	76 511 000
1	FS	Nepoužije se		106 Mobilní majetek železnic	20 000 000
1	FS	Nepoužije se		107 Mobilní majetek železnic s nulovými emisemi / na elektrický pohon	80 000 000
1	FS	Nepoužije se		108 multimodální doprava TEN-T	23 076 900

Tabulka 2: Dimenze 2 – forma financování

Číslo priority	Fond	Kategorie regionu	Specifický cíl	Kód	Částka (v EUR)
1	FS	Nepoužije se		01 Grant	2 723 215 961

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

Číslo priority	Fond	Kategorie regionu	Specifický cíl	Kód	Částka (v EUR)
1	FS	Nepoužije se		Nepoužije se	2 723 215 961

Tabulka 4: Dimenze 6 – vedlejší témata ESF+

Číslo priority	Fond	Kategorie regionu	Specifický cíl	Kód	Částka (v EUR)

Tabulka 5: Dimenze 7 – ESF+*, EFRR, Fond soudržnosti a dimenze genderové rovnosti v rámci FST

Číslo priority	Fond	Kategorie regionu	Specifický cíl	Kód	Částka (v EUR)
				3	2 723 221 961

* 40 % pro ESF+ v zásadě přispívá ke sledování genderové rovnosti. Pokud se členský stát rozhodne použít článek 6 nařízení o ESF+, jakož i konkrétní opatření programu v oblasti genderové rovnosti, použije se 100 %.

2.1.1.1.4 Orientační rozdělení programových zdrojů (EU) podle typu intervence pro ENRAF

Odkaz: čl. 22 odst. 3 písm. c) nařízení o společných ustanoveních

Tabulka 1

Číslo priority	Specifický cíl	Typ intervence	Kód	Částka (v EUR)

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

2.1.1.2.1 Intervence fondů

Odkaz: čl. 22 odst. 3 písm. d) body i), iii), iv), v), vi) a vii) nařízení o společných ustanoveních;

Související druhy činností - čl. 22 odst. 3 písm. d) bod i) nařízení o společných ustanoveních. Ustanovení čl. 6 odst. 2 nařízení o ESF+:

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

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

Plánované intervence v oblasti čisté mobility budou zaměřeny především na rozvoj infrastruktury pro elektromobilitu a jiná alternativní paliva (vodík, LNG, biometan/bioCNG) a to zejména na infrastrukturu veřejně přístupných dobýjecích a plnicích stanic včetně transportovatelných mobilních stanic a zařízení k takovým stanicím přepravovaných.

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;
- pořízování 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.

Hlavní cílové skupiny: čl. 22 odst. 3 písm. d) bod iii) nařízení o společných ustanoveních:

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

Činnosti na ochranu rovnosti, inkluze a nediskriminace – čl. 22 odst. 3 písm. d) bod iv) nařízení o společných ustanoveních

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. Současně budou podporovány aktivity na rozvoj infrastruktury pro elektromobilitu a jiná alternativní paliva. 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.

Rozvoj městské, příměstské a regionální dopravy zvýší rovné příležitosti mužů a žen a zároveň podpoří skupiny obyvatel se sníženou schopností pohybu, orientace a komunikace.

Podpora rozvoje systémů a služeb ITS, které využívají informačních a komunikačních technologií pro lepší a bezpečnější řízení dopravního provozu a pro efektivnější podporu procesu přepravy osob nebo věcí, včetně aplikací a signalizací na podporu samostatného a bezpečného pohybu pro osoby se sníženou schopností pohybu, orientace a komunikace.

Takto podpořené projekty přispějí k podpoře rovných příležitostí, neboť umožní získat potřebné informace všem bez výjimky a současně zvýšením plynulosti dopravy bude z pohledu obyvatelstva dosaženo zlepšení dostupnosti dotčených oblastí a dojde ke zvýšení bezpečnosti dopravy.

Uvedení konkrétních cílových území, včetně plánovaného využití územních nástrojů – čl. 22 odst. 3 písm. d) bod v) nařízení o společných ustanoveních

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.

Meziregionální, přeshraniční a nadnárodní činnosti – čl. 22 odst. 3 písm. d) bod vi) nařízení o společných ustanoveních

-

Plánované využití finančních nástrojů – čl. 22 odst. 3 písm. d) bod vii) nařízení o společných ustanoveních

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 – 2020¹*. 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

2.1.1.2.2 Ukazatele

Odkaz: čl. 22 odst. 3 písm. d) bod ii), článek 8 nařízení o EFRR, čl. 23 odst. 2 nařízení o ESF+

Tabulka 1: Ukazatele výstupů

Priorita	Specifický cíl (cíl zaměstnanost a růst) nebo oblast podpory (ENRF)	Fond	Kategorie regionu	Identifikátor [5]	Ukazatel [255]	Jednotka měření	Milník (2024)	Cíl (2029)
1	(c) ii - Rozvoj a posilování udržitelné, inteligentní a intermodální celostátní, regionální a místní mobility odolné vůči změnám klimatu, včetně lepšího přístupu k síti TEN-T a přeshraniční mobility	FS	Nepoužije se	RCO 48	Délka nových nebo upgradovaných železničních tratí – mimo TEN-T	km	0	14,7
1	(c) ii – Rozvoj a posilování udržitelné, inteligentní a intermodální celostátní, regionální a místní mobility odolné vůči změnám klimatu, včetně lepšího přístupu k síti TEN-T a přeshraniční mobility	FS	Nepoužije se	RCO 50	Délka rekonstruovaných nebo modernizovaných železničních tratí – mimo TEN-T	km	0	57
1	(c) ii - Rozvoj a posilování udržitelné, inteligentní a intermodální celostátní, regionální a místní mobility odolné vůči změnám klimatu, včetně lepšího přístupu k síti TEN-T a přeshraniční mobility	FS	Nepoužije se	RCO 111	Délka železničních tratí v provozu vybavených evropským systémem řízení železničního provozu - mimo TEN-T	km	55	75
1	(c) ii - Rozvoj a posilování udržitelné, inteligentní a intermodální celostátní, regionální a místní mobility odolné vůči změnám klimatu, včetně lepšího přístupu k síti TEN-T a přeshraniční mobility	FS	Nepoužije se	RCO 53	Nové nebo modernizované železniční stanice a zastávky	stanice a zastávky	0	2
1	(c) ii - Rozvoj a posilování udržitelné, inteligentní a intermodální celostátní, regionální a místní mobility odolné vůči změnám klimatu, včetně lepšího	FS	Nepoužije se	RCO 110	Délka silnic s novým nebo modernizovaným dopravním řídicím systémem – mimo TEN-T	km	0	16

	přístupu k síti TEN-T a přeshraniční mobility							
--	---	--	--	--	--	--	--	--

Odkaz: čl. 22 odst. 3 písm. d) bod ii) a čl. 23 odst. 2 nařízení o ESF+

Tabulka 2: Ukazatele výsledků

Priorita	Specifický cíl)	Fond	Kategorie regionu	Identifikátor [5]	Ukazatel [255]	Jednotka měření	Základní nebo referenční hodnota	Referenční rok	Cíl (2029)	Zdroj údajů [200]	Poznámky [200]
1	(c) ii - Rozvoj a posilování udržitelné, inteligentní a intermodální celostátní, regionální a místní mobility odolné vůči změnám klimatu, včetně lepšího přístupu k síti TEN-T a přeshraniční mobility	FS	<i>Nepoužije se</i>	RCR 58	Počet uživatelů nově vybudovaných, rekonstruovaných nebo modernizovaných železničních tratí za rok	os.-km/rok	0	2019	76 230 000	Podklady dopravce, výpočet RO	
1	(c) ii - Rozvoj a posilování udržitelné, inteligentní a intermodální celostátní, regionální a místní mobility odolné vůči změnám klimatu, včetně lepšího přístupu k síti TEN-T a přeshraniční mobility	FS	<i>Nepoužije se</i>	RCR 59	Železniční nákladní doprava	tkm/rok	0	2020	125 400 000	Podklady správa železnic, výpočet ŘO	
1	(c) ii - Rozvoj a posilování udržitelné, inteligentní a intermodální celostátní, regionální a místní mobility odolné vůči změnám klimatu, včetně lepšího přístupu k síti TEN-T a přeshraniční mobility	FS	<i>Nepoužije se</i>	RCR 101	Časové úspory díky lepší železniční infrastruktuře	osoboden/rok	0	20219	15 507	ŘO	

2.1.1.2.3 Orientační rozdělení programových zdrojů (EU) podle typu intervence (nevztahuje se na ENRF)

Odkaz: čl. 22 odst. 3 písm. d) bod vii)

Tabulka 1: Dimenze 1 – oblast intervence

Číslo priority	Fond	Kategorie regionu	Specifický cíl	Kód	Částka (v EUR)
1	FS	Nepoužije se		094 Digitalizace dopravy: silnice	100 000 000
1	FS	Nepoužije se		099 Jiné nově postavené nebo renovované železnice - electric/zero emission	122 900 000
1	FS	Nepoužije se		102 Jiné rekonstruované nebo modernizované železnice	144 000 000
1	FS	Nepoužije se		103 Jiné rekonstruované nebo modernizované železnice - electric/zero emission	305 982 864
1	FS	Nepoužije se		104 Digitalizace dopravy: železnice	13 000 000
1	FS	Nepoužije se		105 Evropský systém řízení železničního provozu (ERTMS)	19 742 000

Tabulka 2: Dimenze 2 – forma financování

Číslo priority	Fond	Kategorie regionu	Specifický cíl	Kód	Částka (v EUR)
1	FS	Nepoužije se		01 Grant	705 624 864

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

Číslo priority	Fond	Kategorie regionu	Specifický cíl	Kód	Částka (v EUR)
1	FS	Nepoužije se		03 – Funkční městské oblasti	80 000 000
1	FS	Nepoužije se		Nepoužije se	625 624 864

Tabulka 4: Dimenze 6 – vedlejší témata ESF+

Číslo priority	Fond	Kategorie regionu	Specifický cíl	Kód	Částka (v EUR)

Tabulka 5: Dimenze 7 – ESF+*, EFRR, Fond soudržnosti a dimenze genderové rovnosti v rámci FST

Číslo priority	Fond	Kategorie regionu	Specifický cíl	Kód	Částka (v EUR)
				3	705 624 864

* 40 % pro ESF+ v zásadě přispívá ke sledování genderové rovnosti. Pokud se členský stát rozhodne použít článek 6 nařízení o ESF+, jakož i konkrétní opatření programu v oblasti genderové rovnosti, použije se 100 %.

2.1.1.2.4 Orientační rozdělení programových zdrojů (EU) podle typu intervence pro ENRAF

Odkaz: čl. 22 odst. 3 písm. c) nařízení o společných ustanoveních

Tabulka 1

Číslo priority	Specifický cíl	Typ intervence	Kód	Částka (v EUR)
			3	

2.1.1.3 Specifický cíl zaměřený na materiální deprivaci¹

Odkaz: čl. 22 odst. 3 nařízení o společných ustanoveních; článek 18 nařízení o ESF+;

Druhy podpory



Hlavní cílové skupiny

-

Popis vnitrostátních nebo regionálních režimů podpory

-

Kritéria pro výběr operací²

-

¹ Ustanovení čl. 22 odst. 3 písm. d) nařízení o společných ustanoveních se nepoužije na specifický cíl stanovený v čl. 4 odst. 1 písm. m) nařízení o ESF+.

² Pouze pro programy omezené na specifický cíl stanovený v čl. 4 odst. 1 písm. m) nařízení o ESF+.

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

<input type="checkbox"/> Jedná se o prioritu věnovanou zaměstnanosti mladých lidí.
<input type="checkbox"/> Jedná se o prioritu věnovanou inovativním opatřením.
<input type="checkbox"/> Jedná se o prioritu věnovanou podpoře nejchudších osob podle specifického cíle vytyčeného v čl. 4 odst. 1 písm. m) nařízení o ESF+*.
<input type="checkbox"/> Jedná se o prioritu věnovanou podpoře nejchudších osob podle specifického cíle vytyčeného v čl. 4 odst. 1 písm. l) nařízení o ESF+ ¹ .
<input type="checkbox"/> Jedná se o prioritu věnovanou specifickému cíli městské mobility stanovenému v čl. 3 odst. 1 písm. b) bodě viii) nařízení o EFRR a o Fondu soudržnosti.
<input type="checkbox"/> Jedná se o prioritu věnovanou specifickému cíli konektivity IKT stanovenému v čl. 3 odst. 1 písm. a) bodě v) nařízení o EFRR a o Fondu soudržnosti.

* Je-li zaškrtnuto, přejděte k oddílu 2.1.2.2

¹ V případě, že se pro účely čl. 7 odst. 4 nařízení o ESF+ zohlední zdroje v rámci specifického cíle stanoveného v čl. 4 odst. 1 písm. l) nařízení o ESF+.

2.1.2.1 Specifický cíl¹ - Rozvoj a posilování udržitelné, inteligentní a intermodální celostátní, regionální a místní mobility odolné vůči změnám klimatu, včetně lepšího přístupu k síti TEN-T a přeshraniční mobility

2.1.2.1.1 Intervence fondů

Odkaz: čl. 22 odst. 3 písm. d) body i), iii), iv), v), vi) a vii) nařízení o společných ustanoveních;

Související druhy činností – čl. 22 odst. 3 písm. d) bod i) nařízení o společných ustanoveních. Ustanovení čl. 6 odst. 2 nařízení o ESF+:

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

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

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

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

Hlavní cílové skupiny: – čl. 22 odst. 3 písm. d) bod iii) nařízení o společných ustanoveních:

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

Činnosti na ochranu rovnosti, inkluze a nediskriminace – čl. 22 odst. 3 písm. d) bod iv) nařízení o společných ustanoveních

¹ S výjimkou specifického cíle stanoveného v čl. 4 odst. 1 písm. m) nařízení o ESF+.

Výstavbou kapacitních komunikací v nových trasách dojde k odvedení transitzní 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.

Uvedení konkrétních cílových území, včetně plánovaného využití územních nástrojů – čl. 22 odst. 3 písm. d) bod v) nařízení o společných ustanoveních

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.

Meziregionální, přeshraniční a nadnárodní činnosti – čl. 22 odst. 3 písm. d) bod vi) nařízení o společných ustanoveních

-

Plánované využití finančních nástrojů – čl. 22 odst. 3 písm. d) bod vii) nařízení o společných ustanoveních

-

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*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.

2.1.2.1.2 Ukazatele

Odkaz: čl. 22 odst. 3 písm. d) bod ii), článek 8 nařízení o EFRR, čl. 23 odst. 2 nařízení o ESF+

Tabulka 1: Ukazatele výstupů

Priorita	Specifický cíl	Fond	Kategorie regionu	Identifikátor [5]	Ukazatel [255]	Jednotka měření	Milník (2024)	Cíl (2029)
2	(c) ii Rozvoj a posilování udržitelné, inteligentní a intermodální celostátní, regionální a místní mobility odolné vůči změnám klimatu, včetně lepšího přístupu k síti TEN-T a přeshraniční mobility	EFRR	Méně rozvinuté	RCO 44	Délka nových nebo modernizovaných silnic – mimo TEN-T	km	5	28,1
			Přechodové					
			Přechodové					

¹ http://web.opd.cz/wp-content/uploads/2016/05/Závěrečná-zpráva_ex-ante-analýza-IFN-v-OPD.pdf

Odkaz: čl. 22 odst. 3 písm. d) bod ii) a čl. 23 odst. 2 nařízení o ESF+

Tabulka 2: Ukazatele výsledků

Priorita	Specifický cíl	Fond	Kategorie regionu	Identifikátor [5]	Ukazatel [255]	Jednotka měření	Základní nebo referenční hodnota	Referenční rok	Cíl (2029)	Zdroj údajů [200]	Poznámky [200]
2	(c) ii Rozvoj a posilování udržitelné, inteligentní a intermodální celostátní, regionální a místní mobility odolné vůči změnám klimatu, včetně lepšího přístupu k síti TEN-T a přeshraniční mobility	EFRR	Méně rozvinuté	RCR 55	Počet uživatelů nově vybudovaných, rekonstruovaných nebo modernizovaných silnic za rok	os.km/rok	0	2020	448 000 000		
			Přechodové								
2	(c) ii Rozvoj a posilování udržitelné,	EFRR	Méně rozvinuté	RCR 56		osobo-den/rok	0	2020	53 000		

	<p>intelligentní a intermodální celostátní, regionální a místní mobility odolné vůči změnám klimatu, včetně lepšího přístupu k síti TEN-T a přeshraniční mobility</p>		Přechodové		Časové úspory díky lepší silniční infrastruktuře						
--	---	--	------------	--	--	--	--	--	--	--	--

2.1.2.1.3 Orientační rozdělení programových zdrojů (EU) podle typu intervence (nevztahuje se na ENRF)

Odkaz: Čl. 22 odst. 3 písm. d), bod viii)

Tabulka 1: Dimenze 1- oblast intervence

Číslo priority	Fond	Kategorie regionu	Specifický cíl	Kód	Částka (v EUR)
2	EFRR	Méně rozvinuté		090 Nově postavené nebo renovované vnitrostátní, regionální a místní přístupové silnice	174 590 251
		Přechodové			104 413 415
2	EFRR	Méně rozvinuté			
		Přechodové			

Tabulka 2: Dimenze 2 – forma financování

Číslo priority	Fond	Kategorie regionu	Specifický cíl	Kód	Částka (v EUR)
2	EFRR	Méně rozvinuté		01 Grant	174 590 251
		Přechodové			104 413 415

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

Číslo priority	Fond	Kategorie regionu	Specifický cíl	Kód	Částka (v EUR)
2	EFRR	Méně rozvinuté		Nepoužije se	174 590 251

		Přechodové			104 413 415
--	--	------------	--	--	-------------

Tabulka 4: Dimenze 6 – vedlejší témata ESF+

Číslo priority	Fond	Kategorie regionu	Specifický cíl	Kód	Částka (v EUR)

Tabulka 5: Dimenze 7 – ESF+*, EFRR, Fond soudržnosti a dimenze genderové rovnosti v rámci FST

Číslo priority	Fond	Kategorie regionu	Specifický cíl	Kód	Částka (v EUR)
				3	279 003 666

* 40 % pro ESF+ v zásadě přispívá ke sledování genderové rovnosti. Pokud se členský stát rozhodne použít článek 6 nařízení o ESF+, jakož i konkrétní opatření programu v oblasti genderové rovnosti, použije se 100 %.

2.1.2.1.4 Orientační rozdělení programových zdrojů (EU) podle typu intervence pro ENRAF

Odkaz: čl. 22 odst. 3 písm. c) nařízení o společných ustanoveních

Tabulka 1

Číslo priority	Specifický cíl	Typ intervence	Kód	Částka (v EUR)

2.1.2.2 Specifický cíl zaměřený na materiální deprivaci¹

Odkaz: čl. 22 odst. 3 nařízení o společných ustanoveních; článek 18 nařízení o ESF+;

Druhy podpory

-

Hlavní cílové skupiny

-

Popis vnitrostátních nebo regionálních režimů podpory

-

Kritéria pro výběr operací²

-

¹ Ustanovení čl. 22 odst. 3 písm. d) nařízení o společných ustanoveních se nepoužije na specifický cíl stanovený v čl. 4 odst. 1 písm. m) nařízení o ESF+.

² Pouze pro programy omezené na specifický cíl stanovený v čl. 4 odst. 1 písm. m) nařízení o ESF+.

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

<input type="checkbox"/> Jedná se o prioritu věnovanou zaměstnanosti mladých lidí.
<input type="checkbox"/> Jedná se o prioritu věnovanou inovativním opatřením.
<input type="checkbox"/> Jedná se o prioritu věnovanou podpoře nejchudších osob podle specifického cíle vytyčeného v čl. 4 odst. 1 písm. m) nařízení o ESF+*.
<input type="checkbox"/> Jedná se o prioritu věnovanou podpoře nejchudších osob podle specifického cíle vytyčeného v čl. 4 odst. 1 písm. l) nařízení o ESF+ ¹ .
<input type="checkbox"/> Jedná se o prioritu věnovanou specifickému cíli městské mobility stanovenému v čl. 3 odst. 1 písm. b) bodě viii) nařízení o EFRR a o Fondu soudržnosti.
<input type="checkbox"/> Jedná se o prioritu věnovanou specifickému cíli konektivity IKT stanovenému v čl. 3 odst. 1 písm. a) bodě v) nařízení o EFRR a o Fondu soudržnosti.

* Je-li zaškrtnuto, přejděte k oddílu 2.1.3.2

¹ V případě, že se pro účely čl. 7 odst. 4 nařízení o ESF+ zohlední zdroje v rámci specifického cíle stanoveného v čl. 4 odst. 1 písm. l) nařízení o ESF+.

2.1.3.1 Specifický cíl - Podpora udržitelné multimodální městské mobility v rámci přechodu na uhlíkově neutrální hospodářství

2.1.3.1.1 Intervence fondů

Odkaz: čl. 22 odst. 3 písm. d) body i), iii), iv), v), vi) a vii) nařízení o společných ustanoveních;

Související druhy činností – čl. 22 odst. 3 písm. d) bod i) nařízení o společných ustanoveních. Ustanovení čl. 6 odst. 2 nařízení o ESF+:

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

Intervence v oblasti rozvoje městské a příměstské železniční dopravy budou zaměřeny na posílení postavení železnice jakožto páteřní části udržitelného dopravního systému v daném městě (resp. v dané aglomeraci/metropolitní oblasti). Bude se jednat zejména o modernizaci stávajících tratí (zvýšení kapacity nebo rychlosti, příp. elektrifikace), v některých městech (resp. aglomeracích/metropolitních oblastech) může být podpořena rovněž výstavba nových tratí.

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 měnírny. 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 města s centry měst.

Rovněž mohou být podpořeny rovněž 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 s přímým dopadem na uživatele městské drážní dopravy (cestující).
- 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 cílů podporovaných projektů rovněž snižování emisí škodlivin z dopravy (zejména PM₁₀ a NO₂).

Hlavní cílové skupiny – čl. 22 odst. 3 písm. d) bod iii) nařízení o společných ustanoveních:

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

Činnosti na ochranu rovnosti, inkluze a nediskriminace – čl. 22 odst. 3 písm. d) bod iv) nařízení o společných ustanoveních

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, příměstské a regionální 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 lidi 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.

Uvedení konkrétních cílových území, včetně plánovaného využití územních nástrojů – čl. 22 odst. 3 písm. d) bod v) nařízení o společných ustanoveních

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). Při realizaci tohoto specifického cíle se předpokládá využití ITI (integrovaných teritoriálních investic).

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

Meziregionální, přeshraniční a nadnárodní činnosti – čl. 22 odst. 3 písm. d) bod vi) nařízení o společných ustanoveních

Nepředpokládá se.

Plánované využití finančních nástrojů – čl. 22 odst. 3 písm. d) bod vii) nařízení o společných ustanoveních

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.

¹ http://web.opd.cz/wp-content/uploads/2016/05/Závěrečná-zpráva_ex-ante-analýza-IFN-v-OPD.pdf

2.1.3.1.2 Ukazatele

Odkaz: čl. 22 odst. 3 písm. d) bod ii) nařízení o společných ustanoveních a článek 8 nařízení o EFRR a Fondu soudržnosti

Tabulka 2: Ukazatele výstupů

Priorita	Specifický cíl	Fond	Kategorie regionu	Identifikátor[5]	Ukazatel [255]	Měrná jednotka	Milník (2024)	Cíl (2029)
3	(b) viii - Podpora udržitelné multimodální městské mobility v rámci přechodu na uhlíkově neutrální hospodářství	FS	<i>Nepoužije se</i>	RCO 55	Délka nových tramvajových tratí a tratí metra	km	1,5	28
3	(b) viii - Podpora udržitelné multimodální městské mobility v rámci přechodu na uhlíkově neutrální hospodářství	FS	<i>Nepoužije se</i>	RCO 56	Délka rekonstruovaných nebo modernizovaných tramvajových tratí a tratí metra	km	0	2,8
3	(b) viii - Podpora udržitelné multimodální městské mobility v rámci přechodu na uhlíkově neutrální hospodářství	FS	<i>Nepoužije se</i>		Délka nových, rekonstruovaných nebo modernizovaných trolejbusových tratí	km	0	22,8
3	(b) viii - Podpora udržitelné multimodální městské mobility v rámci přechodu na uhlíkově neutrální hospodářství	FS	<i>Nepoužije se</i>		Vybudování nové stanice metra	stanice	0	1
3	(b) viii - Podpora udržitelné multimodální městské mobility v rámci přechodu na uhlíkově neutrální hospodářství	FS	<i>Nepoužije se</i>		Délka modernizovaných příměstských a městských železničních tratí	km	0	10
3	(b) viii - Podpora udržitelné multimodální městské mobility v rámci přechodu na uhlíkově neutrální hospodářství	FS	<i>Nepoužije se</i>	RCO 59	Infrastruktura pro alternativní paliva (plnicí/dobíjecí stanice)	stanice	500	17 000
3	(b) viii - Podpora udržitelné multimodální městské mobility v rámci přechodu na uhlíkově neutrální hospodářství	FS	<i>Nepoužije se</i>	RCO 74	Počet obyvatel, na něž se vztahují projekty v rámci strategií integrovaného územního rozvoje	osoba	0	580 000.

Odkaz: čl. 22 odst. 3 písm. d) bod ii) nařízení o společných ustanoveních

Tabulka 2: Ukazatele výsledků

Priorita	Specifický cíl	Fond	Kategorie regionu	Identifikátor [5]	Ukazatel [255]	Jednotka měření	Základní nebo referenční hodnota	Referenční rok	Cíl (2029)	Zdroj údajů [200]	Poznámky [200]
3	(b) viii - Podpora udržitelné multimodální městské mobility v rámci přechodu na uhlíkově neutrální hospodářství	FS	<i>Nepoužije se</i>	RCR 62	Počet uživatelů ve veřejné dopravě za rok	uživatelé	0	2020	10 900 000	<i>ŘO</i>	
3	(b) viii - Podpora udržitelné multimodální městské mobility v rámci přechodu na uhlíkově neutrální hospodářství	FS	<i>Nepoužije se</i>	RCR 63	Počet uživatelů nových nebo modernizovaných tramvajových tratí a tratí metra za rok	uživatelé	3 940 000	2020	61 600 000	<i>ŘO</i>	

2.1.3.1.3 Orientační rozdělení programových zdrojů (EU) podle typu intervence (nevztahuje se na ENRAF)

Odkaz: Čl. 22 odst. 3 písm. d), bod viii) nařízení o společných ustanoveních

Tabulka 1: Dimenze 1 – oblast intervence

Číslo priority	Fond	Kategorie regionu	Specifický cíl	Kód	Částka (v EUR)
3	FS	Nepoužije se		081 Infrastruktura čisté městské dopravy	851 816 869
3	FS	Nepoužije se		086 Infrastruktura pro alternativní paliva	248 000 000

Tabulka 2: Dimenze 2 – forma financování

Číslo priority	Fond	Kategorie regionu	Specifický cíl	Kód	Částka (v EUR)
3	FS	Nepoužije se		01 Grant	1 099 816 869

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

Číslo priority	Fond	Kategorie regionu	Specifický cíl	Kód	Částka (v EUR)
3	FS	Nepoužije se		03 – Funkční městské oblasti	752 154 727
3	FS	Nepoužije se		Nepoužije se	347 662 142

Tabulka 4: Dimenze 6 – vedlejší témata ESF+

Číslo priority	Fond	Kategorie regionu	Specifický cíl	Kód	Částka (v EUR)

Tabulka 5: Dimenze 7 – ESF+*, EFRR, Fond soudržnosti a dimenze genderové rovnosti v rámci FST

Číslo priority	Fond	Kategorie regionu	Specifický cíl	Kód	Částka (v EUR)
				3	1 099 816 869

* 40 % pro ESF+ v zásadě přispívá ke sledování genderové rovnosti. Pokud se členský stát rozhodne použít článek 6 nařízení o ESF+, jakož i konkrétní opatření programu v oblasti genderové rovnosti, použije se 100 %.

2.1.3.1.4 Orientační rozdělení programových zdrojů (EU) podle typu intervence pro ENRAF

Odkaz: čl. 22 odst. 3 písm. c) nařízení o společných ustanoveních

Tabulka 1

Číslo priority	Specifický cíl	Typ intervence	Kód	Částka (v EUR)

2.1.3.2 Specifický cíl zaměřený na materiální deprivaci¹

Odkaz: čl. 22 odst. 3 nařízení o společných ustanoveních; článek 18 nařízení o ESF+;

Druhy podpory

-

Hlavní cílové skupiny

-

Popis vnitrostátních nebo regionálních režimů podpory

-

Kritéria pro výběr operací²

-

¹ Ustanovení čl. 22 odst. 3 písm. d) nařízení o společných ustanoveních se nepoužije na specifický cíl stanovený v čl. 4 odst. 1 písm. m) nařízení o ESF+.

² Pouze pro programy omezené na specifický cíl stanovený v čl. 4 odst. 1 písm. m) nařízení o ESF+.

2.2 PRIORITA 4 – FS: TECHNICKÁ POMOC

2.2.1 Priorita pro technickou pomoc dle článku 36 odst. 4

Odkaz: čl. 22 odst. 3 písm. e) nařízení o společných ustanoveních

2.2.1.1 Intervence fondů

Související druhy činností– čl. 22 odst. 3 písm. e) bod i) nařízení o společných ustanoveních.

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

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

Prostředky TP použije ŘO OPD k podpoře aktivit ke snížení administrativní zátěže na příjemce, a to zejména formou podpory systémů elektronické výměny dat a aktivit k posílení kapacity ŘO, ZS a příjemců při administraci programu. Konkrétně bude podpořena kapacita pro přípravu, zpracování a administraci projektů, včetně řešení komplikací systémového rázu při předkládání projektových žádostí a bude zajištěno silnější metodické vedení těchto činností se zohledněním výsledků analýzy a řízení rizik přípravy a realizace projektů.

Záměrem ŘO OPD je zajištění kvalitní přípravy projektů a efektivní implementace projektů z úrovně příjemců a implementačních orgánů včetně koordinace a řízení využití všech prostředků z rozpočtu kohezní politiky určených pro rozvoj sektoru dopravy v ČR.

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

Komplementární či synergické vazby s OP TP byly detailně nastaveny tak, aby z věcného hlediska oddělily skupiny aktivit financovaných v OP TP a z PO 4 OPD. Týká se to především mzdových nákladů (OPD financuje pouze mzdy osob zapojených do vlastní implementace), nákladů na vzdělávání administrativní kapacity (OP TP financuje vzdělávání na horizontální úrovni a v oblasti průřezových témat, OPD financuje vzdělávání ve specifických oblastech týkajících se OPD), zajištění absorpční kapacity (OP TP financuje aktivity zaměřené na základní povědomí o DoP a ESIF).

Podpora bude zaměřena především do následujících oblastí:

- **Řízení a kontrola programu** – zejména financování aktivit ŘO a ZS podporujících přípravu, výběr a hodnocení projektů a monitorování implementace operačního programu, dále tvorba metodických dokumentů a manuálů, poradenské a konzultační služby, nastavení a zajištění kontrolních mechanismů (např. supervize, kontroly a administrace žádostí o platbu).
- **Podpora absorpční kapacity** – zejména financování činností příjemců souvisejících s programovým obdobím 2021-2027 – podpora při přípravě projektových žádostí. Jedná se zejména o metodickou, konzultační a právní podporu, přípravu projektů, předběžné posouzení přijatelnosti projektů/projektových fiší, projednávání projektů.
- **Technické zabezpečení činností** – zejména osobní náklady subjektů zapojených do implementace OPD včetně příslušenství, podpůrné činnosti nezbytné pro implementaci OPD zajišťované externě a materiální zabezpečení činností.
- **Publicita** – zejména zajištění realizace komunikační strategie a ročních komunikačních plánů. Aktivita budou zabezpečovat dostatečnou propagaci a informovanost o operačním programu pro veřejnost.
- **Vzdělávání** - hlavním cílem je zajištění zvyšování kvalifikace subjektů podílejících se na implementaci OPD.
- **Evaluace** – zejména vypracování analýz a hodnocení nastavení výběrových kritérií, zpracování analýz a studií zaměřených na sledování dopadů realizace programu, analyzování průběhu jejich realizace, vhodnosti a efektivnosti implementačních struktur, identifikování slabých míst implementační struktury a kapacity, vyhodnocování dalších relevantních aktivit apod.
- **Dokončení realizace programového období 2014-2020 a příprava nového programového období 2028+** – zejména náklady spojené s dokončením realizace programového období 2014 - 2020 a náklady spojené s realizací počáteční fáze nového programového období 2028+, dále pak zpracování analýz a podkladových studií či strategií pro samotnou přípravu operačního programu v období 2028+, včetně zpracování ex-ante hodnocení a hodnocení vlivů na životní prostředí (SEA) včetně předprojektové a projektové přípravy.

Hlavní cílové skupiny – čl. 22 odst. 3 písm. e) bod iii) nařízení o společných ustanoveních

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

2.2.1.2 Ukazatele

Ukazatele výstupu s odpovídajícími milníky a cíli

Odkaz: čl. 22 odst. 3 písm. e) bod ii) nařízení o společných ustanoveních

Tabulka 1: Ukazatele výstupů

Priorita	Fond	Kategorie regionu	identifikátor [5]	Ukazatel [255]	Jednotka měření	Milník (2024)	Cíl (2029)
4	FS	Nepoužije se	80500	Počet napsaných a zveřejněných analytických a strategických dokumentů (vč. evaluačních)	dokumenty	2	10
4	FS	Nepoužije se	82000	Počet uskutečněných školení, seminářů, workshopů, konferencí	aktivity	4	29
4	FS	Nepoužije se	82500	Počet pracovních míst financovaných z programu	FTE	121	141
	FS	Nepoužije se	82100	Počet účastníků vzdělávání	osoby	130	800

2.2.1.3 Orientační rozdělení programových zdrojů (EU) podle typu intervence

Odkaz: čl. 22 odst. 3 písm. e) bod iv) nařízení o společných ustanoveních

Tabulka 1: Dimenze 1 – oblast intervence

Číslo priority	Fond	Kategorie regionu	Kód	Částka (v EUR)
4	FS	Nepoužije se	179 Informace a komunikace	1 185 590
4	FS	Nepoužije se	180 Příprava, provádění, monitorování a kontrola	44 668 634
4	FS	Nepoužije se	181 Hodnocení a studie, sběr údajů	537 145

Tabulka 2: Dimenze 6 – vedlejší témata ESF+

Číslo priority	Fond	Kategorie regionu	Kód	Částka (v EUR)

Tabulka 3: Dimenze 7 – ESF+*, EFRR, Fond soudržnosti a dimenze genderové rovnosti v rámci FST

Číslo priority	Fond	Kategorie regionu	Kód	Částka (v EUR)

* 40 % pro ESF+ v zásadě přispívá ke sledování genderové rovnosti. Pokud se členský stát rozhodne použít článek 6 nařízení o ESF+, jakož i konkrétní opatření programu v oblasti genderové rovnosti, použije se 100 %.

Tabulka 4 – ENRAF

Číslo priority	Specifický cíl	Typ intervence	Kód	Částka (v EUR)

2.2.2 Priorita pro technickou pomoc dle článku 37

Odkaz: čl. 22 odst. 3 písm. f) nařízení o společných ustanoveních

2.2.2.1 Popis technické pomoci v rámci financování nesouvisejícího s náklady – článek 37

-

2.2.2.2 Orientační rozdělení programových zdrojů (EU) podle typu intervence

Odkaz: čl. 22 odst. 3 písm. f) nařízení o společných ustanoveních

Tabulka 1: Dimenze 1 – oblast intervence

Číslo priority	Fond	Kategorie regionu	Kód		Částka (v EUR)

Tabulka 2: Dimenze 6 – vedlejší témata ESF+

Číslo priority	Fond	Kategorie regionu	Kód	Částka (v EUR)

Tabulka 3: Dimenze 7 – ESF+*, EFRR, Fond soudržnosti a dimenze genderové rovnosti v rámci FST

Číslo priority	Fond	Kategorie regionu	Kód	Částka (v EUR)

* 40 % pro ESF+ v zásadě přispívá ke sledování genderové rovnosti. Pokud se členský stát rozhodne použít článek 6 nařízení o ESF+, jakož i konkrétní opatření programu v oblasti genderové rovnosti, použije se 100 %.

Tabulka 4 – ENRAF

Číslo priority	Specifický cíl	Typ intervence	Kód	Částka (v EUR)

3 PLÁN FINANCOVÁNÍ

Odkaz: čl. 22 odst. 3 písm. g) body i) až iii); čl. 112 odst. 1 až 3; článek 14; článek 26 nařízení o společných ustanoveních

3.1 PŘEVODY A PŘÍSPĚVKY¹

Odkaz: články 14, 26 a 27 nařízení o společných ustanoveních

Změna programu týkající se těchto transakcí:	<input type="checkbox"/> příspěvek do Programu InvestEU
--	---

¹ Použije se pouze na změny programů v souladu s články 14 a 26 nařízení o společných ustanoveních, s výjimkou doplňkových převodů do FST v souladu s článkem 27. Převody nemají vliv na roční rozpois finančních prostředků členského státu na úrovni VFR.

	<input type="checkbox"/> převod do nástrojů v rámci přímého nebo nepřímého řízení
	<input type="checkbox"/> převod mezi EFRR, ESF+, Fondem soudržnosti nebo do jiného fondu či fondů

Tabulka 1: Příspěvky do Programu InvestEU* (rozpis podle roků)

Příspěvek z		Příspěvek do	Rozpis podle roků							
Fond	Kategorie regionu	Okno (okna) Programu InvestEU	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	Celkem
EFRR	Rozvinutější									
	Přechodové									
	Méně rozvinuté									
ESF+	Rozvinutější									
	Přechodové									
	Méně rozvinuté									
FS	Nepoužije se									
ENRAF	Nepoužije se									

* Pro každou novou žádost o příspěvek stanoví změna programu celkové částky převedené pro každý rok v členění podle fondu a podle kategorie regionu.

Tabulka 2: Příspěvky do Programu InvestEU* (souhrn)

	Kategorie regionů	Okno 1 Udržitelná infrastruktura a)	Okno 2 Inovace a digitalizace b)	Okno 3 Malé a střední podniky c)	Okno 4 Sociální investice a dovednosti d)	Celkem f) = a) + b) + c) + d)
EFRR	Rozvinutější					
	Méně rozvinuté					
	Přechodové					
ESF+	Rozvinutější					
	Méně rozvinuté					
	Přechodové					
FS						
ENRAF						
Celkem						

* Kumulativní částky pro všechny příspěvky poskytnuté prostřednictvím změn programu během programového období. * S každou novou žádostí o příspěvek stanoví změna programu celkové částky převedené pro každý rok v členění podle fondu a podle kategorie regionu.

-

Tabulka 3: Převody do nástrojů v rámci přímého nebo nepřímého řízení* (rozpis podle roků)

Převod z		Převod do	Rozpis podle roků									
Fond	Kategorie regionu	Nástroj	2021	2022	2023	2024	2025	2026		2027		Celkem
								Finanční prostředky bez částky pro účely flexibility	Částka pro účely flexibility	Finanční prostředky bez částky pro účely flexibility	Částka pro účely flexibility	
EFRR	Rozvinutější											
	Přechodové											
	Méně rozvinuté											
ESF+	Rozvinutější											
	Přechodové											
	Méně rozvinuté											
FS	Nepoužije se											
ENRAF	Nepoužije se											

Tabulka 4: Převody do nástrojů v rámci přímého nebo nepřímého řízení* (souhrn)

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

*Kumulativní částky pro všechny převody poskytnuté prostřednictvím změn programu během programového období. * S každou novou žádostí o převod stanoví změna programu celkové částky převedené pro každý rok v členění podle fondu a podle kategorie regionů.

**Lze provádět převody do jakéhokoli jiného nástroje v rámci přímého nebo nepřímého řízení, pokud je taková možnost stanovena v základním právním aktu. Počet a názvy příslušných nástrojů EU budou odpovídajícím způsobem upřesněny.

Tabulka 5: Převody mezi EFRR, ESF+ a Fondem soudržnosti nebo do jiného fondu či fondů (rozpis podle roků)*

Převody z		Převody do		Rozpis podle roků									
Fond	Kategorie regionu	Fond	Kategorie regionu (v příslušných případech)	2021	2022	2023	2024	2025	2026		2027		Celkem
									Finanční prostředky bez částky pro účely flexibility	Částka pro účely flexibility	Finanční prostředky bez částky pro účely flexibility	Částka pro účely flexibility	
EFRR	Rozvinutější	EFRR, ESF+ nebo Fond soudržnosti, ENRAF, AMF, ISF, BMVI											
	Přechodové												
	Méně rozvinuté												
ESF+	Rozvinutější												
	Přechodové												
	Méně rozvinuté												
FS	Nepoužije se												
ENRAF	Nepoužije se												

* Převod do jiných programů. * Převody mezi EFRR a ESF+ lze provádět pouze v rámci stejné kategorie regionů.

Tabulka 6: Převody mezi EFRR, ESF+ a Fondem soudržnosti nebo do jiného fondu či fondů* (souhrn)

		EFRR			ESF+				F S	ENRA F	AMI F	IS F	BMV I	Celke m
		Rozvinutější	Přechodové	Méně rozvinuté	Rozvinutější	Přechodové	Méně rozvinuté							
EFRR	Rozvinutější													
	Přechodové													
	Méně rozvinuté													
ESF+	Rozvinutější													
	Přechodové													
	Méně rozvinuté													
FS														
ENRA F														
Celkem														

* Kumulativní částky pro všechny převody poskytnuté prostřednictvím změn programu během programového období. S každou novou žádostí o převod stanoví změna programu celkové částky převedené pro každý rok v členění podle fondu a podle kategorie regionů.

3.2 FOND PRO SPRÁVEDLIVOU TRANSFORMACI: PŘIDĚLENÍ PROSTŘEDKŮ V PROGRAMU A PŘEVODY¹

3.2.1 Příděl z FST na program před převody podle priorit (v příslušných případech)²

Odkaz: článek 27

Tabulka 1: Příděl z FST na program v souladu s článkem 3 nařízení o FST, před převody

Priorita FST č. 1	
Priorita FST č. 2	
	Celkem

3.2.2 Převody do Fondu pro spravedlivou transformaci jako doplňková podpora³ (v příslušných případech)

Převod do FST	<input type="checkbox"/> týká se interních převodů v rámci programu s přidělem z FST	
	<input type="checkbox"/> týká se převodů z jiných programů do programu s přidělem z FST	

¹ Převody nemají vliv na roční rozpis finančních prostředků členského státu na úrovni VFR.

² Použitelné pro první přijetí programů s přidělem z FST.

³ Oddíl vyplní přijímající program. V případě, že program podporovaný FST obdrží doplňkovou podporu (viz článek 27) v rámci programu a z jiných programů, je třeba vyplnit všechny tabulky v tomto oddíle. Při prvním přijetí s přidělem z FST má tento oddíl potvrdit nebo opravit předběžné převody navržené v dohodě o partnerství.

Tabulka 1: Převody do FST v rámci programu (rozpis podle roků)

Převod z		Převod do	Rozpis podle roků									
Fond	Kategorie regionu	Priorita FST*	2021	2022	2023	2024	2025	2026		2027		Celkem
								Finanční prostředky bez částky pro účely flexibility	Částka pro účely flexibility	Finanční prostředky bez částky pro účely flexibility	Částka pro účely flexibility	
EFRR	Rozvinutější	Priorita FST č. 1										
	Přechodové											
	Méně rozvinuté											
ESF+	Rozvinutější	Priorita FST č. 2										
	Přechodové											
	Méně rozvinuté											

* Zdroje FST by měly být doplněny zdroji z EFRR nebo ESF+ té kategorie regionů, kde se dotčené území nachází.

Tabulka 2: Převod zdrojů z EFRR a ESF+ do Fondu pro spravedlivou transformaci (FST) v rámci programu

		Příděl z FST v programu* v členění podle kategorie regionu, na jehož území se nachází** (podle priorit FST)	
		Priorita FST (pro každou prioritu FST)	Částka
Převod v rámci programu* (doplňková podpora) podle kategorie regionu			
EFRR	Rozvinutější		
	Přechodové		
	Méně rozvinuté		
ESF+	Rozvinutější		
	Přechodové		
	Méně rozvinuté		
Celkem	Rozvinutější		
	Přechodové		
	Méně rozvinuté		

* Program s přidělem z FST.

** Zdroje FST by měly být doplněny zdroji z EFRR nebo ESF+ té kategorie regionů, kde se dotčené území nachází.

Tabulka 3: Převody do FST z jiného programu (jiných programů) (rozpis podle roků)

Převod z		Převod do	Rozpis podle roků									
Fond	Kategorie regionu	Priorita FST*	2021	2022	2023	2024	2025	2026		2027		Celkem
								Finanční prostředky bez částky pro účely flexibility	Částka pro účely flexibility	Finanční prostředky bez částky pro účely flexibility	Částka pro účely flexibility	
EFRR	Rozvinutější	Priorita FST č. 1										
	Přechodové											
	Méně rozvinuté											
ESF+	Rozvinutější	Priorita FST č. 2										
	Přechodové											
	Méně rozvinuté											

* Zdroje FST by měly být doplněny zdroji z EFRR nebo ESF+ té kategorie regionů, kde se dotčené území nachází.

Tabulka 4: Převod zdrojů z EFRR a ESF+ z jiného programu (jiných programů) do Fondu pro spravedlivou transformaci (FST) v tomto programu

		Doplňková podpora FST v tomto programu* na území*** v dané kategorii regionu (podle priorit):	
		Priorita FST	Částka
Převod (převody) z jiného programu (jiných programů)** podle kategorie regionu			
EFRR	Rozvinutější		
	Přechodové		
	Méně rozvinuté		
ESF+	Rozvinutější		
	Přechodové		
	Méně rozvinuté		
Celkem			

* Program s přidělem z FST, který přijímá doplňkovou podporu z EFRR a ESF+.

** Program poskytující doplňkovou podporu z EFRR a ESF+ (zdroj).

*** Zdroje FST by měly být doplněny zdroji z EFRR nebo ESF+ té kategorie regionů, kde se dotčené území nachází.

3.3 PŘEVODY MEZI KATEGORIEMI REGIONŮ VYPLÝVAJÍCÍ Z PŘEZKUMU V POLOVINĚ OBDOBÍ

Tabulka 1: Převody mezi kategoriemi regionů v rámci programu vyplývající z přezkumu v polovině období (rozpis podle roků)

Převod z	Převod do	Rozpis podle roků			
Kategorie regionu	Kategorie regionu	2025	2026	2027	Celkem
Rozvinutější	Rozvinutější / Přechodové / Méně rozvinuté				
Přechodové					
Méně rozvinuté					

* Použije se pouze pro EFRR a ESF+.

Tabulka 2: Převody mezi kategoriemi regionů do jiných programů vyplývající z přezkumu v polovině období (rozpis podle roků)

Převod z	Převod do	Rozpis podle roků			
Kategorie regionu	Kategorie regionu	2025	2026	2027	Celkem
Rozvinutější	Rozvinutější / Přechodové / Méně rozvinuté				
Přechodové					
Méně rozvinuté					

* Použije se pouze pro EFRR a ESF+.

3.4 ZPĚTNÉ PŘEVODY¹

Tabulka 1 Zpětné převody (rozpis podle roků)

Převod z	Převod do		Rozpis podle roků							
Program InvestEU nebo jiný unijní nástroj	Fond	Kategorie regionu	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	Celkem
Program InvestEU Okno 1 Okno 2 Okno 3 Okno 4 Unijní nástroj 1 Unijní nástroj 2 [...]	EFRR	Rozvinutější								
		Přechodové								
		Méně rozvinuté								
	ESF+	Rozvinutější								
		Přechodové								
		Méně rozvinuté								
	FS									
	ENRAF									

¹ Vztahuje se pouze na změny programů v případě prostředků převedených zpět z jiných nástrojů EU, včetně prvků AMIF, ISF a BMVI, v rámci přímého nebo nepřímého řízení, nebo z fondu Programu InvestEU.

Tabulka 2 Převody zpět* (souhrn)

z / do	EFRR			ESF+			FS	ENRAF
	Rozvinutější	Přechodové	Méně rozvinuté	Rozvinutější	Přechodové	Méně rozvinuté		
Program InvestEU								
Okno 1								
Okno 2								
Okno 3								
Okno 4								
Nástroj 1								
Nástroj 2								
Nástroj 3								
Nástroj 4**								

* Kumulativní částky pro všechny převody poskytnuté prostřednictvím změn programu během programového období. S každou novou žádostí o převod stanoví změna programu celkové částky převedené pro každý rok v členění podle fondu a podle kategorie regionů.

** Lze provádět převody do jakéhokoli jiného nástroje v rámci přímého nebo nepřímého řízení, pokud je taková možnost stanovena v základním právním aktu. Počet a názvy příslušných nástrojů EU budou odpovídajícím způsobem upřesněny.

3.5 FINANČNÍ PROSTŘEDKY PODLE ROKU

Tabulka 10: Finanční prostředky podle roku

Odkaz: čl. 22 odst. 3 písm. g) bod i) nařízení o společných ustanoveních a články 3, 4 a 7 nařízení o FST

Tabulka 10: Finanční prostředky podle roku													
Fond	Kategorie regionu	2021	2022	2023	2024	2025	2026		2026	2027		2027	Celkem
							<i>Finanční prostředky bez částky pro účely flexibility</i>	<i>Částka pro účely flexibility</i>	<i>pouze pro ENRAF</i>	<i>Finanční prostředky bez částky pro účely flexibility</i>	<i>Částka pro účely flexibility</i>	<i>pouze pro ENRAF</i>	
EFRR	Rozvinutější												
	Přechodové	476 706	33 662 176	54 611 801			3 876 881	3 876 880		3 954 486	3 954 485		104 413 415
	Méně rozvinuté	1 204 326	62 764 607	84 432 838			6 482 533	6 482 533		6 611 707	6 611 707		174 590 251
	Nejvzdálenější a severní řídce osídlené												
Celkem		1 681 032	96 426 783	139 044 639			10 359 414	10 359 413		10 566 193	10 566 192		279 003 666
ESF+	Méně rozvinuté												
	Více rozvinuté												
	Přechodové												
	Nejvzdálenější												
Celkem													
FST*	Článek 3 Zdroje FST												

	Článek 4 Zdroje FST												
	Zdroje FST podle článku 7 (související se zdroji FST podle článku 3)												
	Zdroje FST podle článku 7 (související se zdroji FST podle článku 3)												
Celkem													
Fond soudržnosti	Nepoužije se	615 395 792	627 704 662	640 259 708	653 066 017	666 128 450	339 726 067	339 726 067		346 521 150	346 521 150		4 575 049 063
ENRF	Nepoužije se												
Celkem		617 076 824	724 131 445	779 304 347	653 066 017	666 128 450	350 085 481	350 085 480		357 087 343	357 087 342		4 854 052 729

Tabulka: Finanční prostředky podle roku

Fond	Kategorie regionu	2021	2022	2023	2024	2025	2026		2026 pouze pro ENRAF	2027		2027 pouze pro ENRAF	Celkem
							Finanční prostředky bez částky pro účely flexibility	Částka pro účely flexibility		Finanční prostředky bez částky pro účely flexibility	Částka pro účely flexibility		
EFRR*	Rozvinutější												
	Přechodové												
	Méně rozvinuté												
	Nejvzdálenější a severní řídce osídlené												
Celkem													

Tabulka: Finanční prostředky podle roku

Fond	Kategorie regionu	2021	2022	2023	2024	2025	2026		2026 pouze pro ENRAF	2027		2027 pouze pro ENRAF	Celkem
							Finanční prostředky bez částky pro účely flexibility	Částka pro účely flexibility		Finanční prostředky bez částky pro účely flexibility	Částka pro účely flexibility		
ESF+:	Rozvinutější												
	Přechodové												
	Méně rozvinuté												
	Nejvzdálenější a severní řídce osídlené												
Celkem													

Tabulka: Finanční prostředky podle roku

Fond		Kategorie regionu	2021	2022	2023	2024	2025	2026		2026 pouze pro ENRAF	2027		2027 pouze pro ENRAF	Celkem
								Finanční prostředky bez částky pro účely flexibility	Částka pro účely flexibility		Finanční prostředky bez částky pro účely flexibility	Částka pro účely flexibility		
FST*	Článek 3 Zdroje FST													
	Článek 4 Zdroje FST													
	Zdroje FST podle článku 7 (související se zdroji FST podle článku 3)													

Tabulka: Finanční prostředky podle roku

Fond		Kategorie regionu	2021	2022	2023	2024	2025	2026		2026 pouze pro ENRAF	2027		2027 pouze pro ENRAF	Celkem
								Finanční prostředky bez částky pro účely flexibility	Částka pro účely flexibility		Finanční prostředky bez částky pro účely flexibility	Částka pro účely flexibility		
	Zdroje FST podle článku 7 (související se zdroji FST podle článku 4)													
Celkem														
Fond soudržnosti		Nepoužije se												
ENRAF		Nepoužije se												
Celkem														

* Částky po doplňkovém převodu do FST.

3.6 CELKOVÁ VÝŠE FINANČNÍCH PROSTŘEDKŮ PODLE FONDU A VNITROSTÁTNÍHO SPOLUFINANCOVÁNÍ

Odkaz: čl. 22 odst. 3 písm. g) bod ii), čl. 22 odst. 6 a článek 36 nařízení o společných ustanoveních

Pro programy v rámci cíle Investice pro zaměstnanost a růst, kde byla v dohodě o partnerství zvolena technická pomoc podle čl. 36 odst. 4 nařízení o společných ustanoveních.

Tabulka 11: Celkové finanční přiděly podle fondu a vnitrostátního spolufinancování

Č. cíle politiky nebo technická pomoc	Priorita	Základ pro výpočet podpory EU (celkem nebo z veřejných zdrojů)	Fond	Kategorie regionu*	Příspěvek EU (a) = (g)+(h)	Rozdělení příspěvku EU		Příspěvek členského státu b)=(c)+d)	Orientační rozdělení příspěvku členského státu		Celkem e)=(a)+b)**	Míra spolufinancování f)=(a)/e)**
						Příspěvek EU bez částky na flexibilitu (g)	Částka flexibility (h)		veřejná c)	soukromá d)		
CP 3	Priorita 1	celkem	FS	Nepoužije se	3 428 840 825	2 914 522 303	514 318 522	605 089 558	587 442 499	17 647 059	4 033 930 383	85,00%
CP 3	Priorita 2	celkem	ERDF	Více rozvinuté								
				Přechodové	104 413 415	96 582 050	7 831 365	44 748 607	44 748 607	0	149 162 022	85,00%
				Méně rozvinuté	174 590 251	161 496 011	13 094 240	30 810 045	30 810 045	0	205 400 296	70,00%
				Nejvzdálenější a severní řídce osídlené								
CP 2	Priorita 3	celkem	FS	Nepoužije se	1 099 816 869	934 846 777	164 970 092	194 085 330	146 574 018	47 511 312	1 293 902 199	85,00%

TP	Tech. pomoc článek 29 nařízení o spol. ustanoveních	celkem	EFRR nebo ESF+ nebo FS									
	Tech. pomoc článek 30 nařízení o spol. ustanoveních	celkem	EFRR nebo ESF+ nebo FS		46 391 369	39 432 766	6 958 603	8 186 713	8 186 713	0	54 578 082	85,00%
EFRR celkem				Více rozvinuté								
				Přechodové	104 413 415	96 582 050	7 831 365	44 748 607	44 748 607	0	149 162 022	70,00%
				Méně rozvinuté	174 590 251	161 496 011	13 094 240	30 810 045	30 810 045	0	205 400 296	85,00%
				Nejvzdálenější a severní řídce osídlené								
ESF+ celkem				Více rozvinuté								
				Přechodové								
				Méně rozvinuté								
				Nejvzdálenější a severní řídce osídlené								
FS celkem				Nepoužije se	4 575 049 063	3 888 801 846	686 247 217,0	807 361 601	742 203 230	65 158 371	5 382 410 664	85,00%
Celkový součet					4 854 052 729	4 146 879 907	707 172 822	882 920 253	817 761 882	65 158 371	5 736 972 982	84,61%

-
- * Pro EFRR: méně rozvinuté, přechodové a rozvinutější a případně zvláštní přiděl pro nejvzdálenější a severní řídce osídlené regiony. Pro ESF+: méně rozvinuté, přechodové a rozvinutější a případně dodatečný přiděl pro nejvzdálenější regiony. Pro FS: nepoužije se. U technické pomoci závisí uplatnění kategorií regionu na volbě fondu.
- ** Uveďte celkové zdroje z FST včetně doplňkové podpory převedené z EFRR a ESF+. Tabulka nezahrnuje částky podle článku 7 nařízení o FST. V případě technické pomoci financované z FST by zdroje FST měly být rozděleny na zdroje související s články 3 a 4 nařízení o FST. V případě článku 4 nařízení o FST neexistuje žádná částka pro účely flexibility.

Pro cíl Investice pro zaměstnanost a růst: programy využívající technickou pomoc podle čl. 36 odst. 5 na základě volby učiněné v dohodě o partnerství.

Tabulka 11: Celkové finanční přiděly podle fondu a příspěvku členského státu

Cíl politiky nebo specifický cíl FST č. cíle politiky nebo technická pomoc	Priorita	Základ pro výpočet podpory EU (způsobilé náklady celkem nebo příspěvek z veřejných zdrojů)	Fond	Kategorie regionu*	Příspěvek Unie a) = b) + c) + i) + j)	Složení příspěvku Unie				Příspěvek členského státu d) = e) + f)	Orientační rozdělení příspěvku členského státu		Celkem g) = a) + d)**	Míra spolufinancování h) = a) / g)**
						Příspěvek Unie		Částka pro účely flexibility			veřejná e)	soukromá f)		
						bez TP podle čl. 36 odst. 5	pro TP podle čl. 36 odst. 5	bez TP podle čl. 36 odst. 5	pro TP podle čl. 36 odst. 5					
						b)	c)	i)	j)					
							Priorita 1	z veřejných výdajů / celkem	EFRR					
	Přechodové													
	Méně rozvinuté													
	Nejvzdálenější a severní řídce osídlené													

	Priorita 2		ESF+		Rozvinutější										
					Přechodové										
					Méně rozvinuté										
					Nejvzdálenější a severní řídce osídlené										
	Priorita 3		FST **	Zdroje podle článku 3											
				Zdroje podle článku 4											
	Priorita 4		FS												

TP	Priorita 5 TP podle článku 37		EFRR nebo ESF+ nebo FST nebo FS											
			EFRR celkem	Rozvinutější										
				Přechodové										
				Méně rozvinuté										
				Nejvzdálenější a severní řídce osídlené										
			ESF+ celkem	Rozvinutější										
				Přechodové										
				Méně rozvinuté										
				Nejvzdálenější a severní řídce osídlené										

		FST***	Zdroje podle článku 3											
			Zdroje podle článku 4											
		FS celkem												
Celkový součet														

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

** Uved'te celkové zdroje z FST včetně doplňkové podpory převedené z EFRR a ESF+. Tabulka nezahrnuje částky podle článku 7 nařízení o FST. V případě technické pomoci financované z FST by zdroje FST měly být rozděleny na zdroje související s články 3 a 4 nařízení o FST. V případě článku 4 nařízení o FST neexistuje žádná částka pro účely flexibility.

ENRAF:

Odkaz: čl. 22 odst. 3 písm. g) bod iii) nařízení o společných ustanoveních

Programy ENRAF využívající technickou pomoc podle čl. 36 odst. 4 na základě volby učiněné v dohodě o partnerství.

Tabulka 11A: Celkové finanční přiděly podle fondu a příspěvku členského státu

Priorita	Specifický cíl (nomenklatura stanovená v nařízení o ENRAF)	Základ pro výpočet podpory EU	Příspěvek Unie	Vnitrostátní veřejný příspěvek	Celkem	Míra spolufinancování
Priorita 1	1.1.1	Veřejná				
	1.1.2	Veřejná				
	1.2	Veřejná				
	1.3	Veřejná				
	1.4	Veřejná				
	1.5	Veřejná				
	1.6	Veřejná				
Priorita 2	2.1	Veřejná				
	2.2	Veřejná				
Priorita 3	3.1	Veřejná				

Priorita	Specifický cíl (nomenklatura stanovená v nařízení o ENRAF)	Základ pro výpočet podpory EU	Příspěvek Unie	Vnitrostátní veřejný příspěvek	Celkem	Míra spolufinancování
Priorita 4	4.1	Veřejná				
Technická pomoc podle čl. 36 odst. 4	5.1	Veřejná				
Technická pomoc podle článku 37	5.2	Veřejná				

Programy ENRAF využívající technickou pomoc podle čl. 36 odst. 5 na základě volby učiněné v dohodě o partnerství.

Tabulka 11A: Celkové finanční přiděly podle fondu a příspěvku členského státu

Priorita	Specifický cíl (nomenklatura stanovená v nařízení o ENRAF)	Základ pro výpočet podpory EU	Příspěvek Unie		Vnitrostátní veřejný příspěvek	Celkem	Míra spolufinancování*
			Příspěvek Unie bez technické pomoci podle čl. 36 odst. 5	Příspěvek Unie na technickou pomoc podle čl. 36 odst. 5***			
Priorita 1	1.1.1	Veřejná					
	1.1.2	Veřejná					
	1.2	Veřejná					
	1.3	Veřejná					
	1.4	Veřejná					
	1.5	Veřejná					

Priorita	Specifický cíl (nomenklatura stanovená v nařízení o ENRAF)	Základ pro výpočet podpory EU	Příspěvek Unie		Vnitrostátní veřejný příspěvek	Celkem	Míra spolufinancování*
			Příspěvek Unie bez technické pomoci podle čl. 36 odst. 5	Příspěvek Unie na technickou pomoc podle čl. 36 odst. 5***			
	1.6	Veřejná					

Priorita	Specifický cíl (nomenklatura stanovená v nařízení o ENRAF)	Základ pro výpočet podpory EU	Příspěvek Unie		Vnitrostátní veřejný příspěvek	Celkem	Míra spolufinancování*
			Příspěvek Unie bez technické pomoci podle čl. 36 odst. 5	Příspěvek Unie na technickou pomoc podle čl. 36 odst. 5***			
Priorita 2	2.1	Veřejná					
	2.2	Veřejná					
Priorita 3	3.1	Veřejná					
Priorita 4	4.1	Veřejná					
Technická pomoc (článek 37)	5.1	Veřejná					

*** Podle procentních podílů uvedených v čl. 36 odst. 5 nařízení o společných ustanoveních.

4 ZÁKLADNÍ PODMÍNKY

Tabulka 12: základní podmínky

Základní podmínky	Fond	Specifický cíl	Splnění základní podmínky	Kritéria	Plnění kritérií	Odkaz na příslušné dokumenty (max. 500 znaků)	Odůvodnění (max. 1000 znaků)
(1) Účinné mechanismy monitorování trhu s veřejnými zakázkami	EFRR ESF+ FS ENRAF FST AMIF BMVI ISF	Všechny specifické cíle	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:	ANO		
				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	ANO	https://www.vestnikverejnychzakazek.cz/ www.isvz.cz	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.

Základní podmínky	Fond	Specifický cíl	Splnění základní podmínky	Kritéria	Plnění kritérií	Odkaz na příslušné dokumenty (max. 500 znaků)	Odůvodnění (max. 1000 znaků)
				84 směrnice 2014/24/EU a článků 99 a 100 směrnice 2014/25/EU.		www.portal-vz.cz	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 www.portal-vz.cz . Zde je uveřejněna veškerá legislativa, metodiky, výkladová stanoviska.
				2. Opatření k zajištění toho, aby údaje zahrnovaly alespoň tyto prvky:	ANO	https://www.vestnikverejnychzakazek.cz/ https://smlouvy.gov.cz/ www.isvz.cz	
				a) kvalita a intenzita soutěže: jména vítězných uchazečů, počet počátečních uchazečů a smluvní cena;	ANO	https://www.vestnikverejnychzakazek.cz/	Splněno: Věstník veřejných zakázek- Informace o vítězném dodavateli/uchazeči včetně vysoutěžené ceny jsou přímo dohledatelné na jednom místě –

Základní podmínky	Fond	Specifický cíl	Splnění základní podmínky	Kritéria	Plnění kritérií	Odkaz na příslušné dokumenty (max. 500 znaků)	Odůvodnění (max. 1000 znaků)
						https://smlouvy.gov.cz/ www.isvz.cz	<p>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>Seznam všech smluv uzavřených mimo ZZVZ (výjimky) s uvedením konkrétního použitého ustanovení ZZVZ = smlouvy nad 50 000 Kč se musí uveřejňovat v registru smluv, tzn. i ty smlouvy, co jsou zadány na některou z výjimek ZZVZ, což jsou veškeré smlouvy nad prahovými hodnotami směrnic. Nalezneme zde např. tyto informace:</p> <ul style="list-style-type: none"> -identifikace vítězného dodavatele -cena s DPH, cena bez DPH -datum uzavření smlouvy
				b) Informace o konečné ceně po ukončení a o účasti malých a středních podniků jako přímých uchazečů, pokud vnitrostátní systémy tyto informace poskytují.	ANO	https://www.vestnikverejnychzakazek.cz/	Tyto informace jsou součástí Oznámení o výsledku zadávacího řízení v části V.2.2 a V.2.3 ve Věstníku veřejných zakázek.
				3. Opatření k zajištění monitorování a analýzy údajů příslušnými	ANO	http://www.portal-vz.cz/cs/Spoluprac	Monitorování a analýza údajů o VZ je prováděna ONEUIS a každoročně uveřejňována v rámci Výroční zprávy o VZ.

Základní podmínky	Fond	Specifický cíl	Splnění základní podmínky	Kritéria	Plnění kritérií	Odkaz na příslušné dokumenty (max. 500 znaků)	Odůvodnění (max. 1000 znaků)
				vnitrostátními orgány v souladu s čl. 83 odst. 2 směrnice 2014/24/EU a čl. 99 odst. 2 směrnice 2014/25/EU.		e-a-vymena-informaci/Vyrocni-zpravy-a-souhrnne-udaje-o-verejnych-zakazk/Vyrocni-zpravy-o-stavu-verejnych-zakazek	
				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	www.isvz.cz https://www.isvz.cz/ISVZ/Podpora/ISVZ_open_data_vz.aspx	ONEUIS/MMR poskytuje ze zákona OpenData na veřejné zakázky. Tato jsou poskytována prostřednictvím Informačního systému o veřejných zakázkách, tak Národního katalogu otevřených dat (NKOD). Data jsou poskytována v několika formátech, aby byla zajištěna vyšší uživatelská přívětivost (xlsx, XML, csv).
				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	ANO	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%A1zek	Veškerá podezření jsou sdělována UOHS, případně orgánům činným v trestním řízení dle trestního řádu podle § 8 odst. 1 věta druhá zákona č. 141/1961 Sb., o trestním řízení soudním.

Základní podmínky	Fond	Specifický cíl	Splnění základní podmínky	Kritéria	Plnění kritérií	Odkaz na příslušné dokumenty (max. 500 znaků)	Odůvodnění (max. 1000 znaků)
				2014/24/EU a s čl. 99 odst. 2 směrnice 2014/25/EU.		%C3%BA%C4%8Dinn%C3%A9-od-26.-listopadu-2019.pdf	
(2) Nástroje a kapacita pro účinné uplatňování pravidel státní podpory	EFRR ESF+ FS ENRAF FST	Všechny specifické cíle	NE	Řídicí orgány mají nástroje a kapacitu ověřovat soulad s pravidly státní podpory:	NE		
				1. v případě podniků v obtížích a podniků, na něž se vztahuje požadavek navrácení podpory;	NE	https://aplikace.mvc.r.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=304/2013&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakon_a_smlouvy https://or.justice.cz/ias/ui/rejstrik http://www.uohs.cz/cs/verejna-podpora/podniky-v-obtizich.html http://www.uohs.cz/cs/verejna-podpora/podniky-v-obtizich.html	<p>1. Nástroje</p> <p>Poskytovatelé (POS) 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 (GG) připravili MP k ověřování podniku v obtížích (PvO) včetně výpočtových tabulek (VT).</p> <p>Cílový stav pro ŘO/POS: Poskytnutí metodických vodítek umožňujících v podmínkách každého programu vyhodnocení PvO.</p> <p>2. Kapacity:</p> <p>Cílový stav: Zajištění dostatečných kapacit jak u ŘO/POS, GG tak u AO, aby byla naplněna ZP.</p> <p>Průběžné vzdělávání a podpora vyčleněných kapacit na ŘO.</p> <p>GG připravili MP. V současné době je vydiskutován bez rozporů s celou implementační strukturou a očekává se jeho formální vydání. Na webu MMR pak bude k dispozici ucelená metodická základna, VT a další potřebné odkazy související s touto problematikou.</p>

Základní podmínky	Fond	Specifický cíl	Splnění základní podmínky	Kritéria	Plnění kritérií	Odkaz na příslušné dokumenty (max. 500 znaků)	Odůvodnění (max. 1000 znaků)
						podpora/nesplacene-inkasni-prikazy.html https://www.dotace.eu.cz/cs/Evropske-fondy-v-CR/2014-2020/Dokumenty/Metodicke-dokumenty/Metodicka-doporučení-pro-oblast-veřejné-podpory	Probíhá proces závěrečného vyjádření se ŘO/POS k textu vypořádání připomínek (ze 3 kola) vznesených z jejich strany k MP PvO.
				2. prostřednictvím přístupu k odbornému poradenství a pokynům ohledně záležitostí státní podpory, které poskytují odborníci na státní podporu místních nebo ústředních vnitrostátních orgánů.	ANO	https://www.uohs.cz/cs/verejna-podpora.html https://aplikace.mvc.r.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=215/2004&typeLaw=zakon	1. Nástroje: 1a) ŘO se mohou kdykoli obrátit na národní koordinátory VPo dle kompetencí stanovených jim v zák. č. 215/2004, Sb. Problematika je řešena v metodikách na stránkách MMR a ÚOHS/MZe. 1b) Jsou pořádány konference a tematicky zaměřené semináře. Dočasně přerušeno či pořádáno on-line formou z důvodu pandemie COVID-19. 1c) ŘO mají technickou asistenci pro účast na zahraničních specializovaných akcích.

Základní podmínky	Fond	Specifický cíl	Splnění základní podmínky	Kritéria	Plnění kritérií	Odkaz na příslušné dokumenty (max. 500 znaků)	Odůvodnění (max. 1000 znaků)
						&what=Cislo_zakon_a_smlouvy https://www.dotace.eu.cz/cs/Evropske-fondy-v-CR/2014-2020/Dokumenty/Metodicke-dokumenty/Metodicke-doporučení-pro-oblast-veřejné-podpory	<p>1d) MMR a ÚOHS/MZe se dohodly na koncepci vzájemné spolupráce a dne 12. 6. 2020 podepsaly memorandum o spolupráci.</p> <p>1e) Platformou pro předávání informací a vzájemné konzultace mezi gestory a ŘO je: PS pro veřejnou podporu.</p> <p>2. Kapacity:</p> <p>Aktuální stav: Kapacita zainteresovaných útvarů, tj. MMR, ÚOHS, MZe, ŘO je nastavena pro aktuální PO a v současnosti je rovněž využívána pro přípravu budoucího PO.</p>
(3) Účinné provádění a uplatňování Listiny základních práv.	EFRR ESF+ FS ENRAF FST AMIF BMVI ISF	Všechny specifické cíle	ANO	Jsou zavedeny účinné mechanismy k zajištění souladu s Listinou základních práv Evropské Unie (dále jen „Listina“), které zahrnují:	ANO		
				1. Opatření k zajištění souladu programů podporovaných z fondů a jejich provádění s příslušnými ustanoveními Listiny.	ANO	Pokyny k zajištění dodržování Listiny základních práv Evropské unie při provádění evropských strukturálních a investičních fondů („ESI fondy“)	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

Základní podmínky	Fond	Specifický cíl	Splnění základní podmínky	Kritéria	Plnění kritérií	Odkaz na příslušné dokumenty (max. 500 znaků)	Odůvodnění (max. 1000 znaků)
							výborů a dalších platform, 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.
				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 kdokoli 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	EFRR ESF+	Všechny specifické cíle	ANO	Je zaveden vnitrostátní rámec pro zajištění provádění Úmluvy OSN o právech osob se	ANO		

Základní podmínky	Fond	Specifický cíl	Splnění základní podmínky	Kritéria	Plnění kritérií	Odkaz na příslušné dokumenty (max. 500 znaků)	Odůvodnění (max. 1000 znaků)
osob se zdravotním postižením v souladu s rozhodnutím Rady 2010/48/ES ¹	FS ENRAF FST AMIF BMVI ISF			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 zažitě 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.
				2. Opatření zajišťující, že politika, právní předpisy a normy týkající se přístupnosti jsou řádně zohledňovány při přípravě a provádění programů.	ANO	V ČR existuje legislativa upravující přístupnost Zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon) Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích	Existují právní předpisy upravující danou oblast + pracovní skupina pro monitorování EAC zdravotní postižení, jejíž činnost bude pokračovat i v období 2021-2027.

¹ Rozhodnutí Rady ze dne 26. listopadu 2009 o uzavření Úmluvy Organizace spojených národů o právech osob se zdravotním postižením Evropským společenstvím (Úř. věst. L 23, 27. 1. 2020, s. 35).

Základní podmínky	Fond	Specifický cíl	Splnění základní podmínky	Kritéria	Plnění kritérií	Odkaz na příslušné dokumenty (max. 500 znaků)	Odůvodnění (max. 1000 znaků)
						Zákon č. 365/2000 Sb., O informačních systémech veřejné správy a o změně některých dalších zákonů Zákon č. 198/2009 Sb., O rovném zacházení a o právních prostředcích ochrany před diskriminací a o změně některých zákonů Zák. č. 99/2019 Sb., O přístupnosti internetových stránek a mobilních aplikací	

Základní podmínky	Fond	Specifický cíl	Splnění základní podmínky	Kritéria	Plnění kritérií	Odkaz na příslušné dokumenty (max. 500 znaků)	Odůvodnění (max. 1000 znaků)
				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 kdokoli 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 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>

Základní podmínky (ZP)	Fond	Specifický cíl	Splnění ZP	Kritéria	Plnění kritérií	Odkaz na příslušné dokumenty	Odůvodnění
3.1 Komplexní plánování dopravy na příslušné úrovni	EFRR a Fond soudržnosti	Rozvoj inteligentní, bezpečné, udržitelné a intermodální sítě TEN-T odolné vůči změnám klimatu	ANO	Je zavedeno multimodální mapování stávajících a plánovaných infrastruktur (kromě lokální úrovně) do roku 2030, které:	ANO		
		Rozvoj a posílení udržitelné, inteligentní a intermodální celostátní, regionální a místní mobility odolné vůči změnám klimatu, včetně lepšího přístupu k síti TEN-T a přeshraniční mobility		1. zahrnuje ekonomické posouzení plánovaných investic podložené analýzou poptávky a modelováním dopravy, které by mělo zohlednit předpokládaný dopad otevření trhů železniční dopravy	ANO	Dopravní sektorové strategie – www.dopravnistrategie.cz	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 aktualizací vlastního dokumentu, stejně jako pro strategické podložení

Základní podmínky (ZP)	Fond	Specifický cíl	Splnění ZP	Kritéria	Plnění kritérií	Odkaz na příslušné dokumenty	Odůvodnění
							jednotlivých připravovaných projektů. V rámci tohoto akčního plánu dojde zejména k zpřesnění údajů o přípravě klíčových projektů, zahrnutí nových námětů se očekává pouze v omezené míře. Základní principy metodiky pro hodnocení projektových záměrů/námětů/klastrů zůstávají v platnosti. Na zpracování akčního plánu naváže v roce 2023 aktualizace celého dokumentu.
				2. je v souladu s prvky integrovaného vnitrostátního plánu v oblasti energetiky a klimatu souvisejícími s dopravou	ANO	Koncepce veřejné dopravy - https://www.mdcr.cz/Media/Media-atiskove-zpravy/Vlada-schvalila-koncepci-verejne-dopravy.-resi-zaj 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

Základní podmínky (ZP)	Fond	Specifický cíl	Splnění ZP	Kritéria	Plnění kritérií	Odkaz na příslušné dokumenty	Odůvodnění
							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 Koncepti 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	ANO	Dopravní sektorové strategie – www.dopravnistrategie.cz	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

Základní podmínky (ZP)	Fond	Specifický cíl	Splnění ZP	Kritéria	Plnění kritérií	Odkaz na příslušné dokumenty	Odůvodnění
				koridorů hlavní sítě TEN-T			strategie je i Nařízením 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.
				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 – www.dopravnistrategie.cz	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	ANO	Národní implementační plán ERTMS – https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/rail-nip/nip-ccs-tsi-czech-rep-cz.pdf Dopravní sektorové strategie – www.dopravnistrategie.cz	Ze strany Správy železniční dopravní cesty byl připraven a Ministerstvem dopravy následně schválen Národní implementační plán ERTMS (který je plně v souladu s Evropským

Základní podmínky (ZP)	Fond	Specifický cíl	Splnění ZP	Kritéria	Plnění kritérií	Odkaz na příslušné dokumenty	Odůvodnění
				provozu (ERTMS) podle prováděcího nařízení Komise (EU) 2017/6			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 pojata 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 - https://www.mdcr.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Koncepce-nakladni-dopravy-pro-obdobi-2017-%E2%80%932023-r Plány dopravní obslužnosti krajů – viz stránky jednotlivých krajů Koncepce městské a aktivní mobility pro období 2021-2030 - https://www.mdcr.cz/Dokumenty/Strategie/Dopravni-politika-a-koncepce-mestske-a-aktivni-mobility-pro-obdobi-2021-2030	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

Základní podmínky (ZP)	Fond	Specifický cíl	Splnění ZP	Kritéria	Plnění kritérií	Odkaz na příslušné dokumenty	Odůvodnění
						MFDI/Koncepce-mestske-a-aktivni-mobility-pro-obdobi-202?lang=cs-CZ	obsahuje Koncepce nákladní dopravy (do r. 2023, 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. Problematikou 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	ANO		Klíčovým dokumentem v této oblasti je Národní akční plán čisté mobility, který je v gesci Ministerstva

Základní podmínky (ZP)	Fond	Specifický cíl	Splnění ZP	Kritéria	Plnění kritérií	Odkaz na příslušné dokumenty	Odůvodnění
				infrastruktury, která jsou zaměřená na podporu alternativních paliv v souladu s příslušnými vnitrostátními rámci politiky		Národní akční plán čisté mobility	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 – http://www.ibesip.cz/Pro-odborniky/Narodni-strategie-BESIP/Aktualni-strategie	Bezpečnost silničního provozu patří dlouhodobě mezi nejvyšší priority Ministerstva dopravy a této problematice je věnována pozornost i při přípravě a realizaci jednotlivých projektů. Základním výchozím dokumentem je Národní strategie bezpečnosti silničního provozu, která je každý rok aktualizována (vypracování nové proběhlo v roce 2020, na vládě ČR schváleno v lednu 2021). Z této strategie vycházejí i jednotlivé komunikační a propagační kampaně, které

Základní podmínky (ZP)	Fond	Specifický cíl	Splnění ZP	Kritéria	Plnění kritérií	Odkaz na příslušné dokumenty	Odůvodnění
							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 – www.dopravnistrategie.cz Program rychlých spojení – https://www.mdcr.cz/Dokumenty/Strategie/Vysokorychlostni-trate	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). Problematice 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 PROGRAMOVÉ ORGÁNY

Odkaz: čl. 22 odst. 3 písm. k); články 71 a 84 nařízení o společných ustanoveních

Tabulka 13: Programové orgány

Programové orgány	Název instituce [500]	Jméno kontaktní osoby [200]	E-mail [200]
Řídicí orgán	Ministerstvo dopravy ČR - Odbor fondů EU	Ing. Marek Pastucha, Mgr., ředitel	marek.pastucha@mcr.cz
Auditní orgán	Ministerstvo financí - Auditní orgán	Mgr. Stanislav Bureš, ředitel	Stanislav.Bures@mcr.cz
Subjekt, který dostává platby od Komise	Ministerstvo financí - Národní fond	Ing. Veronika Ondráčková, ředitelka	Veronika.Ondrackova@mcr.cz
Případně subjekt nebo subjekty, které dostávají platby od Komise v případě technické pomoci podle čl. 36 odst. 5			
Účetní funkce v případě, že je tato funkce svěřena subjektu jinému než řídicímu orgánu	Ministerstvo financí - Národní fond	Ing. Veronika Ondráčková, ředitelka	Veronika.Ondrackova@mcr.cz

Rozdělení vyplacených částek na technickou pomoc podle čl. 36 odst. 5, pokud je určeno více subjektů, které dostávají platby od Komise

Odkaz: čl. 22 odst. 3 nařízení o společných ustanoveních

Tabulka 13A: Část procentních podílů stanovená v čl. 36 odst. 5 písm. b), která by byla hrazena subjektům, které dostávají platby od Komise v případě technické pomoci podle čl. 36 odst. 5 (v procentních bodech)

Subjekt 1	procentní body
Subjekt 2	procentní body

* Počet subjektů určených členským státem.

Odkaz: čl. 22 odst. 3 písm. h) nařízení o společných ustanoveních

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 předávané 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. ŘO při zřízení MV naváže na Platformu a zohlední výběr členů MV. V monitorovacím výboru budou vyváženě zastoupeny všechny zájmové skupiny a názorové proudy, současně bude ve složení MV zohledněn princip rovnosti žen a mužů a rovných příležitostí. Členy monitorovacího výboru budou tedy zástupci příslušných řídicích a koordinačních subjektů a partnerů (např. odbory ministerstev, partnerská ministerstva, kraje, obce, nestátní neziskové organizace apod.). Činnosti MV se mohou rovněž účastnit zástupci Evropské komise a další subjekty v poradní roli.

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.“

7 KOMUNIKACE A VIDITELNOST

Odkaz: čl. 22 odst. 3 písm. j) nařízení o společných ustanoveních

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

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

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

Odkaz: články 94 a 95 nařízení o společných ustanoveních

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

	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 (pokud ano, vyplnit Dodatek 1)	<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 (pokud ano, vyplnit Dodatek 2)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

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

Příspěvek Unie na základě jednotkových nákladů, jednorázových částek a paušálních sazeb

Šablona pro předkládání údajů k posouzení Komise
(článek 94)

Datum předložení návrhu	

Tento dodatek se nevyžaduje, pokud se použije zjednodušené vykazování nákladů na úrovni EU stanovené aktem v přenesené pravomoci podle čl. 94 odst. 4.

A. Shrnutí hlavních prvků

Priorita	Fond		Specifický cíl	Kategorie regionu	Odhadovaný podíl celkového finančního přidělu v rámci priority, na niž bude uplatněno zjednodušené vykazování nákladů (SCO) v %	Druh(y) dotyčné operace		Ukazatel aktivující úhradu		Jednotka měření pro ukazatel aktivující úhradu	Typ SCO (standardní stupnice jednotkových nákladů, jednorázové částky nebo paušální sazby)	Částka (v EUR) nebo procentní podíl SCO (v případě paušálních sazeb)
						Kód ¹	Popis	Kód ²	Popis			

¹ Jedná se o kód pro dimenzi oblasti intervence v tabulce 1 přílohy I nařízení o společných ustanoveních a přílohy IV nařízení o ENRAF.

² Jedná se o případný kód společného ukazatele.

B. Podrobnosti podle druhu operace (nutno vyplnit u každého druhu operace)

Obdržel řídicí orgán k níže uvedenému zjednodušenému vykazování nákladů podporu od externí společnosti?

Pokud ano, uveďte od které externí společnosti Ano/Ne – Název externí společnosti

1. Popis druhu operace včetně harmonogramu provádění ¹	
2. Specifický cíl (cíle)	
3. Ukazatel aktivující úhradu ²	
4. Jednotka měření pro ukazatel aktivující úhradu	
5. Standardní stupnice jednotkových nákladů, jednorázová částka nebo paušální sazba	
6. Částka na jednotku měření (v EUR) nebo procentní podíl SCO (v případě paušálních sazeb)	

¹ Předpokládané datum zahájení výběru operací a předpokládané konečné datum jejich dokončení (viz čl. 63 odst. 5).

² U operací zahrnujících několik druhů zjednodušeného vykazování nákladů vztahujících se na různé kategorie nákladů, různé projekty nebo po sobě jdoucí fáze operace je pole 3 až 11 třeba vyplnit pro každý ukazatel aktivující úhradu.

7. Kategorie nákladů pokryté jednotkovými náklady, jednorázovou částkou nebo paušální sazbou	
8. Pokrývají tyto kategorie nákladů všechny způsobilé výdaje na operaci? (A/N)	
9. Metoda úprav(y) ¹	
10. Ověření dosažení jednotek – uveďte, jaký dokument (dokumenty) či systém se použije k ověření dosažení realizované jednotky – popište, co bude během řídicích kontrol kontrolováno, a kým – popište, jaká opatření budou přijata za účelem shromažďování a uchovávání příslušných údajů/dokumentů	
11. Možné nevhodné pobídky, zmírňující opatření ² a odhadovaná úroveň rizika (vysoká/střední/nízká)	
12. Celková částka (na vnitrostátní úrovni a úrovni EU), kterou má na tomto základě uhradit Komise	

¹ Uveďte případně četnost a načasování úpravy a jasný odkaz na konkrétní ukazatel (případně včetně odkazu na internetovou stránku, kde je tento ukazatel zveřejněn).

² Existují potenciální negativní dopady na kvalitu podporovaných operací, a pokud ano, jaká opatření (např. zajištění kvality) budou přijata ke kompenzaci tohoto rizika?

- C. Výpočet standardní stupnice jednotkových nákladů, jednorázových částek nebo paušálních
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 relevantní pro druh operace.

3. Uveďte, jak byly výpočty provedeny, zejména včetně veškerých předpokladů ohledně kvality nebo kvantity. V příslušných případech by měly být použity průkazné statistické údaje a ukazatele, jež by měly být na vyžádání poskytnuty ve formátu, který může Komise použít.

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

5. Posouzení metodiky výpočtu a částek jakož i opatření k zajištění ověření, kvality, sběru a uchování údajů auditním orgánem (orgány).

Příspěvek Unie na základě financování nesouvisejícího s náklady

Šablona pro předkládání údajů k posouzení Komise
(článek 95)

Datum předložení návrhu	

Tento dodatek se nevyžaduje, pokud se použijí částky financování na úrovni EU, jež nesouvisí s náklady stanovenými aktem v přenesené pravomoci podle čl. 95 odst. 4.

A. Shrnutí hlavních prvků

Priorita	Fond	Specifický cíl	Kategorie regionu	Částka, na kterou se vztahuje financování nesouvisející s náklady	Druh(y) dotyčné operace		Podmínky, které musí být splněny / výsledky, kterých má být dosaženo za účelem aktivace úhrady ze strany Komise	ukazatel		Jednotka měření podmínek, které musí být splněny / výsledků, kterých má být dosaženo za účelem aktivace úhrady ze strany Komise	Předpokládaná metoda úhrady výdajů příjemce (příjemců)
					Kód ¹	Popis		Kód ²	Popis		

¹ Jedná se o kód pro dimenzi oblasti intervence v tabulce 1 přílohy I nařízení o společných ustanoveních a přílohy IV nařízení o ENRAF.

² Jedná se o případný kód společného ukazatele.

B. Podrobnosti podle druhu operace (nutno vyplnit u každého druhu operace)

1. Popis druhu operace			
2. Specifický cíl (cíle)			
3. Podmínky, které mají být splněny / výsledky, kterých má být dosaženo			
4. Lhůta pro splnění podmínek nebo dosažení výsledků			
5. Definice ukazatele			
6. Jednotka měření podmínek, které musí být splněny / výsledků, kterých má být dosaženo za účelem aktivace úhrady ze strany Komise			
7. Případné průběžné požadované výsledky aktivující úhradu ze strany Komise s harmonogramem úhrad	Průběžné požadované výsledky	Předpokládané datum	Částky (v EUR)
8. Celková částka (včetně financování na úrovni EU a vnitrostátní úrovni)			
9. Metoda úprav(y)			

<p>10. Ověření dosažení výsledku nebo splnění podmínky (případně průběžných požadovaných výsledků):</p> <ul style="list-style-type: none"> – uveďte, jaký dokument (dokumenty) či systém se použijí k ověření dosažení jednotky měření (případně každého z průběžných požadovaných výsledků); – popište, jak budou prováděny řídicí kontroly (včetně kontrol na místě), a kým; – popište, jaká opatření budou přijata za účelem shromažďování a uchovávání příslušných údajů/dokumentů. 	
<p>11. Využití grantů ve formě financování, které není spojeno s náklady</p> <p>Má grant poskytnutý členským státem příjemcům formu financování nesouvisejícího s náklady? [A/N]</p>	
<p>12. Opatření pro zajištění auditní stopy</p> <p>Uveďte subjekt(y) odpovědný za uvedená opatření.</p>	

Seznam plánovaných operací strategického významu s harmonogramem
(čl. 22 odst. 3)

Textové pole [2 000]

To be added later.

Akční plán ENRAF pro každý nejvzdálenější region

Pozn.: vypracovat pro každý nejvzdálenější region

Šablona pro předkládání údajů k posouzení Komise

Název nejvzdálenějšího regionu	
--------------------------------	--

- A. Popis strategie udržitelného využívání rybolovu a rozvoje udržitelné modré ekonomiky

Textové pole [30 000]

B. Popis hlavních plánovaných opatření a odpovídajících finančních prostředků

Popis hlavních opatření	Částka přidělená z ENRAF (v EUR)
Strukturální podpora odvětví rybolovu a akvakultury v rámci ENRAF Textové pole [10 000]	
Vyrovnění dodatečných nákladů podle článku [21] nařízení o ENRAF Textové pole [10 000]	
Další investice do udržitelné modré ekonomiky nezbytné pro dosažení udržitelného rozvoje pobřežních oblastí Textové pole [10 000]	
CELKEM	

C. Popis synergií s dalšími zdroji financování ze strany Unie

Textové pole [10 000]

D. Dodatečné financování pro kompenzaci dodatečných nákladů (státní podpora)

Informace je třeba poskytnout pro každý předpokládaný režim podpory / podporu ad hoc

Region	Název regionu (regionů) (podle NUTS) ¹	...
		...
		...
Poskytovatel podpory	Název	...
	Poštovní adresa	...
	Adresa internetových stránek	...
Název opatření podpory	...	
Vnitrostátní právní základ (odkaz na příslušné vnitrostátní úřední vyhlášení)	...	
	...	
	...	
Odkaz na internetovou stránku, kde se nachází úplné znění opatření podpory	...	

¹ NUTS – klasifikace územních statistických jednotek. Region je obvykle specifikován na úrovni 2. Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1059/2003 ze dne 26. května 2003 o zavedení společné klasifikace územních statistických jednotek (NUTS) (Úř. věst. L 154, 21.6.2003, s. 1).

Druh opatření	<input type="checkbox"/> Režim	
	<input type="checkbox"/> Podpora ad hoc	Název příjemce a skupiny ¹ , do níž náleží
Změna stávajícího režimu podpory nebo podpory ad hoc		Číslo podpory přidělené Komisí
	<input type="checkbox"/> Prodloužení
	<input type="checkbox"/> Změna
Délka ²	<input type="checkbox"/> Režim	dd/mm/rrrr až dd/mm/rrrr
Datum poskytnutí podpory ³	<input type="checkbox"/> Podpora ad hoc	dd/mm/rrrr

¹ Pro účely pravidel hospodářské soutěže stanovených ve Smlouvě a pro účely tohoto oddílu se podnikem rozumí jakýkoli subjekt vykonávající hospodářskou činnost bez ohledu na jeho právní postavení a způsob jeho financování. Soudní dvůr rozhodl, že by se subjekty, které jsou (z právního nebo faktického hlediska) ovládány tímž subjektem, měly považovat za jeden podnik.

² Doba, po kterou se orgán poskytující podporu může zavázat k poskytnutí podpory.

³ „Datum poskytnutí podpory“ se rozumí datum, kdy příjemce získá podle platného vnitrostátního právního režimu na tuto podporu právní nárok.

Dotčená hospodářská odvětví	<input type="checkbox"/> Veškerá hospodářská odvětví způsobila k získání podpory	
	<input type="checkbox"/> Podpora omezená na určitá odvětví: upřesněte na úrovni skupiny NACE ¹
Kategorie příjemce	<input type="checkbox"/> Malý a střední podnik	
	<input type="checkbox"/> Velké podniky	
Rozpočet	Celková roční částka rozpočtu plánovaného v rámci režimu ²	Národní měna ... (v celých číslech) ...
	Celková částka podpory <i>ad hoc</i> poskytnuté podniku ³	Národní měna ... (v celých číslech) ...
	<input type="checkbox"/> V rámci záruk ⁴	Národní měna ... (v celých číslech) ...

¹ NACE rev. 2 je statistická klasifikace hospodářských činností v Evropské unii. Odvětví je obvykle vymezeno na úrovni skupiny.

² V případě režimu podpory: uveďte celkovou vyhrazenou roční částku rozpočtových prostředků nebo odhadovaný výpadek daňových příjmů za rok pro všechny nástroje podpory obsažené v dotyčném režimu.

³ V případě poskytnutí podpory *ad hoc*: uveďte celkovou částku podpory / daňové ztráty.

⁴ U záruk uveďte (maximální) částku zajištěných půjček.

Nástroj pomoci	<input type="checkbox"/> Dotace / subvence úrokových sazeb
	<input type="checkbox"/> Půjčka / vratné zálohy
	<input type="checkbox"/> Záruka (případně s odkazem na rozhodnutí Komise ¹)
	<input type="checkbox"/> Daňové zvýhodnění nebo osvobození od daně
	<input type="checkbox"/> Poskytnutí rizikového financování
	<input type="checkbox"/> Ostatní (upřesněte) ...
Odůvodnění	<p>Uveďte, proč byl místo pomoci z Evropského námořního, rybářského a akvakulturního fondu (ENRAF) zaveden režim státní podpory nebo byla poskytnuta podpora ad hoc:</p> <input type="checkbox"/> na opatření se nevztahuje vnitrostátní program; <input type="checkbox"/> stanovení priorit při přidělování finančních prostředků v rámci vnitrostátního programu; <input type="checkbox"/> financování již není v rámci ENRAF k dispozici; <input type="checkbox"/> jiné (upřesněte)

¹ Případný odkaz na rozhodnutí Komise, kterým se schvaluje metodika výpočtu hrubého grantového ekvivalentu.

