

OPERAČNÍ PROGRAM DOPRAVA NA LÉTA 2007-2013



OPD



Praha
říjen 2007
revize 2009,
revize 2011
revize 2015

OBSAH:

PREAMBULE.....	7
ÚVOD.....	7
1 SOUČASNÁ EKONOMICKÁ A SOCIÁLNÍ SITUACE SEKTORU DOPRAVA.....	9
1.1 Zhodnocení výchozích dokumentů	9
1.1.1 Dokumenty EU.....	9
1.1.2 Dokumenty ČR.....	11
1.2 Analýza současné situace sektoru dopravy	15
1.2.1 Osobní a nákladní doprava	16
1.2.1.1 Výkony a objemy přepravy.....	16
1.2.1.2 Osobní doprava	16
1.2.1.3 Nákladní doprava	19
1.2.2 Dopravní infrastruktura	23
1.2.2.1 Železnice	24
1.2.2.1.1 Charakteristika problémů	25
1.2.2.1.2 Výhledové záměry	26
1.2.2.2 Silnice	28
1.2.2.2.1 Charakteristika problémů	29
1.2.2.2.2 Výhledové záměry	30
1.2.2.3 Vnitrozemské vodní cesty.....	31
1.2.2.3.1 Charakteristika problémů	31
1.2.2.3.2 Výhledové záměry	32
1.2.2.4 Infrastruktura městské hromadné dopravy.....	32
1.2.2.4.1 Charakteristika problémů	33
1.2.2.4.2 Výhledové záměry	33
1.2.3 Analýza dostupnosti	33
1.2.4 Bezpečnost v dopravě.....	38
1.2.5 Vliv dopravy na životní prostředí a lidské zdraví	41
1.3 Reflexe dosavadní podpory fondů EU v oblasti dopravní infrastruktury a dopravy nadregionálního významu	44
1.4 SWOT analýza.....	47
2 POPIS ZVOLENÉ STRATEGIE.....	50
2.1 Shrnutí výsledků analýzy výchozích dokumentů a SWOT analýzy ve vztahu ke strategii OP Doprava.....	50
2.1.1 Východiska z analýzy dokumentů EU pro definování strategie OP Doprava ..	50
2.1.2 Východiska z analýzy dokumentů ČR pro definování strategie OP Doprava ..	51
2.1.3 Východiska ze SWOT analýzy pro formulování strategie OP Doprava	53
2.2 Strategie OP Doprava.....	55
2.2.1 Vize sektoru dopravy v ČR.....	55
2.2.1.1 Způsob naplňování cílů Dopravní politiky ČR pro léta 2005 - 2013 prostřednictvím OP Doprava	57
2.2.2 Globální cíl OP Doprava	59
2.2.2.1 Vazba globálního a specifických cílů OP Doprava	59
2.2.3 Zdůvodnění a popis specifických cílů OP Doprava	61
2.2.3.1 Průřezová kritéria pro přípravu a rozhodování o investicích při naplňování specifických cílů OP Doprava	62
2.2.3.2 Specifický cíl 1 – Zlepšení železniční dopravy na síti TEN-T	63
2.2.3.3 Specifický cíl 2 – Zlepšení silniční dopravy na síti TEN - T.....	64

2.2.3.4	Specifický cíl 3 – Zlepšení železniční dopravy na síti mimo TEN - T	65
2.2.3.5	Specifický cíl 4 – Zlepšení dopravy na silnicích I. třídy mimo TEN-T	66
2.2.3.6	Specifický cíl 5 – Zlepšení městské hromadné dopravy výstavbou metra a systémů řízení dopravy v hl. m. Praze	67
2.2.3.7	Specifický cíl 6 – Zvýšení multimodality v nákladní předpravě a zlepšení vnitrozemské vodní dopravy	68
2.2.4	Vazba SC OP Doprava na priority NSRR	69
2.2.5	Průřezová témata	69
2.2.5.1	Uplatnění principu partnerství	69
2.2.5.2	Popis hlavních zjištění hodnocení ex-ante a SEA	72
2.2.5.3	Horizontální témata	77
2.2.5.3.1	Udržitelný rozvoj	78
2.2.5.3.2	Rovnost příležitostí	79
2.2.5.4	Aplikace principu Partnerství veřejného a soukromého sektoru (PPP).....	79
3	PRIORITNÍ OSY A INDIKÁTORY	82
3.1	Prioritní osy a oblasti podpory OP Doprava.....	85
3.1.1	Prioritní osa 1 – Modernizace železniční sítě TEN-T	85
3.1.1.1	Výchozí stav	85
3.1.1.2	Cíle prioritní osy 1	86
3.1.1.3	Strategie pro dosažení cílů	89
3.1.1.4	Předpokládané výsledky a dopady	90
3.1.1.5	Příjemci	90
3.1.1.6	Forma podpory	91
3.1.1.7	Vazby na jiné prioritní osy.....	91
3.1.1.8	Velké projekty	91
3.1.2	Prioritní osa 2 – Výstavba a modernizace dálniční a silniční sítě TEN-T.....	91
3.1.2.1	Výchozí stav	92
3.1.2.2	Cíle prioritní osy 2	92
3.1.2.3	Strategie pro dosažení cílů	94
3.1.2.4	Předpokládané výsledky a dopady	94
3.1.2.5	Příjemci	95
3.1.2.6	Forma podpory	95
3.1.2.7	Vazby na jiné prioritní osy.....	95
3.1.2.8	Velké projekty	96
3.1.3	Prioritní osa 3 – Modernizace železniční sítě mimo síť TEN-T	96
3.1.3.1	Výchozí stav	96
3.1.3.2	Cíle prioritní osy 3	96
3.1.3.3	Strategie pro dosažení cílů	98
3.1.3.4	Předpokládané výsledky a dopady	98
3.1.3.5	Příjemci	98
3.1.3.6	Forma podpory	98
3.1.3.7	Vazby na jiné prioritní osy.....	98
3.1.3.8	Velké projekty	99
3.1.4	Prioritní osa 4 – Modernizace silnic I. třídy mimo TEN-T	99
3.1.4.1	Výchozí stav	99
3.1.4.2	Cíle prioritní osy 4	100
3.1.4.3	Strategie pro dosažení cílů	101
3.1.4.4	Předpokládané výsledky a dopady	101
3.1.4.5	Příjemci	101
3.1.4.6	Forma podpory	101

3.1.4.7	Vazby na jiné prioritní osy.....	101
3.1.4.8	Velké projekty.....	102
3.1.5	Prioritní osa 5 – Modernizace a rozvoj pražského metra a systémů řízení silniční dopravy v hl. m. Praze.....	102
3.1.5.1	Výchozí stav.....	102
3.1.5.2	Cíle prioritní osy 5.....	103
3.1.5.3	Strategie pro dosažení cílů.....	103
3.1.5.4	Předpokládané výsledky a dopady.....	103
3.1.5.5	Příjemci.....	104
3.1.5.6	Forma podpory.....	104
3.1.5.7	Vazby na jiné prioritní osy.....	104
3.1.5.8	Velké projekty.....	104
3.1.6	Prioritní osa 6 - Podpora multimodální nákladní přepravy a rozvoj vnitrozemské vodní dopravy.....	104
3.1.6.1	Výchozí stav.....	105
3.1.6.2	Cíle prioritní osy 6.....	106
3.1.6.3	Strategie pro dosažení cílů.....	107
3.1.6.4	Předpokládané výsledky a dopady.....	107
3.1.6.5	Příjemci.....	108
3.1.6.6	Forma podpory.....	108
3.1.6.7	Vazby na jiné prioritní osy.....	108
3.1.6.8	Velké projekty.....	108
3.1.7	Prioritní osa 7– Technická pomoc OP Doprava.....	108
3.1.7.1	Příjemci.....	110
3.1.7.2	Vazby na jiné prioritní osy.....	110
3.1.7.3	Velké projekty.....	110
3.2	Indikátory pro monitoring a hodnocení.....	111
3.2.1	Systém indikátorů.....	111
3.2.2	Nastavení systému indikátorů.....	114
3.2.2.1	Kontextové indikátory OP Doprava.....	114
3.2.2.2	Programové indikátory a indikátory prioritních os.....	114
4	REALIZAČNÍ ČÁST OP.....	123
4.1	Implementační ustanovení.....	123
4.2	Řídící orgán programu.....	124
4.3	Zprostředkující subjekt pro implementaci.....	125
4.4	Platební a certifikační orgán programu.....	126
4.5	Auditní orgán programu.....	127
4.6	Národní orgán pro koordinaci.....	129
4.6.1	Koordinační výbor Atraktivní prostředí.....	130
4.6.2	Provázanost dopravních investic mezi OP Doprava, Regionálními operačními programy, národními prostředky a prostředky krajů.....	130
4.7	Zajištění administrativní kapacity na úrovni Řídícího orgánu, Zprostředkujícího subjektu a majoritních příjemců podpory OP Doprava.....	130
4.8	Systém finanční kontroly.....	132
4.8.1	Kontrola ve veřejné správě.....	132
4.8.2	Vnitřní kontrolní systém.....	132
4.8.3	Audit ve veřejné správě.....	135
4.8.4	Kontrola vykonávaná Nejvyšším kontrolním úřadem.....	135
4.8.5	Auditní činnosti prováděné orgány Evropské komise a Evropským účetním dvorem.....	135

4.8.6	Nesrovnalosti	135
4.9	Nastavení procesu výběru projektů.....	135
4.10	Monitorování programu a Monitorovací systém	136
4.10.1	Monitorovací výbor programu	136
4.10.2	Monitorovací systém	137
4.10.3	Zajištění monitorovacího systému	138
4.10.4	Výroční a závěrečné zprávy o provádění.....	140
4.11	Finanční řízení	141
4.11.1	Schéma finančních toků OP Doprava při zapojení zprostředkujícího subjektu (SFDI)	143
4.11.2	Schéma finančních toků OP Doprava bez zapojení zprostředkujícího subjektu (SFDI)	144
4.12	Slučitelnost OP Doprava s politikami Společenství	145
4.12.1	Soulad s pravidly veřejné podpory	146
4.12.2	Veřejné zakázky	146
4.12.3	Environmentální legislativa	146
4.13	Propagace a publicita	146
4.14	Hodnocení.....	147
5	FINANČNÍ ZAJIŠTĚNÍ	150
5.1	Finanční zajištění sektoru doprava.....	150
5.2	Finanční zajištění OP Doprava	153
	Seznam příloh.....	158
	Seznam zkratk.....	158
	Definice:.....	161
	Seznam tabulek:	163

PREAMBULE

Seznam projektů v příloze č. 1 a schémata v příloze č.2 jsou uváděny jako indikativní. Tyto projekty a jejich konfigurace (konkrétní vedení tras atd.) mohou být během programového období upraveny a změněny. Schválení spolufinancování kteréhokoli projektu uvedeného v OP Doprava a v přílohách podléhá posouzení projektové žádosti Řídícím orgánem OP Doprava, včetně posouzení dopadů na životní prostředí (EIA) a ekonomické analýzy (analýzy nákladů a přínosů - CBA), která by měla zahrnovat mimo jiné porovnání alternativních možností na základě jejich nákladových a environmentálních aspektů ve shodě s literou i smyslem příslušné legislativy Společenství. Závěry srovnávacích studií posuzovaných alternativ projektů, jak z ekonomického, tak z environmentálního hlediska, budou součástí oficiální žádosti o spolufinancování projektů¹. Konečně, je nutné uvést, že schválení operačního programu a schválení finanční podpory pro jednotlivé projekty jsou dva oddělené procesy, a proto rozhodnutí Evropské komise o schválení programu nepředjímá schválení spolufinancování pro jakýkoli jednotlivý projekt.

ÚVOD

Operační program Doprava (dále jen „OP Doprava“) byl připraven v souladu s:

- nařízením Rady (ES) č. 1083/2006 o obecných ustanoveních o Evropském fondu pro regionální rozvoj, Evropském sociálním fondu a Fondu soudržnosti a o zrušení nařízení (ES) č. 1260/1999 (dále jen „obecné nařízení“),
- nařízením Rady (ES) č. 1084/2006 o zřízení Fondu soudržnosti a o zrušení nařízení (ES) č. 1164/1994 (dále jen „nařízení k FS“),
- nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1080/2006 o Evropském fondu pro regionální rozvoj a o zrušení nařízení (ES) č. 1783/1999 (dále jen „nařízení k ERDF“) a
- nařízením Komise (ES) č. 1828/2006, kterým se stanoví prováděcí pravidla k nařízení Rady (ES) č. 1083/2006 o obecných ustanoveních týkajících se Evropského fondu pro regionální rozvoj, Evropského sociálního fondu a Fondu soudržnosti a k nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1080/2006 o Evropském fondu pro regionální rozvoj (dále jen „prováděcí nařízení“),

OP Doprava je dokumentem reagujícím na doporučení Evropské komise (EK) předložit za Českou republiku (ČR) pro období 2007 – 2013 operační program zahrnující rozvojové priority sektoru doprava, které mohou být spolufinancovány ze strukturálních fondů (SF) - jmenovitě Evropského fondu pro regionální rozvoj (ERDF) a z Fondu soudržnosti (FS). Svým zaměřením navazuje na OP Infrastruktura a pomoc nástroje ISPA a Fond soudržnosti (programovací období 2004 – 2006)

Ze strukturálních fondů v rámci cíle „Konvergence“ mohou být podporovány regiony odpovídající úrovni NUTS II, jejichž HDP je nižší než 75 % průměru HDP EU-25 na obyvatele měřeno paritou kupní síly. Pro podporu z FS jsou způsobilé ty členské státy, jejichž HND je nižší než 90 % průměru HND EU-25 na obyvatele měřeno paritou kupní síly.

OP Doprava je komplementární s dalšími operačními programy, které jsou zpracovány podle Národního strategického referenčního rámce 2007 – 2013 (dále jen „NSRR“).

¹ V rozsahu požadovaném dle přílohy XXI Prováděcího nařízení

OP Doprava je zpracován v souladu i s dalšími strategickými dokumenty:

- Bílá kniha EU: Evropská dopravní politika do roku 2010 – čas rozhodnout
- Strategické obecné zásady Společenství (dále jen „SOZS“)

OP Doprava tak zohledňuje reformu politiky soudržnosti, jejímž účelem je:

- více se soustředit na strategické orientace EU (závazky z Lisabonu a z Göteborgu týkající se konkurenceschopné a trvalé „znalostní ekonomiky“, evropská strategie zaměstnanosti),
- více se zaměřit na nejméně rozvinuté regiony s předvídáním vývoje ve zbývajících částech EU a
- více decentralizovat a realizovat akce způsobem jednodušším, transparentnějším a efektivnějším.

Prostřednictvím priority NSRR **Zlepšení dostupnosti dopravou** bude realizována výstavba a modernizace dopravní infrastruktury, která má rozhodující význam pro ekonomiku ČR. Zvláštní pozornost bude věnována dostatečné kapacitě evropských dopravních koridorů jak silničních, tak železničních a napojení hlavních hospodářských center státu na evropskou dopravní síť.

Pozornost bude věnována především výstavbě a modernizaci sítě TEN-T a sítí navazujících, dále modernizaci silniční sítě nižších tříd, zlepšování kvality dopravy, moderních způsobů řízení a formování progresivních dopravních technologií.

Dobudování páteřní sítě, která je tvořena sítěmi TEN-T, a napojení regionů na páteřní síť i propojení uvnitř regionů posílí prostupnost dopravních sítí a zlepší dostupnost regionů i jejich vzájemné propojení. Zkvalitnění dopravních sítí a budování doprovodných zařízení omezujících dopady na životní prostředí (např. protihlukové bariéry) i zlepšujících kvalitu dopravy z hlediska uživatele umožní rozvoj dopravního propojení mezi i uvnitř regionů, a tím přispěje k mobilitě pracovní síly s dopady na zaměstnanost, ke zlepšení konkurenceschopnosti a celkovému zvýšení kvality života obyvatel.

OP Doprava obsahuje sedm prioritních os, z nichž pět bude podporováno z FS a dvě z ERDF. Za implementaci bude odpovědné Ministerstvo dopravy (dále jen „MD“). Finanční podpora z ERDF a z FS bude vyžadovat spolufinancování vybraných projektů k naplnění cílů OP Doprava z veřejných zdrojů (státní rozpočet, Státní fond dopravní infrastruktury), v určitém rozsahu z veřejných zdrojů místních (rozpočty krajů, měst a obcí), případně ze soukromých zdrojů.

OP Doprava byl připravován v gesci MD průběžně s přípravou NSRR na základě principů partnerství. Mezi hlavní partnery, kteří se podíleli na přípravě OP Doprava, patří relevantní ministerstva, regiony soudržnosti, Magistrát hl. města Prahy, Svaz měst a obcí, zástupci odborů, hospodářského sektoru, nevládních neziskových organizací, hlavních příjemců a Evropské komise. Zapojení partnerů do tvorby programového dokumentu bylo realizováno prostřednictvím pracovních skupin ustanovených MMR v rámci jeho koordinační působnosti v přípravě a realizaci politiky hospodářské a sociální soudržnosti v ČR, přípravného výboru OP Doprava, jehož zřízení bylo iniciováno MD, bilaterálních jednání, veřejných slyšení a prezentací (podrobnější popis zapojení partnerů je uveden v kapitole 2.2.5.1). Během přípravy byly konzultovány a připomínkovány pracovní verze OP Doprava nejprve s jednotlivými odbory MD a následně i dalšími partnery. Postupně schvalované a připomínkované verze OP byly včetně aktualizací na základě hodnocení SEA a ex-ante hodnocení operačního programu

zveřejňovány na webových stránkách MD. OP Doprava prošel společně s ostatními OP mezirezortním připomínkovým řízením.

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

1 SOUČASNÁ EKONOMICKÁ A SOCIÁLNÍ SITUACE SEKTORU DOPRAVA

1.1 Zhodnocení výchozích dokumentů

OP Doprava byl vytvořen v souladu se základními strategickými dokumenty EU a ČR.

1.1.1 Dokumenty EU

Strategické obecné zásady Společenství, 2007-2013

SOZS vyjadřují politiku soudržnosti pro podporu růstu a zaměstnanosti. Pro Evropu je prioritou obnova konkurenceschopnosti, zvýšení potenciálu růstu a produktivity a posílení sociální soudržnosti, přičemž se musí klást hlavní důraz na znalosti, inovaci a optimalizaci lidského kapitálu.

Pro oblast dopravy je důležitá obecná zásada přitažlivější Evropy a regionů Evropy pro investory a pracující. Je třeba podpořit rozšíření a zlepšení dopravních infrastruktury tak, aby byl přínos z investic do dopravy co největší. Při rozhodování určení investic jsou považována za základ objektivní kritéria (míra návratnosti, sociální výnosy, environmentální důsledky), princip environmentální udržitelnosti, zabezpečení interoperability na železnici, důraz se klade na bezpečnost, vyrovnané modální rozdělení, ITS, atd.

Obecné nařízení

OP Doprava dle článku 54 obecného nařízení podléhá prioritní ose specifické pro každý fond (FS a ERDF). Celkový obsah OP Doprava musí odpovídat náplni stanovené v tomto článku, především odůvodnění zvolených prioritních os s ohledem na SOZS, NSRR, a na hodnocení ex-ante.

Nařízení k FS

Rozsah pomoci je uveden v článku 2 (citace odstavce 1):

„Pomoc z fondu se poskytuje vyváženým způsobem a s přihlédnutím ke zvláštním potřebám každého přijímajícího členského státu z hlediska investic a infrastruktury na opatření v těchto oblastech:

- a) transevropské dopravní síť, zejména prioritní projekty společného zájmu, které jsou stanoveny rozhodnutím č. 1692/96/ES*
- b) životní prostředí v rámci priorit stanovených pro politiku Společenství na ochranu životního prostředí podle politiky a akčního programu v oblasti životního prostředí. V této souvislosti může fond rovněž zasahovat do oblastí souvisejících s udržitelným*

rozvojem, které představují nesporné přínosy z hlediska životního prostředí, totiž do energetické účinnosti a využívání obnovitelných zdrojů energie a v odvětví dopravy, mimo transevropské sítě, do železniční, říční a námořní dopravy, systémů intermodální dopravy a jejich vzájemné interoperability, řízení silniční, námořní a letecké dopravy, ekologické městské dopravy a veřejné hromadné dopravy.“

Nařízení k ERDF

Rozsah pomoci je uveden v článku 3 (citace odstavce 2):

„Evropský fond pro regionální rozvoj přispívá k financování:

- a) produktivních investic, které přispívají k tvorbě a ochraně udržitelných pracovních míst, zejména prostřednictvím přímé podpory investic zvláště do malých a středních podniků;*
- b) investic do infrastruktury;*
- c) rozvoje vnitřního potenciálu opatřeními, která podporují regionální a místní rozvoj. Tyto aktivity zahrnují poskytování podpory a služeb podnikům, zejména malým a středním, vytváření a rozvoj nástrojů financování, jako jsou fondy rizikového kapitálu, úvěrové a záruční fondy a fondy pro místní rozvoj, úrokové dotace, vytváření sítí, spolupráci a výměnu zkušeností mezi regiony, městy a důležitými sociálními a hospodářskými činiteli a činiteli působícími v oblasti životního prostředí;*
- d) technické pomoci uvedené v člancích 45 a 46 nařízení (ES) č. (ES) č. 1083/2006.“*

Lisabonská strategie

Lisabonská strategie svými cíli (uplatněním výzkumu, vývoje a oblastmi inovací, vytvářením podmínek pro rozvoj podnikání a zlepšováním podnikatelského prostředí, vytvářením podmínek pro zvyšování zaměstnanosti a řešením problémů stárnutí populace, zlepšováním životního prostředí a podporou infrastruktury) zásadně napomáhá hospodářskému růstu a konkurenceschopnosti států a jejich regionů.

Bílá kniha EU: Evropská dopravní politika do roku 2010 – čas rozhodnout

Základní zásadou s ohledem na neustále se zvyšující poptávku po dopravě by měla být optimalizace dopravních systémů tak, aby byl splněn požadavek rozšíření a požadavek udržitelného rozvoje. Moderní systém musí být udržitelný z hospodářského, sociálního i ekologického hlediska. Předmětem vytvoření společné dopravní politiky je vyřešení problému růstu silniční dopravy včetně negativních doprovodných jevů (velká nehodovost, růst nákladů na kongesce, škodlivý vliv na životní prostředí a veřejné zdraví, atd.) a poklesu ekologičtějších druhů dopravy.

Pro řešení problému navrhuje Bílá kniha z pohledu ČR tyto nejdůležitější zásady:

- Revitalizaci železnic
- Zlepšení kvality v sektoru silniční dopravy včetně zlepšení bezpečnosti dopravy
- Podporu vnitrozemské vodní dopravy
- Dosažení rovnováhy mezi růstem letecké dopravy a ochranou životního prostředí

- Přenesení intermodality do praxe
- Budování transevropské dopravní sítě
- Rozvoj vysoce kvalitní městské dopravy
- Orientování výzkumu a technologie na potřeby čisté a efektivní dopravy

1.1.2 Dokumenty ČR

Národní strategický referenční rámec 2007 – 2013

V úvodní části zmíněný NSRR byl zpracován pro období 2007 – 2013. V tomto období bude ČR konvergovat ke standardům Evropské unie (HDP/obyvatele, zaměstnanost, infrastruktura, inovace a znalostní ekonomika), přičemž se stane konkurenceschopnou a výkonnou ekonomikou, a to nejen v rámci EU. Intervence mají v rámci této strategie přednostně směřovat do:

- zlepšování atraktivity státu a jeho regionů prostřednictvím využívání, rozvoje a zkvalitňování infrastruktury,
- podpory podnikání, inovací a znalostní ekonomiky posilováním výzkumných kapacit, technologického rozvoje, vzdělávacích aktivit, infrastruktury pro podnikání a inovačních sítí včetně využívání nových informačních technologií,
- tvorby a zkvalitňování pracovních míst prostřednictvím investic do vzniku nových aktivit a rozvoje lidských zdrojů,
- dlouhodobě udržitelného rozvoje ve všech třech dimenzích, tj. environmentální, ekonomické a sociální,
- zvýšení ekonomické výkonnosti cestovního ruchu využitím a dalším rozvojem dostupného potenciálu.

Globální cíl NSRR reflektuje východiska politiky hospodářské a sociální soudržnosti Evropské unie a respektuje zásadní strategické dokumenty ČR. Témata Lisabonské strategie, která zásadním způsobem ovlivňují hospodářský růst a konkurenceschopnost státu a jeho regionů jako je výzkum, vývoj a oblast inovací, vytváření podmínek pro rozvoj podnikání a zlepšování podnikatelského prostředí, vytváření podmínek pro zvyšování zaměstnanosti a řešení problémů stárnutí populace, zlepšování životního prostředí, podpora infrastruktury, byla organicky začleněna do cílů a priorit NSRR.

Klíčovými faktory udržitelného růstu v případě postindustriální společnosti jsou systematický rozvoj lidského potenciálu (posilování schopnosti získávat nové znalosti a dovednosti, pružný trh práce a adaptabilní pracovní síla), rozvíjení výzkumného a vývojového potenciálu a spolupráce výzkumných pracovišť s podnikatelskou sférou při využívání výsledků vědy a výzkumu (dále jen „V a V“) v praxi, což napomáhá rozvoji inovačního prostředí a dostupnosti dopravních a komunikačních sítí a napojení, zvláště zpřístupnění moderních technologií. Vzhledem k významné územní variabilitě je nutné při provádění intervencí zohledňovat místní podmínky (přírodní, ekonomické, sociální, kulturní) a zaměřit strategii na systematický rozvoj místního potenciálu. Cílem je dosáhnout vyváženého a harmonického rozvoje celého území ČR.

Jedním z faktorů (strategických cílů), které přispívají k tomuto cíli je zajištění kvalitního fyzického prostředí. Ten bude realizován prostřednictvím strategického cíle ***Atraktivní prostředí***, který v oblasti dopravy bude realizován prioritou ***Zlepšení dostupnosti dopravou***.

Strategie udržitelného rozvoje

Důležitým strategickým dokumentem, z kterého OP Doprava vychází, je **Strategie udržitelného rozvoje**, tj. takového rozvoje, který zajistí rovnováhu mezi třemi základními pilíři: sociálním, ekonomickým a environmentálním, jak symbolicky vyjádřilo jeho heslo: lidé, prosperita, planeta. Strategie udržitelného rozvoje je dokumentem, který je závazný pro zpracování ostatních strategických dokumentů vlády ČR. Podstatou udržitelnosti je naplnění tří základních cílů:

- sociální rozvoj, který respektuje potřeby všech,
- udržení vysoké a stabilní úrovně ekonomického růstu a zaměstnanosti,
- účinná ochrana životního prostředí a šetrné využívání přírodních zdrojů.

Potřeba udržitelného rozvoje není vyvolána pouze environmentálními limity, ale také limity ekonomickými a sociálními, vyplývajících ze zvyšujících se konkurenčních tlaků globální ekonomiky. Přitom Strategie udržitelného rozvoje není neměnným dokumentem; je historicky podmíněna a v průběhu času se bude rozvíjet, doplňovat a měnit. Její základní rolí je včasné upozornění na existující a potenciální problémy, jež by mohly ohrozit snahu ČR o udržitelný rozvoj, iniciovat opatření, jak těmto hrozbám předejít nebo alespoň zmírnit jejich dopad a co nejefektivněji řešit jejich eventuální důsledky.

Národní program reforem ČR vycházející z Lisabonského programu

Na summitu Evropské rady v Lisabonu v březnu 2000 byl v Evropské unii zahájen proces, jehož cílem je do roku 2010 přeměnit EU v „nejkonkurenceschopnější a nejdynamičtější znalostní ekonomiku, schopnou udržitelného růstu s více a lepšími pracovními místy a s více posílenou sociální soudržností“.

Za účelem postupného naplňování cílů Lisabonské strategie ČR vyhlásila Národní program reforem na léta 2005-2008 (dále jen „NPR“).

Resortu dopravy se v dokumentu týkají stati v části mikroekonomických úloh, především oblast dopravní infrastruktury, inteligentních dopravních systémů, zvyšování podílu železniční dopravy na přepravním trhu a rozvoj kombinované dopravy.

Dopravní politika ČR pro léta 2005 - 2013

Základním strategickým dokumentem resortu doprava pro další období je Dopravní politika ČR pro léta 2005 – 2013 (dále jen „DP ČR“), schválená usnesením vlády č. 882 ze dne 13. července 2005.

Základní témata, kterými se DP ČR zabývá jsou obsažena v jejím globálním cíli: ***„Vytvořit podmínky pro zajištění kvalitní dopravy zaměřené na její ekonomické, sociální a ekologické dopady v rámci principů udržitelného rozvoje a položit reálné základy pro nastartování změn proporcí mezi jednotlivými druhy dopravy“*** a v návazných specifických cílech, z nichž vyplývají tyto priority:

- Dosažení vhodné dělby přepravní práce mezi druhy dopravy zajištěním rovných podmínek na dopravním trhu

- Zajištění kvalitní dopravní infrastruktury
- Zajištění financování v dopravním sektoru
- Zvýšení bezpečnosti dopravy
- Podpora rozvoje dopravy v regionech

S uvedenými prioritami souvisejí obecné zásady průřezového charakteru uplatněné v DP ČR:

- Zavádění výsledků V a V, nových progresivních technologií včetně telematiky
- Rovnost šancí a sociální politika
- Vytváření podmínek pro zachování konkurenceschopnosti českých dopravců v podmínkách otevřeného trhu
- Omezování vlivů dopravy na životní prostředí a veřejné zdraví v souladu s principy udržitelného rozvoje

Kladně lze hodnotit soulad platnosti DP ČR s programovacím obdobím EU vzhledem k tomu, že je koncipována také v kontextu mezinárodních závazků ČR.

Priorita „Dosažení vhodné dělby přepravní práce mezi druhy dopravy zajištěním rovných podmínek na dopravním trhu“ má za cíl dosáhnout zapojení jednotlivých druhů doprav tak, aby byly využity v těch segmentech trhu, kde jsou efektivní. Dosažení cílů v prioritě „Zajištění kvalitní dopravní infrastruktury“ je nezbytnou podmínkou pro realizaci přepravních potřeb. Zajištění finančních prostředků pro dopravní infrastrukturu je pak předmětem priority „Zajištění financování v dopravním sektoru“. Vnitřní i vnější bezpečnost dopravy je taktéž závažným problémem a proto se mu věnuje priorita „Zvýšení bezpečnosti dopravy“. Priorita „Podpora rozvoje dopravy v regionech“ má napomoci tvorbě dopravní politiky na regionální a obecní úrovni.

Dosažení cílů v jednotlivých prioritách bude realizováno následujícími opatřeními pro jednotlivé druhy dopravy. Tato opatření mohou mít podobu právní, ekonomickou a nebo informační.

Mezi opatření pro splnění průřezových úkolů v dopravě podle DP ČR patří zejména:

- podpora snižování přepravní náročnosti zejména v nákladní dopravě
- zpracování koncepce sítě veřejných logistických center a podpora jejich rozvoje přímými investičními dotacemi
- harmonizace podmínek na přepravním trhu
- vytváření podmínek pro změnu mezioborové dělby přepravní práce ve prospěch dopravních oborů příznivějších pro životní prostředí.

V oboru železniční dopravy mají být realizována mimo jiné především následující opatření:

- dokončit proces transformace železničního sektoru, vyžadovat a kontrolovat důsledné naplňování zákonných pravidel nediskriminačního a transparentního přístupu na dopravní cestu
- zajistit rozvoj železniční sítě s ohledem na mezinárodní závazky a soudržnost regionů
- zavádět bezpečnostní pravidla podle TSI, modernizovat a zavádět zabezpečovací zařízení a zvyšovat bezpečnostní parametry na přejezdech.

V silniční dopravě půjde především o tato opatření:

- zavést výkonové zpoplatnění užití silniční infrastruktury
- zavádět opatření vedoucí k minimalizaci vzniku kongescí (nejen extenzivním rozvojem infrastruktury)
- zajistit rozvoj silniční sítě s ohledem na mezinárodní závazky a soudržnost regionů a s ohledem na minimalizaci vlivů současné infrastruktury na život obyvatelstva v dotčených obcích.

Ve vnitrozemské vodní dopravě půjde především o tato opatření:

- řešit problémy splavnosti na dopravně využívaných vodních cestách a dalších vodních cestách
- vytvořit nový právní režim provozování veřejných přístavů včetně stanovení standardů jakosti pro přístup na trh přístavních služeb.

V oblasti veřejné hromadné dopravy osob pak půjde především o tato opatření:

- upravit právní a ekonomické podmínky dopravní obslužnosti s kolejovou dopravou jako páteří dopravního systému
- podporovat zavádění IDS
- podporovat konkurenční prostředí ve veřejné dopravě osob.

Pro hodnocení plnění cílů DP ČR byl současně vypracován systém indikátorů. Jejich hodnoty budou zjišťovány v letech 2010 a 2013 a porovnávány se stavem roku 2005.

DP ČR je základním vrcholovým rámcem rozvoje sektoru doprava. Jednotlivé oblasti jsou pak rozvíjeny v návazných dokumentech, k nejdůležitějším patří střednědobá strategie rozvoje a financování dopravní infrastruktury a Strategie podpory dopravní obslužnosti území.

Strategický plán hl. m. Prahy schválený v roce 2000 Zastupitelstvem hlavního města Prahy

Tento plán platí pro období do roku 2006, v době, kdy se připravovala konečná verze dokumentu OP Doprava, byla čtvrtá aktualizace Strategického plánu hl.m. Prahy předložena ke schválení. Po dokončení schvalovacího procesu bude MV informován o souvisejících strategických cílech. Obecně zůstávají hlavní strategické cíle nezměněny, tj. hl.m. Praha zamýšlí pokračovat v modernizaci a rozvoji dopravní infrastruktury jako základu pro ekonomický růst se zohledněním udržitelného rozvoje. Pro dosažení tohoto cíle bude dále zdokonalován Integrovaný dopravní systém upřednostňující kolejovou veřejnou dopravu (metro, tramvaje, dojížděkové vlaky). Budou realizována opatření na omezení atraktivity individuální automobilové dopravy spolu s opatřeními na omezení negativních dopadů dopravy na ŽP.

Část Dopravní a technická infrastruktura obsahuje:

Realizace staveb a opatření souvisejících s integrací do evropských dopravních sítí

- Výstavba a rekonstrukce pro tranzitní železniční koridory ČR a pro jejich propojení se železniční stanicí Praha hlavní nádraží (stavby Nové spojení a Modernizace železniční stanice. Praha, hlavní nádraží východní část).

- Výstavba silničního okruhu propojujícího všechny dálnice a silnice zaústěné do Prahy (zařazená do programu „Okruhy slouží a chrání“).
- Rozvoj ruzyňského letiště na přiměřenou kapacitu.

Další strategické cíle

- ***Omezení automobilové dopravy v ulicích města, míra omezení musí směřem k centru narůstat***
- ***Rozhodující role a význam drážních druhů dopravy v integrovaném systému a posílení zájmu o jejich užívání.***

Mezi další důležité základní dokumenty na úrovni ČR, z nichž OP Doprava vychází, patří např.:

- **Strategie regionálního rozvoje České republiky, pro období 2007-2013 (schválena usnesením vlády č. 560/2006)**
- **Strategie hospodářského růstu České republiky (schválena usnesením vlády č. 1500/2005)**
- **Politika územního rozvoje České republiky (schválena usnesením vlády č. 561/2006)**

1.2 Analýza současné situace sektoru dopravy

ČR má díky své poloze ve střední Evropě předpoklady využít v plné míře výhody dobré dopravní dostupnosti. Nutnou podmínkou pro využití této přednosti je existence kvalitní dopravní infrastruktury odpovídající zvyšující se poptávce, ale rovněž splňující požadavky udržitelného rozvoje. Území státu je sice pokryto hustou sítí železnic a silnic, ta však ne ve všech případech odpovídá nárokům kladeným na dopravu.

Funkce dopravy jako důležitého faktoru domácí ekonomiky byla ještě zvýrazněna po vstupu do EU. HDP na obyvatele ČR dosáhl v roce 2005 17 426 v paritě kupní síly a tato úroveň odpovídá 73 % úrovně EU-25. Meziroční nárůst české ekonomiky v roce 2005 dosáhl 6,1 %, přičemž za 4. čtvrtletí 2005 dosáhl historicky nejvyšší hodnoty 6,9 %. Rovněž v ostatních nových členských státech dochází k ekonomickému růstu, který s sebou nese vyšší poptávku po dopravě. V nezanedbatelné míře jsou tyto zvýšené objemy dopravy, především při přepravě zboží, realizovány přes území ČR. To vše vyžaduje zvýšené investice především do páteřních dopravních sítí. Ovšem význam sektoru dopravy je důležitý pro obsluhu celého území jak nákladní, tak i osobní dopravou. Kvalitní dopravní infrastruktura a efektivní doprava je podmínkou pro získávání zahraničních investorů, podporu cestovního ruchu a obecně pro zvyšování zaměstnanosti. V souladu se závazky vyplývajícími z členství v EU je nezbytné zajistit kvalitní napojení dopravních sítí na evropskou dopravní síť.

Sektor dopravy nepůsobí na ekonomiku pouze zprostředkovaně, ale také přímo zaměstnaností a tvorbou HDP. V roce 2003 se sektor dopravy podílel na tvorbě HDP přibližně 4 % a především oblast silniční dopravy má stále stoupající tendenci. Rovněž počet podnikatelských subjektů registrovaných v oblasti silniční dopravy roste. Zde jde především o subjekty působící v oblasti nákladní dopravy.

1.2.1 Osobní a nákladní doprava

1.2.1.1 Výkony a objemy přepravy

Podíl jednotlivých druhů doprav prošel od roku 1990 zásadními změnami především jako důsledek celospolečenské transformace a vstupu ČR do EU. Největší pokles výkonů a objemu přeprav zaznamenala železnice, silniční doprava veřejná (osobní) a vodní doprava. Naopak výrazně vzrostla doprava těžkými nákladními vozidly nad 12,5 t, individuální automobilová doprava a letecká doprava. Je nutno uvést, že stouply výkony druhů dopravy s vyšším negativním vlivem na životní prostředí.

1.2.1.2 Osobní doprava

Přepravní výkony v osobní dopravě jako celku stouply od roku 1995 do roku 2004 o přibližně 17 %, ovšem v sektoru veřejné dopravy šlo pouze o nárůst o cca 5 %. Dělbá přepravní práce mezi veřejnou osobní a individuální automobilovou dopravou (IAD) se tak přiblížila poměru 1:2. Poměr veřejné osobní dopravy na území obcí k individuální automobilové dopravě se změnil z poměru přibližně 80:20 v 80. letech na současný poměr zhruba 55:45, který se stabilizoval. Tato situace značnou měrou přispívá k zhoršování stavu životního prostředí v oblastech s vysokou urbanizací, což je nejmarkantnější na území hl.m. Prahy. Přesto je podíl přepravených osob hromadnou dopravou v obcích ve srovnání se zahraničím vysoký, a je proto třeba zkvalitňováním systému veřejné dopravy včetně infrastruktury zajistit zachování minimálně tohoto podílu i do budoucna.

Důležitým krokem v rámci podpory veřejné hromadné osobní dopravy bylo uzákonění základní dopravní obslužnosti, což je přiměřené zajištění dopravy po všechny dny v týdnu z důvodu veřejného zájmu přispívající k trvale udržitelnému rozvoji území. Ta je zajišťována objednávkou veřejné hromadné osobní dopravy ze strany krajů a státu a má stoupající tendenci.

U železniční osobní dopravy jako celku došlo od roku 1990 k poklesu výkonů. V roce 2004 v porovnání s rokem 1995 došlo ke snížení přepravených osob o 20 %. Naprostá většina výkonů v železniční osobní dopravě je stále zajišťována Českými drahami. V roce 2004 vlastnilo licenci na provozování veřejné osobní dopravy 6 železničních dopravců. V současné době postupně narůstají přepravní výkony v železniční dálkové dopravě a v dopravě příměstské zejména tam, kde došlo k její integraci s dopravou autobusovou a městskou. K poklesu dochází v té části regionální dopravy, u které zatím k plnohodnotné integraci nedošlo.

Počet přepravených osob veřejnou autobusovou dopravou poklesl v roce 2004 oproti roku 1995 o 35 %. V posledních třech letech došlo však také ke stabilizaci jak v počtu přepravených osob, tak i v přepravních výkonech (oskm). Výrazný vzestup pokračuje v osobní dopravě letecké. Počet přepravených osob vzrostl v mezi roky 1995 a 2004 o 290 %. Naprostá většina objemů přeprav je zajišťována na letišti Praha – Ruzyně.

Vlivem zásadní změny ve vlastnických vztazích dochází mimo jiné i ke změně struktury zaměstnanosti a k novému prostorovému rozložení zdrojů a cílů zátěžových proudů osobní přepravy. Mění se ceny vstupů osobní dopravy (rostou náklady na provoz veřejné dopravy), dochází postupně ke zvyšování cen jízdného, ke snižování objemu vyrovnávacích plateb, a tím i k nepříznivé nepřímé podpoře rozvoje individuální automobilové dopravy. V období let 1995 – 2004 vzrostl počet osobních automobilů o více jak 20 % a dosáhl počtu přes 3,8 mil. vozidel. Zvláště kritický stav je v hlavním městě Praze, kde připadalo v roce 2005 na jeden osobní automobil již jen 1,97 osoby, přičemž průměr za celou ČR byl 2,59. Pro rok 2002 se tento indikátor pro státy zahrnující EU-25 pohyboval kolem hodnoty 2,16.

Z hlediska tempa růstu intenzit silniční dopravy bylo v Praze dosahováno od roku 1991 hodnot, které nemají s výjimkou některých měst ve východní části Německa, v Evropě obdoby. Automobilový provoz – především IAD – vzrostl v letech 1991 až 2004 ze 7,3 mil. vozokm/den na 19,7 mil. vozokm/den. V porovnání s nárůstem intenzity dopravy na dálnicích a silnicích ČR jde o nárůst 1,5x vyšší.

Vysoký stupeň motorizace v ČR ve srovnání s okolními státy ukazuje i tabulka č.1. Ta uvádí podíl IAD na celkových výkonech v osobní dopravě a dále index přepravní náročnosti v osobní dopravě. Ten byl získán jako podíl celkových výkonů (oskm) v osobní dopravě a úrovně HDP pro jednotlivé státy v EUR vztažené k cenové úrovni roku 1995.

Tab.č. 1: Podíly IAD na celkových přepravních výkonech osobní dopravy a přepravní náročnost v osobní dopravě ve vybraných státech za rok 2004

	ČR	Belgie	Rakousko	Německo	Francie	Maďarsko	Itálie	Polsko	Slovensko
Podíl IAD (%)	76,5	81,3	77,5	86,1	86,2	61,9	83,1	78,9	70,6
Index oskm/HDP (1995=100)	98,0	96,3	91,4	93,6	94,9	72,1	101,8	92,1	73,1

Zdroj: Eurostat

Tab. č. 2: Mezioborové porovnání ukazatelů v osobní dopravě¹⁾

	2000	2002	2003	2004	2005	2006
Přeprava cestujících celkem (mil.)	4 897,6	4 957,2	4 989,1	5 016,0	4 974,9	4 976,6
Železniční doprava	184,7	177,2	174,2	180,9	180,3	183,0
Veřejná autobusová doprava	438,9	406,1	417,0	418,6	388,3	387,7
Letecká doprava	3,5	4,3	4,6	5,8	6,3	6,7
Vnitrozemská vodní doprava ¹⁾	0,8	0,9	1,1	1,1	1,1	1,1
Městská hromadná doprava	2 289,7	2 338,7	2 302,2	2 309,6	2 268,9	2 238,0
Veřejná doprava celkem	2 917,6	2 927,2	2 899,1	2 916,0	2 844,9	2 816,6
Individuální automobilová přeprava osob ²⁾	1 980,0	2 030,0	2 090,0	2 100,0	2 130,0	2 160,0
Přepravní výkon celkem (mil. oskm)	101 004,7	103 635,8	105 983,8	106 939,9	109 875,4	109 805,2
Železniční doprava	7 299,6	6 596,8	6 517,5	6 590,0	6 666,7	6 921,9
Veřejná autobusová doprava	9 351,3	9 667,5	9 448,6	8 516,2	8 607,6	9 501,1
Letecká doprava	5 864,7	6 895,0	7 096,3	8 814,6	9 735,7	10 233,1
Vnitrozemská vodní doprava ¹⁾	7,7	16,6	21,9	21,8	18,1	12,8
Městská hromadná doprava	14 541,4	15 170,0	15 539,5	15 427,3	16 207,3	13 506,3
Veřejná doprava celkem	37 064,7	38 345,8	38 623,8	39 369,9	41 235,4	40 175,2
Individuální automobilová přeprava osob ²⁾	63 940,0	65 290,0	67 360,0	67 570,0	68 640,0	69 630,0
Průměrná přepravní vzdálenost celkem (km)	20,6	20,9	21,2	21,3	22,1	22,1
Železniční doprava	39,5	37,2	37,4	36,4	37,0	37,8
Veřejná autobusová doprava	21,3	23,8	22,7	20,3	22,2	24,5
Letecká doprava	1 683,6	1 606,7	1 548,1	1 532,9	1 538,1	1 525,1
Vnitrozemská vodní doprava ¹⁾	9,8	19,4	19,6	20,1	16,3	11,7
Městská hromadná doprava	6,4	6,5	6,7	6,7	7,1	6,0
Veřejná doprava celkem	12,7	13,1	13,3	13,5	14,5	14,3
Individuální automobilová přeprava osob ²⁾	32,3	32,2	32,2	32,2	32,2	32,2

Poznámky: Metodika statistického zjišťování u jednotlivých druhů dopravy zatím není shodná. U železniční dopravy jde o ukazatele za území ČR, u silniční dopravy jen za dopravce registrované v ČR, avšak včetně zahraničních úseků mezinárodních přeprav. U letecké dopravy jde rovněž o údaje včetně zahraničních úseků cesty.

1) Jedná se převážně o rekreační přepravu osob

2) odborný odhad

Zdroj: MD ČR

Tab. č. 3: Prognóza výkonů v osobní dopravě (údaje pouze českých dopravců)

Ukazatel	Skutečnost	Odhad	Predikce		Prognóza	
	2006	2007	2008	2009	2010	2020
Přeprava osob celkem (mil. osob)	4 975.5	5 070.7	5 121.8	5 181.8	5 249.1	6 788.8
Železniční	183.0	187.1	190.1	196.9	202.1	339.5
Autobusová	387.7	385.5	386.8	380.4	383.2	485.4
Městská hromadná	2 309.6	2 238.0	2 264.0	2 273.1	2 300.7	2 320.2
Letecká	6.7	7.1	7.4	7.8	8.1	17.7
Veřejná celkem	2 815.5	2 843.7	2 857.4	2 885.8	2 913.7	3 952.1
IAD ¹⁾ celkem	2 160.0	2 227.0	2 264.4	2 296.0	2 335.5	2 836.6
Přepavní výkon celkem (mld. oskm)	109.8	111.9	113.5	115.4	117.5	163.2
Železniční	6,6	7,0	7,2	7,4	7,6	12,2
Autobusová	8,5	7,9	8,0	7,2	7,1	7,0
Městská hromadná v rámci IDS	15,4	15,6	15,9	15,1	15,5	23,5
Letecká	8,8	10,1	11,1	11,7	11,9	16,9
Veřejná celkem	39,4	40,9	41,4	41,8	42,5	59,7
IAD ¹⁾ celkem	68,4	71,0	72,1	73,6	75,1	103,6
Podíly na přepravních výkonech doprava veřejná celkem	36.58	36.57	36.45	36.24	36.14	36.54
Železniční	6.30	6.25	6.32	6.42	6.48	7.50
Autobusová	8.65	7.05	7.01	6.26	6.06	4.29
Městská hromadná v rámci IDS	14,32	12,30	14,21	13,31	13,40	13,45
Letecká	9,32	9,05	9,80	10,15	10,15	10,35
IAD ¹⁾ celkem	63.42	63.43	63.55	63.76	63.86	63.46

Poznámky: 1) odborný odhad

Zdroj: MD ČR

V železniční osobní dopravě se očekává nárůst výkonu z důvodu lepšího zapojení tohoto druhu dopravy do celé soustavy osobní dopravy, avšak podmínkou je vznik a funkční a územní rozšiřování integrovaných dopravních systémů organizovaných kraji včetně zajištění vazeb se systémem celostátní objednávky a vazeb mezi krajskými systémy navzájem. V těchto integrovaných systémech je železnice stále více chápána jako páteř dopravní soustavy, na kterou navazují ostatní druhy dopravy, a to včetně dopravy individuální (parkoviště P+R). Železniční doprava v oblastech, ve kterých nebude plnit funkci takových páteří, ztrácí opodstatněnost jak z hlediska ekonomického, tak ekologického a bude postupně utlumována. Páteřní síť by proto měla být stanovena ve střednědobých plánech dopravní obslužnosti, které by se tak staly podkladem pro plánování rozvoje železniční infrastruktury z hlediska potřeb osobní dopravy, čímž budou jedním ze vstupů pro stanovování priorit rozvoje železniční infrastruktury, a zároveň bude řešen problém příliš vysoké hustoty železniční sítě.

S tím je spojena i segregace jednotlivých druhů dopravy (pěší oblasti atd.), která je pro veřejnost velice atraktivní. Bude podporováno větší zapojení železniční dopravy do systémů veřejné

hromadné osobní dopravy ve větších urbanizačních oblastech. Tam, kde proto budou vhodné podmínky, bude podporováno zavádění systémů kombinujících tramvajovou a železniční dopravu (tram-train) se záměrem přivést železniční dopravu blíž ke zdrojům a cílům cest. V oblasti dálkové dopravy umožní dokončení modernizace dalších úseků železničních koridorů zvýšení konkurenceschopnosti železniční dopravy.

Pozvolný růst linkové veřejné autobusové dopravy bude rovněž umožněn zvýšením zapojení do integrovaných dopravních systémů, kde kapacitní linky doplní páteří síť železniční dopravy o chybějící segmenty a kde bude také plnit funkci plošné obsluhy území s vazbou na páteří síť.

V případě dopravy na větší vzdálenosti lze předpokládat další velký nárůst individuální automobilové dopravy, a to především v těch relacích, kde zároveň neproběhne modernizace železniční infrastruktury. Přestože prudký nárůst IAD způsobuje v některých částech silniční sítě problémy, obliba tohoto druhu dopravy vzrůstá. Individuální doprava roste nejen na úkor dopravy veřejné, ale i na úkor pěší dopravy ve městech. K důležitým faktorům růstu individuální dopravy patří rovněž tlaky na zrychlení suburbanizačního procesu („city sprawl“).

Předpokládanému nárůstu přepravních výkonů v osobní dopravě bude třeba přizpůsobit i rozvoj dopravní infrastruktury včetně zohlednění dopadů na životní prostředí. V případě nedostatku finančních prostředků určených pro ty druhy dopravy, které jsou šetrnější k životnímu prostředí, může docházet ke zvýšení negativních důsledků rostoucí dopravy na životní prostředí. Je proto důležité, aby byl rozvoj dopravní infrastruktury plánován s multimodálním přístupem. Výrazným způsobem se zvýší atraktivita městské hromadné dopravy i díky opatřením na zvýšení spolehlivosti, pravidelnosti a přístupnosti veřejné hromadné osobní dopravy, jejichž první výsledky jsou patrné již v současnosti.

1.2.1.3 Nákladní doprava

Po roce 1990 došlo k zásadním změnám v celém sektoru nákladní dopravy. Nejrychleji a nejúplněji byla liberalizována oblast silniční a vodní nákladní dopravy. Počet podniků veřejné silniční dopravy vzrostl mezi lety 1995 a 2004 téměř o 60 % na 51 987. Oblast silniční nákladní dopravy také jako jediná zaznamenává pouze s malými výkyvy neustálý nárůst výkonů, mezi lety 1995 a 2004 o 47 %. Z hlediska přepravovaných komodit dominují v objemech dosahovaných v silniční dopravě nerostné suroviny (37 %), následují stavebniny (14 %) a potraviny (9 %).

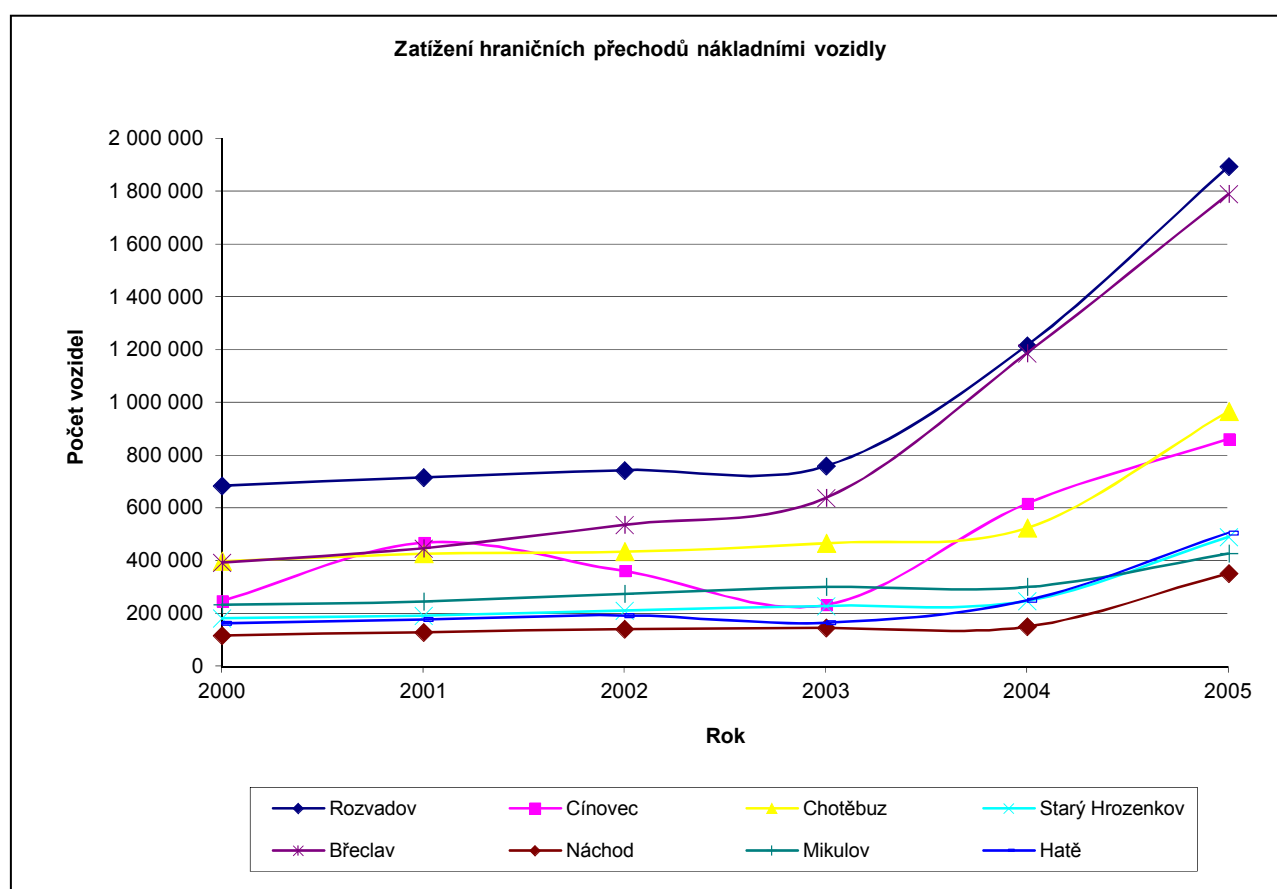
Počet v ČR registrovaných nákladních automobilů všech kategorií dále roste, mezi lety 1995 a 2004 téměř o 83 % na celkový počet 371 436 nákladních vozidel. Tento počet vztahený k úrovni HDP několikanásobně přesahuje hodnoty pro země EU-15. Tento fakt je způsoben, stejně jako v ostatních nových členských státech EU, především nižšími cenovými relacemi u silničních dopravců z těchto států, takže kupříkladu naprostá většina silničních nákladních přeprav mezi ČR a Německem je realizována vozidly registrovanými v ČR. To vyplývá i ze směrového průzkumu z roku 2004, kdy na česko-saských přechodech byl podíl nákladních vozidel registrovaných v ČR 73%, zatímco vozidla registrovaná v Německu tvořila jen 10 %. Silniční doprava zajišťuje nyní v ČR (2004) asi 75 % výkonů v nákladní přepravě, přičemž železnice kolem 24 %.

Především v roce 2004 došlo ke skokovému zvýšení tranzitní silniční dopravy způsobeném od začátku roku zrušením systému tzv. ekobodů v Rakousku a především od 1.5.2004 rozšířením EU. To se v této oblasti projevilo jednak odbouráním čekacích dob na hranicích pro mezinárodní kamionovou dopravu (dále jen „MKD“) a dále zrušením omezení, vyplývajících z přidělování vstupních povolení pro MKD. Tento fakt byl ještě zesílen rostoucím zahraničním obchodem sousedních států. Dále se na rostoucí tranzitní silniční dopravě v ČR podílí

zpoplatňování dálnic pro těžká nákladní vozidla a to v Rakousku od roku 2004 a v Německu o rok později. ČR se tak stává alternativou pro tranzitní MKD, která byla do té doby realizována mimo naše území.

Tato situace vede k tomu, že největší část nárůstu intenzity silniční nákladní dopravy se koncentruje na několik málo hlavních tazích a do okolí hraničních přechodů. Tuto situaci je potřeba řešit jednak výkonovým zpoplatněním dálničních úseků pro těžká nákladní vozidla a současně vytvořením lepších podmínek pro převedení přepravy zboží na ekologičtější druhy dopravy.

V důsledku zvýšení tranzitní nákladní dopravy došlo k extrémnímu růstu počtu nákladních vozidel na některých hraničních přechodech po 1. květnu 2004, jak je patrné z následujících statistik. Celkově jsou nejsilnější přepravní proudy realizovány přes přechody na česko-německé hranici – cca 40 % objemu přeprav, následují pak česko-slovenské přechody (cca 30 %).



Zdroj: do roku 2003 – GŘC, od roku 2004 – Ředitelství služby cizinecké a pohraniční policie

Pokles výkonu v železniční nákladní přepravě se stále nezastavil, mezi lety 1995 až 2004 klesly přepravní výkony o 33 %. Tento pokles byl v devadesátých letech 20. století způsoben především strukturálními změnami v ekonomice, které znamenaly útlum poptávky po dopravě v přepravně nejnáročnějších sektorech ekonomiky. Železniční doprava je stále silně závislá na přepravách hromadných substrátů. To dokládají i realizované objemy za rok 2006, kde dominují pevná paliva (41 %), následované železnou rudou a šrotem (15 %). V mezinárodní dopravě jsou z hlediska objemů přeprav nejdůležitější relace do Polska a na Slovensko, což je dáno především vysokým podílem importu a exportu surovin a paliv. Nejzatíženější přechodovou stanicí je nicméně Děčín na česko-německé hranici, přes který je realizováno cca 85 % objemu železniční přepravy mezi ČR a Německem.

Pokračující pokles podílu železniční dopravy je pak způsobován především zvyšující se konkurenceschopností silniční dopravy na jedné straně a nedokončenou liberalizací železničního sektoru, kde stále nedochází k rozvinutí tržních podmínek, na straně druhé. Kvalita služeb a cenová úroveň železniční dopravy pak v naprosté většině případů zaostává za silniční dopravou.

Tab. č. 4: Přepravení výkony v nákladní dopravě a podíly jednotlivých druhů doprav ve vybraných státech za rok 2003

	ČR	Nizozemí	Rakousko	Německo	Francie	Maďarsko	Itálie	Polsko	Slovensko
Výkon (mld. tkm)									
Silnice	43,447	84,161	37,044	310,103	205,284	25,152	211,804	111,826	22,566
Železnice	14,866	5,025	18,957	95,421	40,701	9,09	22,761	49,972	9,463
Vnitrozemská vodní	0,063	42,225	1,753	64,096	8,905	2,11	0	0,327	0,088
Celkem	58,376	131,411	57,754	469,62	254,89	36,352	234,565	162,125	32,117
Podíl									
Silnice	74,43%	64,04%	64,14%	66,03%	80,54%	69,19%	90,30%	68,98%	70,26%
Železnice	25,47%	3,82%	32,82%	20,32%	15,97%	25,01%	9,70%	30,82%	29,46%
Vnitrozemská vodní	0,11%	32,13%	3,04%	13,65%	3,49%	5,80%	0,00%	0,20%	0,27%

Zdroj: Eurostat

Nepříznivý stav v dělbě přepravní práce ve prospěch silniční dopravy je zachycen v tabulce č. 4 včetně srovnání s některými dalšími členskými státy EU. Nižší podíl vnitrozemské vodní dopravy v ČR je dán především geografickými podmínkami, které do značné míry omezují zapojení tohoto druhu dopravy do přepravních řetězců. Tento fakt rovněž způsobuje relativně vyšší podíl železniční nákladní dopravy ve srovnání s průměrem EU-15, který byl v roce 2004 14,8%.

V železniční dopravě zajišťují rozhodující část přepravního výkonu České dráhy, a.s. (v roce 2004 to bylo 96 % z celkových výkonů v železniční nákladní dopravě). Ke konci roku 2005 disponovalo celkem 19 dopravců licencí pro provozování nákladní železniční dopravy na drahách celostátních a regionálních, z nichž však pouze 14 dopravců tuto dopravu skutečně provozovalo.

Vodní doprava zaznamenává proměnlivé výkony. Podíl na přepravním trhu však tvoří pouze 0,6 % (rok 2004). To je dáno především geografickou polohou ČR a nespolehlivostí labské vodní cesty závislé na přírodních podmínkách. V důsledku tohoto faktu dochází k úbytku dostupné kapacity plavidel. Ve vnitrozemské vodní dopravě provozovalo nákladní dopravu 25 dopravců (stav k r. 2004). V přepravních objemech dominovaly v roce 2006 nerostné suroviny (42 %), krmiva (20 %) a obilniny (19 %).

V kombinované dopravě (dále jen „KD“) dochází k trvalému růstu objemu přepravy, především ve vazbě na přepravy námořních kontejnerů do a ze západoevropských přístavů. Celková hrubá hmotnost kontejnerů přepravených po železnici zaznamenala mezi lety 1995 a 2004 nárůst o 274 %. V témže roce bylo celkem přepraveno v kontejnerech 3 623 tis. t zboží a dosaženo 922 722 tis. tkm. Zatímco KD po železnici vykazuje vzestupnou tendenci, KD po vnitrozemských vodních cestách stagnuje na minimálních objemech. Z ekologických důvodů byla v letech 1993 - 1999 provozována linka Ro - La České Budějovice - Villach a od roku 1994 linka Lovosice - Drážďany za účelem přepravy silničních nákladních automobilů po železnici. Vstupem ČR do EU došlo k liberalizaci MKD a k odstranění celních kontrol na hranicích. V reakci na tyto změny silniční dopravci přestali jevit o systém Ro - La zájem a provoz linky Lovosice - Drážďany byl v červnu roku 2004 ukončen.

Tab. č. 5: Mezioborové porovnání ukazatelů v nákladní dopravě (údaje pouze českých dopravců)

	2000	2002	2003	2004	2005	2006
Nákladní přeprava celkem (tis. tun)	523 249	577 390	551 511	565 365	560 037	554 994
Železniční doprava	98 255	91 989	93 297	88 843	85 613	97 491
Silniční doprava	414 725	474 883	447 956	466 034	461 144	444 574
Vnitrozemská vodní doprava	1 907	1 686	1 277	1 275	1 956	2 032
Letecká doprava	16	18	20	21	20	22
Ropovody	8 346	8 815	8 962	9 192	11 305	10 875
Přepavní výkon celkem (mil. tkm)	58 953	63 206	64 795	63 459	61 396	69 253
Železniční doprava	17 496	15 810	15 862	15 092	14 866	15 779
Silniční doprava	39 036	45 059	46 564	46 010	43 447	50 369
Vnitrozemská vodní doprava	771	587	508	409	779	767
Letecká doprava	38	32	42	46	45	47
Ropovody	1 612	1 717	1 820	1 902	2 259	2 291
Průměrná přepravní vzdálenost celkem (km)	112,7	109,5	117,5	112,2	109,6	124,8
Železniční doprava	178,1	171,9	170,0	169,9	173,6	161,8
Silniční doprava	94,1	94,9	103,9	98,7	94,2	113,3
Vnitrozemská vodní doprava	404,3	348,3	398,0	321,0	398,5	377,3
Letecká doprava	2 350,6	1 766,3	2 093,6	2 156,6	2 296,4	2 142,2
Ropovody	193,1	194,8	203,1	206,9	199,8	210,7

Zdroj: MD ČR

Tab. č. 6: Prognóza výkonů v nákladní dopravě (údaje pouze českých dopravců)

Ukazatel	Skutečnost	Odhad	Predikce		Prognóza	
	2006	2007	2008	2009	2010	2020
Přeprava věcí celkem (tis. tun)	544,1	560,1	568,7	579,2	592,3	666,0
železniční	97,5	86,0	88,1	90,4	96,0	153,6
silniční	444,6	472,1	478,5	486,7	494,0	508,7
vnitrozemská vodní	2,03	1,95	2,02	2,10	2,19	3,59
letecká	0,02	0,03	0,04	0,06	0,09	0,13
Přepavní výkon celkem (mld.tkm)	67,0	58,4	58,2	58,0	58,2	57,1
železniční	15,8	14,2	13,5	13,3	13,5	19,2
silniční	50,4	43,3	43,8	43,9	43,8	36,1
vnitrozemská vodní	0,77	0,81	0,81	0,78	0,82	1,62
letecká	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,10
Podíly na přepravních výkonech						
železniční	23,56	24,38	23,20	22,91	23,14	33,64
silniční	75,22	74,15	75,32	75,66	75,35	63,33
vnitrozemská vodní	1,14	1,39	1,39	1,35	1,42	2,84
letecká	0,07	0,08	0,08	0,09	0,09	0,18

Zdroj: MD ČR

Na základě provedených prognóz poroste poptávka po silniční nákladní dopravě a tím i po vyšší kapacitě silniční sítě. To s sebou ponese jak vysoké zatížení hlavních silničních komunikací

nákladní dopravou a zvyšující náklady na údržbu, tak i zvýšení emisí a nehodovosti. Pro eliminaci těchto negativních vlivů je kromě dokončení chybějících úseků sítě dálnic a rychlostních silnic rovněž žádoucí větší zapojení železniční, vodní a kombinované dopravy. Trend byl však v posledních letech zcela opačný a podíl i celkové výkony železnice i vodní dopravy soustavně klesaly.

Zvyšování podílu silniční dopravy (velký růst) na úkor dopravy železniční (mírný pokles) je dán rozvojem logistických technologií, kdy jsou budována velká distribuční centra a průmyslové zóny výhradně s ohledem na dobrou přístupnost silniční dopravou. Nové logistické postupy vyžadují dodávky „just-in-time“ s minimalizací doby přepravy a zároveň přepravu menších množství v kratších intervalech. Stále silněji však silniční nákladní doprava naráží na limity, jakými jsou například nedostatek kapacit u silničních dopravců, způsobovaný především nedostatkem kvalifikovaných řidičů.

Přesun zátěžových proudů na železniční a vnitrozemskou vodní dopravu je možné řešit u současných logistických řetězců pomocí kombinované a multimodální dopravy. Její větší uplatnění na přepravním trhu se však neobejde bez veřejné podpory. Rozmístění současných překladišť KD na území ČR ne zcela respektuje potřeby regionů. Současné řetězce KD mohou konkurovat přímé silniční dopravě až na výjimky pouze u některých přeprav do velkých námořních přístavů. Tento nepříznivý trend v dělbě přepravní práce je třeba ovlivnit koncentrací přepravních proudů a to mimo jiné legislativní a finanční podporou vzniku veřejných logistických center (dále jen „VLC“), překladišť KD a zavlečkováním průmyslových zón a logistických center. Veřejným zájmem, resp. přínosem z jejich podpory může být co nejdokonalejší a nejefektivnější dopravní obsluha konkrétního území a snížení negativních vlivů rostoucí silniční dopravy na životní prostředí a veřejné zdraví. VLC mohou příznivě ovlivnit vznik a směřování zátěžových proudů v nákladní přepravě a díky tomu rovněž vytvářet optimální podmínky pro zapojení železniční a případně vnitrozemské vodní dopravy.

Prognóza nárůstu vnitrozemské vodní dopravy je založena na předpokladu, že dojde ke stabilnímu zlepšení plavebních podmínek na labské vodní cestě, a tím ke zvýšení počtu plavebních dní kdy je provoz hospodárný a dojde k modernizaci lodního parku.

1.2.2 Dopravní infrastruktura

ČR hraje i přes svou relativně malou rozlohu díky geografické poloze v centru Evropy důležitou úlohu v evropském dopravním systému. Kvalitní dopravní síť je podmínkou pro to, aby tranzitní doprava nebyla pro území ČR zdrojem obtíží, ale naopak přínosem. Je to důležité především z hlediska ochrany veřejného zdraví, životního prostředí a konkurenceschopnosti. Kvalitní nadnárodní dopravní síť je především potřebná pro dosažení integrace vnitrostátního trhu, přitažlivosti regionů a jejich konvergenci s ostatními regiony EU.

Poměrně hustá síť železnic a silnic ne ve všech případech odpovídá změnám v přepravních objemech, výkonech a vztazích, ke kterým v posledním desetiletí došlo. Dalším problémem je též technický stav dopravní infrastruktury a souvisejících technologií železniční, vnitrozemské vodní a kombinované dopravy.

Pokud budeme srovnávat dopravní infrastrukturu ČR se státy EU, pak můžeme říci, že z hlediska hustoty je situace vyhovující a např. u železnic je v některých případech hustota dokonce vyšší. Vyšší hustota železniční sítě ale není ve všech případech výhodou. V případě především některých regionálních tratí se jedná o tratě, které nejsou vhodně využitelné v nákladní dopravě, a zároveň ani v osobní dopravě nejsou schopné převzít funkci páteře osobní dopravy. Jsou proto spíše jen ekonomickou zátěží. Z hlediska celkového technického stavu a kvality je stav značné části dopravní infrastruktury nevyhovující. To je dáno technickou zastaralostí, ale i nedostatečnou údržbou.

V roce 2004 se investiční výdaje do dopravní infrastruktury podílely na HDP 1,7 % a tento podíl má mírně stoupající tendenci. Podle DP ČR by bylo optimální ročně vydávat na rozvoj dopravní infrastruktury v ČR kolem 2,5 % HDP.

V roce 2000 byl zřízen Státní fond dopravní infrastruktury (dále jen „SFDI“). Účelem SFDI je zabezpečit financování výstavby, modernizace oprav a údržby silnic (z titulu přijetí zákona o rozpočtovém určení daní přešlo počínaje rokem 2005 financování infrastruktury silnic II. a III. tříd na kraje) a dálnic, stavby a modernizace dopravně významných vnitrozemských vodních cest a výstavby, modernizace, oprav a údržby celostátních a regionálních drah. Příjmy do SFDI plynou z výnosů silniční daně, části výnosů ze spotřební daně uhlovodíkových paliv a maziv a poplatků za používání sítě dálnic a některých rychlostních silnic. Největší měrou se však na příjmech SFDI podílely prostředky z Fondu národního majetku. Ani tyto prostředky však zdaleka nestačí pokrýt všechny finanční nároky dopravní infrastruktury.

Tab. č. 7: Celkové investiční výdaje do dopravní infrastruktury (běžné ceny) (mil. Kč)

Druh infrastruktury	2000	2002	2003	2004	2005	2006
Železniční	13 200,3	14 599,7	13 244,0	13 136,6	14 428,1	13 330,5
Silniční*	10 988,0	15 970,7	19 921,8	32 901,8	42 137,0	42 267,5
Vnitrozemské vodní cesty	402,2	512,9	365,8	367,4	303,0	526,7
Letecká	992,8	1 191,8	1 652,9	4 803,2	7 045,4	2 013,8
Potrubní	399,2	661,1	587,0	506,3	164,3	709,7
Celkem	25 982,5	32 936,2	35 771,5	51 715,4	64 077,7	58 848,2

Poznámka: * Údaje za silniční infrastrukturu zahrnují výdaje na dálnice a silnice I., II. a III. třídy

Zdroj: MD ČR

Přehled mezinárodních závazků týkajících se transevropských sítí TEN-T:

- Dohoda uzavřená mezi MD ČR a Spolkovým ministerstvem dopravy SRN ze dne 7. června 1995, o spolupráci při dalším rozvoji železničního spojení Praha – Nürnberg/Norimberk;
- Smlouva uzavřená mezi ČR a SRN ze dne 12. září 2000, o propojení české dálnice D 8 a německé dálnice A 17 na společných státních hranicích výstavbou hraničního mostu; smlouva vstoupila v platnost dne 1. září 2003;
- Dohoda uzavřená mezi vládou ČR a vládou Polské republiky ze dne 20. května 2002, o propojení české dálnice D 47 a polské dálnice A1 na česko-polských státních hranicích;
- Dohoda uzavřená mezi MD ČR a Ministerstvem dopravy, pošt a telekomunikací Slovenské republiky ze dne 14. prosince 1999, o spolupráci při přípravě a realizaci modernizace železničních tratí;
- Dohoda uzavřená mezi MD ČR a Spolkovým ministerstvem veřejného hospodářství a dopravy Rakouské republiky ze dne 7. června 1995, o spolupráci při dalším rozvoji železniční dopravy;
- Memorandum mezi MD ČR a Spolkovým ministerstvem dopravy, inovace a technologie Rakouské republiky ze dne 9. listopadu 2005, o spolupráci při přípravě a realizaci propojení české rychlostní silnice R 52 a rakouské dálnice A 5 na česko – rakouských státních hranicích.

1.2.2.1 Železnice

Provozní délka železničních tratí byla v roce 2004 celkem 9 612 km, z čehož bylo 2 982 km (31 %) tratí elektrizovaných, mezi něž patří hlavní mezinárodní koridory. Délka jednokolejných

tratí byla 7 745 km, dvou a více kolejných 1 866 km. Z celkové délky sítě bylo 9 511 km tratí normálně rozchodných a 101 km úzkorozchodných. Veřejná železniční síť se podle zákona o drahách č. 266/1994 Sb. administrativně dělí na dráhy celostátní a regionální. Toto dělení má význam především s ohledem na požadované technické ukazatele tratí a deklaraci jejich významu pro stát, např. při krizových situacích. Seznam železničních tratí zařazených do regionálních drah je předmětem usnesení vlády ČR č. 766 ze dne 20. prosince 1995. Hustota železniční sítě je 0,122 km železničních tratí na 1 km². Téměř celá síť veřejných železnic je státní, ve správě Správy železniční dopravní cesty, s.o. (dále jen „SŽDC“).

1.2.2.1.1 Charakteristika problémů

Celkově se dá říci, že železniční síť neodpovídá svým technickým stavem a v některých případech návazností požadovaným potřebám. Rovněž i průběžná obnova dopravní cesty je nedostatečná. Rozsáhlejší akce jsou soustředěny až na výjimky na modernizaci tratí koridorů. Dlouhodobě dochází k celkovému zhoršování technického stavu, díky nedostatečné výši vkládaných finančních prostředků do železniční infrastruktury. V mnoha případech je problémem udržení tratí v provozuschopném stavu, v některých případech pak musela být zavedena dlouhodobá výluka pro technickou nezpůsobilost dráhy k jejímu provozování.

Technická úroveň železniční infrastruktury není rozhodně vyhovující ať už po stránce traťových rychlostí, úrovně zabezpečení přejezdů, zabezpečovacího zařízení staničního i traťového, průjezdného průřezu, traťových tříd, atd. Oblast zabezpečovacího zařízení je klíčová, neboť zastaralé systémy zvyšují podíl lidského činitele. To má za následek vyšší nákladovost železniční dopravy a především vyšší riziko nehod. Pouze 4,5 % tratí SŽDC bylo v roce 2004 vybaveno dálkovým ovládáním stanic a jen 15 % tratí bylo vybaveno vlakovým zabezpečovačem.

Negativním trendem je vzrůstající počet nehod na úrovňových přejezdech. Na tento fakt má rozhodující vliv úroveň zabezpečení přejezdů a neukázněnost řidičů. V roce 2004 bylo na železniční síti SŽDC 8 507 úrovňových přejezdů. Z toho pouze 31 % bylo vybaveno přejezdovým zabezpečovacím zařízením se závorami a plných 57 % bylo vybaveno pouze výstražnými kříži.

Historickým vývojem disponuje ČR druhou nejhustší železniční sítí na světě a to po Švýcarsku. Vysoká hustota železniční sítě umožňuje dobrou dostupnost jak osobní, tak nákladní dopravy. V mnoha případech však již síť stanic a zastávek nevyhovuje z hlediska současných potřeb svým umístěním. V některých oblastech je zajištění obsluhy území osobní železniční dopravou již neefektivní a její využití je minimální. Rovněž po regionálních tratích je realizováno pouze cca 5 % z celkových výkonů železniční dopravy, přičemž jejich délka tvoří cca třetinu sítě. Je tedy třeba se soustředit na investice do železniční infrastruktury pouze tam, kde existuje dostatečná poptávka, příp. je předpoklad jejího nárůstu v budoucnu (na základě plánování dopravní obslužnosti v regionech).

V porovnání se vybranými evropskými státy lze stav hodnotit následovně:

Tab. č. 8: Hustota železniční sítě (2004)

Stát	délka v km / km ²	délka v km / tis. obyvatel	% elektrizovaných tratí
ČR	0,122	0,939	31%
Belgie	0,116	0,337	83%
Francie	0,057	0,492	47%

Maďarsko	0,083	0,762	36%
Polsko	0,065	0,531	59%
Slovensko	0,075	0,679	43%
Spojené Království	0,068	0,273	32%

Zdroj: Eurostat

Z přehledu je patrné, že ČR má vysokou hustotu železniční sítě, ale zaostává v elektrizaci těchto tratí.

Z rozboru, který byl zpracován jako podklad pro strategii regionálního rozvoje v roce 2002, lze provést srovnání jednotlivých krajů a rozdělit je do několika skupin, podle jejich potřeb a možností jejich realizace. Nejhuře vychází kraj Liberecký (zcela bez kvalitního železničního spojení meziregionálního i vnitrokrajského), Karlovarský (nedostatečné spojení s Prahou) a Jihočeský kraj (zde je třeba modernizovat IV. koridor). Skupinu huře vybavených krajů tvoří hl. m. Praha (nedostatečné parametry pražského železničního uzlu s negativním dopadem na příměstskou a městskou železniční dopravu), Středočeský kraj (chybí úseky III. a IV. koridoru, s čímž je spojena nedostatečná konkurence s dálniční infrastrukturou zejména v západním a severovýchodním směru), Zlínský (chybějící spojení se Vsetínem a nevyhovující napojení krajského města na železniční koridor jak silniční, tak železniční infrastrukturou) a Královéhradecký kraj, který má nedostatečné vnitrokrajské vazby včetně spojení se sousedním blízkým krajským městem Pardubicemi v rámci jedné urbanizační oblasti. K průměrně vybaveným krajům patří Plzeňský kraj s nerealizovanou modernizací III. koridoru. Úroveň regionální nerovnoměrnosti bude zohledněna při výběru projektů.

1.2.2.1.2 Výhledové záměry

Evropská i česká dopravní politika spatřuje rozhodující význam železniční dopravy v následujících třech oblastech:

- V dálkové nákladní dopravě koncentrovaných přepravních proudů, jejíž kvalitu a konkurenceschopnost je nutné posílit mj. i vhodnými opatřeními na dopravní infrastrukturu, aby v nejzatíženějších úsecích nedocházelo k nežádoucí interferenci s dálkovou osobní dopravou (velký rozdíl rychlostí, a tím snižování kapacity) a s příměstskou taktovou dopravou (krátký interval), a tím ke snižování rychlosti a spolehlivosti nákladní dopravy. Dále je nutné přizpůsobování železničních tratí požadovaným parametrům pro nákladní dopravu. Důležitým aspektem je zajištění přepravy z domu do domu, které souvisí s užším propojením s logistickými procesy, které je nutné zajistit podporou vzniku sítě VLC, překladišť KD a napojováním průmyslových zón na železniční síť.
- V rychlé dálkové osobní dopravě konkurenceschopné vůči individuální automobilové dopravě ale i vůči dopravě letecké.
- V pátešní regionální dopravě s koncentrovanými přepravními proudy s důrazem na rozvojové osy (dle definice Politiky územního rozvoje) jako alternativního řešení problému nedostatečné kapacity silniční sítě v hustě osídlených oblastech.

DP ČR identifikovala v případě rozvoje železniční infrastruktury jako nejdůležitější řešit následující oblasti:

- **Zlepšit údržbu dopravní infrastruktury navýšením finančních prostředků na údržbu;**

- **Zajistit ochranu koridorů a ploch pro rozvojové záměry dopravní infrastruktury a sítě veřejných logistických center pomocí nástrojů územního plánování a Politiky územního rozvoje;**
- **Optimalizovat železniční síť jako celek ve vazbě na reálný rozsah výhledových přepravních požadavků při zohlednění integrace jednotlivých druhů doprav a přehodnotit její části vykazující největší přepravní výkony tak, aby bylo možné vytvořit tři druhy dálkových tahů:**
 - R *Tahy s přednostním využitím pro osobní dopravu – dálkovou a příměstskou. Nákladní doprava nebude vyloučena zcela. Úplné vyloučení nákladní dopravy by mělo být uskutečněno na vybraných tratích velkých železničních uzlů (např. v Praze nebo v Brně).*
 - R *Tahy s přednostním využitím pro nákladní dálkovou dopravu se zachováním osobní dopravy regionálního charakteru a to včetně vybraných tratí, které jsou součástí velkých železničních uzlů (Praha, Brno).*
 - R *Vysokorychlostní tratě, v případě kterých je třeba sledovat aktuálnost jejich realizace na území ČR v evropském kontextu, včetně zpřesňování tras (provázání modernizace tranzitních koridorů s postupnou výhledovou stavbou úseků tratí pro vysoké rychlosti);*
- **Dokončit modernizaci tranzitních koridorů (III. a IV. národní koridor, tj. dokončení evropských prioritních projektů č. 22 a 23); modernizovat rozhodující železniční uzly, propojení I., III., a IV. tranzitního železničního koridoru v pražském železničním uzlu;**
- **Připravovat podmínky pro napojení všech krajů na kvalitní železniční síť zpracováním koncepce nápravy špatného stavu dalších páteřních tratí nadregionálního významu včetně výběru optimální varianty a zajistit na nich územní ochranu případných stavebních počínů;**
- **Posilovat přeshraniční vazby;**
- **Rekonstruovat další tratě zařazené do mezinárodních dohod (např. síť TEN-T, AGC, AGTC) a další důležité tratě s cílem zajistit doporučené parametry;**
- **Pokračovat v programu elektrizace tratí;**
- **Na ostatních tratích celostátních a významných regionálních (kde je úloha železnice důležitá) zabezpečit uvedení do normového stavu, podporovat rozvoj systémů lehké železnice a propojení železničního a tramvajového provozu (tram-train);**
- **Zajistit interoperabilitu a dálkové řízení provozu jako rozvoj v oblasti technologií zajišťujících bezpečné řízení jízdy vlaků, a to v souladu s celoevropskými trendy;**
- **Provádět technická opatření na minimalizaci vlivů výstavby na jednotlivé složky životního prostředí a veřejného zdraví.**

Z kapacitního hlediska v současnosti nedochází na síti celostátních a regionálních drah k vážnějším problémům. Výhledově může být problémové okolí velkých měst s tratěmi s intervalovou osobní dopravou, případně některé jednokolejné úseky na koridorových a ostatních důležitých tratích. V případě dalšího zvyšování počtu vlaků osobní dopravy v některých nejzatíženějších úsecích může docházet k částečnému poklesu propustnosti pro nákladní vlaky s nižší rychlostí. Ke stejné interferenci, s dopadem na propustnost může docházet mezi rychlými a zastávkovými vlaky osobní dopravy.

Evropské fondy jako nástroje uplatnění evropského zájmu nově umožňují v případě železniční dopravy vynakládat prostředky do infrastruktury pro všechny shora uvedené oblasti.

V prioritách pro oblast železniční dopravy nejde ve svém důsledku o budování nových tratí ale o zásadní modernizaci tratí stávajících. Hlavní pozornost je v tomto ohledu směřována na celostátní tratě původně zařazené do evropských sítí TINA (Transport Infrastructure Needs Assessment in Central and Eastern Europe – Posouzení potřeb dopravní infrastruktury ve střední a východní Evropě, proces TINA zahájen v roce 1995), které jsou nyní součástí transevropských sítí TEN-T a zejména na tahy zařazené do seznamu 30 prioritních evropských koridorů definovaných v rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 884/2004/ES. V železniční dopravě se jedná o projekty č. 22 Athény – Sofie – Budapešť – Vídeň – Praha – Norimberk/Drážďany/Linz a č. 23 Gdaňsk – Varšava – Brno/Bratislava – Vídeň.

Z pohledu národních koridorů je potřeba dokončit přestavbu velkých uzlů na I. a II. tranzitním železničním koridoru. U III. koridoru je potřeba dokončit dva rozhodující úseky od česko-německých hranic do Prahy a z Dětmovic k česko-slovenským hranicím. IV. koridor rovněž stále není ve své hlavní části hotov, zbývá dokončit téměř celých 369 km z Prahy k česko-rakouským hranicím.

Mimo to je třeba zajistit modernizaci i ostatních mimokoridorových tratí celostátního významu a tratí důležitých pro kapacitní příměstskou dopravu urbanizačních oblastí mezinárodního a národního významu. Nutné je dále rozvíjet rovněž další systémy drážní dopravy ve městech.

Schematické znázornění předpokládaných budoucích intenzit železniční dopravy je součástí grafické přílohy OP Doprava.

1.2.2.2 Silnice

Silnice se v ČR dělí na dálnice, silnice I., II. a III. třídy, místní a účelové komunikace. Vlastníkem dálnic a silnic I. třídy je stát, silnice II. a III. třídy vlastní kraje. Místní komunikace vlastní příslušné obce. Na území ČR se nachází cca 128 tisíc km silnic, z toho délka dálnic činila v roce 2006 633 km a 331 km rychlostních silnic, které se sledují v rámci kategorie silnic I. třídy nicméně z hlediska provozu mají parametry srovnatelné s dálnicemi, silnic I. třídy je celkem včetně rychlostních silnic 6 174 km, silnic II. třídy 14 669 km a silnic III. třídy je 34 128 km. Dálnice a některé silnice I. třídy přenášejí největší podíl dopravního výkonu a spojují nejdůležitější centra. Sem náleží i síť mezinárodních tras podle evropské dohody AGR (Evropská dohoda o hlavních silnicích s mezinárodním provozem), jejichž délka činí 2 601 km. V majetku státu je 6 807 km silnic. Po téměř 40 letech výstavby sítě dálnic a rychlostních silnic dosahuje celková délka pouze 964 km z plánovaných téměř 2 200 km.

Dosud chybí vybudovat většinu délky páteřní infrastruktury silniční dopravy:

- v provozu je jen 44 % z délky plánované sítě (59 % dálnic a 31 % rychlostních silnic),
- 10 % délky je v realizaci (15 % sítě dálnic a 5 % sítě rychlostních silnic),
- 8 % se aktivně připravuje k zahájení výstavby.

Hustota silniční sítě v ČR byla v roce 2006 0,696 km na km², hustota dálniční sítě pak oficiálně 0,008 km na km² se započtením rychlostních silnic 0,012 km na km². Průměr EU-15 byl v roce 2004 u silnic 0,99 km na km², i dálnic 0,016 km na km², tedy hodnoty srovnatelné s ČR. Rozvinuté státy jako Německo s hustotou dálnic 0,034 km na km², či Belgie s 0,057 km na km² mají však síť ještě hustší.

Tab. č. 9: Hustota silniční a dálniční sítě

Země	Hustota státních a regionálních silnic		Hustota dálnic	
	km / km ²	km/ tis. obyvatel	km / km ²	km/ tis. obyvatel
ČR	0,697	5,379	0,007	0,053
Rakousko	0,402	4,123	0,020	0,204
Belgie	0,455	1,332	0,057	0,168
Finsko	0,229	14,826	0,002	0,125
Maďarsko	0,329	3,031	0,006	0,056
Nizozemí	0,311	0,794	0,056	0,144
Slovensko	0,144	1,314	0,006	0,059

Zdroj: Eurostat

Přehled ukazuje na jedné straně vysokou hustotu silnic, na straně druhé nedokončenou dálniční síť (je však třeba zdůraznit, že rychlostní silnice v ČR se z provozního hlediska od dálnic neliší - na rozdíl od většiny posuzovaných států - a proto by je bylo třeba do hustoty dálniční sítě započítávat, takže hodnota hustoty dálnic v ČR by se překročila hodnotu 0,012). Nedokončené úseky dálnic a rychlostních silnic v některých hlavních směrech se podílí rovněž na vysoké nehodovosti. Tato skutečnost vede i k velkému počtu usmrcených osob, který dosáhl v ČR v r. 2004 výše 135,5 na 1 mil. obyvatel, což výrazně překračuje průměr EU, kde je tento počet 109 osob. Nepříznivý vývoj je ovlivněn dosažením vysokého stupně motorizace bez odpovídajícího zlepšení infrastruktury v krátkém časovém období.

1.2.2.2.1 Charakteristika problémů

Návrhový a technický stav pozemních komunikací je stejně jako u železniční sítě v mnoha případech špatný. Ovšem v případě budování dálnic na rozdíl od modernizace železničních koridorů vzniká zcela nové dopravní spojení. Na rozdíl od železniční sítě dále dochází v posledních letech k vytrvalému nárůstu dopravního zatížení silnic a dálnic. Reálná hodnota finančních prostředků vynakládaných na údržbu a opravy však klesá. Nezbytným předpokladem pro zamezení dalšího zhoršování stavu silnic a mostů, postupného zlepšení jejich stavu na úroveň srovnatelnou se státy EU a k zabezpečení bezpečné a plynulé jízdy účastníků provozu, je podstatné zvýšení objemu neinvestičních prostředků vydávaných na údržbu a opravy silnic a dálnic.

Vzhledem k růstu provozu v některých přepravních směrech dochází k disproporcím mezi poptávkou a existující kapacitou. Výstavba nových komunikací nestačí v mnoha případech nárůstu provozu především z důvodu nedostatku finančních prostředků. Důležitou oblastí je rovněž výstavba obchvatů měst a obcí, která je nutná především z důvodů negativních vlivů na životní prostředí a rovněž z důvodů bezpečnosti. Průjezdy městy a obcemi na stávajících trasách silnic I. třídy mají vliv na plynulost provozu na těchto komunikacích, a tak značně zhoršují kvalitu životního prostředí obyvatel. Jen 45 % délky silnic I. třídy je přizpůsobeno normovým parametrům. Zejména situace na některých úsecích k hraničním silničním přechodům je z hlediska negativního vlivu silných dopravních proudů na životní prostředí podél těchto komunikací kritická.

Všechny výše zmíněné problémy se obzvláště silně projevují na silniční síti v Praze a okolí. Celá oblast centra a navazujícího středního pásma města je přetížená a doba, po kterou je kapacita komunikací vyčerpána, se neustále prodlužuje. Kongesce se pravidelně tvoří i na

nejkapacitnějších komunikacích a to především v důsledku absence pražského (vnějšího) okruhu.

Důsledkem narůstajícího provozu a klesající údržby je zhoršování technického stavu komunikací. Např. v roce 2002 bylo 39,4 % délky silnic I. třídy hodnoceno jako nevyhovujících. Tento poměr se vlivem stoupajícího provozu na komunikacích dále zhoršuje. Za rok 2001 byla pak zjištěna potřeba na opravy havarijních úseků silnic I. třídy ve výši 4,7 mld. Kč, skutečně bylo vyčerpáno pouze 3,4 mld. Kč. Důležitou oblastí je rovněž údržba svislého a vodorovného dopravního značení, které má rovněž dopady na bezpečnost provozu.

Celkově se dá říci, že stavební stav silnic II. a III. třídy je ještě horší než je tomu u silnic I. třídy. V roce 2000 bylo 40,3 % délky silnic II. třídy hodnoceno jako nevyhovující. U silnic III. třídy to pak bylo 49,9 % jejich délky.

Uvedené problémy zhoršují dostupnost regionů a tím rovněž snižují jejich atraktivitu s dopadem na ekonomický rozvoj a zaměstnanost.

Pokud jde o srovnání krajů, pak k nejhůře vybaveným patří kraje Zlínský, Karlovarský a Jihočeský. Tyto kraje dosud nemají dálnici ani rychlostní silnici. K podprůměrným patří kraje Moravskoslezský a Královéhradecký, kde je závažným nedostatkem propojení východním směrem (R35) jako alternativy k přetíženému tahu D1.

Pro zajištění cyklo dopravy pro denní dojíždění a pro zvýšení každodenní fyzické aktivity občanů dle požadavků občanů i WHO chybí v ČR infrastruktura husté sítě bezpečných cyklostezek oddělených od automobilového provozu. Neexistence sofistikované infrastruktury pro cyklo dopravu limituje masivní využívání tohoto dopravního nemotorového módu.

1.2.2.2.2 Výhledové záměry

Podle DP ČR se v následujícím období rozvoj silniční infrastruktury musí řešit plněním následujících opatření:

- **Zlepšit údržbu dopravní infrastruktury navýšením finančních prostředků na údržbu;**
- **Zajistit ochranu koridorů a ploch pro rozvojové záměry dopravní infrastruktury pomocí nástrojů územního plánování a Politiky územního rozvoje;**
- **Pokračovat ve výstavbě úseků sítě TEN-T v ČR;**
- **Napojit všechny kraje na kvalitní síť dálnic a rychlostních silnic; v méně zatížených úsecích budovat v první etapě rychlostní silnice v polovičním profilu;**
- **Zabezpečit kvalitnější řešení tranzitní dopravy obcemi (zkldňování dopravy, obchvaty);**
- **Zabezpečit dostatečnou kapacitu silniční infrastruktury v příhraničních a citlivých oblastech;**
- **Orientovat se na vývoj systémů, které umožní sdělovat dočasné místní zvláštnosti nebo místně platící dopravní regulace přímo do vozidla.**

Investice do silniční infrastruktury musí být sladěny se současnou i výhledovou poptávkou po silniční dopravě. Prognózy saturace silniční sítě pro roky 2005 a 2015 byly zpracovány v roce 2004 v rámci výzkumného projektu financovaného MD. Intenzity dopravních toků jsou uvedeny v příloze č. 2.

Hlavní pozornost bude věnována výstavbě dálnic a rychlostních silnic, výstavbě obchvatů obcí u ostatních důležitých silnic a výstavbě dalších ekologických opatření. Mezi prioritní patří projekty spadající mezi 30 prioritních evropských projektů definovaných v rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 884/2004/ES. Mezi ně patří v silniční dopravě projekt č. 25 silniční tah Gdaňsk – Brno/Bratislava – Vídeň.

Prioritní oblastí důležitou především pro Prahu je dokončení vnějšího silničního okruhu kolem Prahy R1. Náklady na tuto stavbu jsou odhadovány na 46 mld. Kč s termínem dokončení do roku 2015. Z dalších již probíhajících a připravovaných akcí jde především o stavby na dálnicích D1 (úsek z Mořic do Lipníku na Bečvou, cca 50 km), D3 (v podstatě celý úsek z Prahy na česko-rakouské hranice v délce 171 km), D8 (16 km úsek Lovosice – Řehlovice), D11 (70 km úsek z Hradce Králové k česko-polským hranicím), D47 (zbývá dostavit cca 70 km) a rychlostních silnicích R4 (52 km úsek Skalka – Třebkov), R6 (celkem 134 km, především napojení Prahy a úsek z Nového Strašecí směr Německo), R7 (65 km Slaný – Chomutov), R35 (cca 165 km z Turnova do Olomouce, trasa není doposud stanovena), R48 (téměř celý úsek v délce 65,5 km), R49 (celý úsek v délce 60 km), R52 (cca 19 km Pohořelice – česko-rakouské hranice, trasa ještě není vytyčena) a R55 (téměř celý úsek v délce 82 km).

Celkově na dostavbu plánované sítě dálnic a rychlostních silnic v délce cca 1 200 km je potřeba 400 mld. Kč, z čehož potřeby pro dálnice jsou odhadovány na 160 mld. Kč.

V souladu s výše uvedenou analýzou stavu silniční sítě je dále potřeba soustředit se na zlepšení stavu již existující silniční sítě. Důležitou úlohu při lepším využívání kapacity stávající silniční sítě, zvýšení bezpečnosti a snížení emisí především v nejzatíženějších úsecích by mělo plnit i zavádění telematických systémů ať již na síti dálnic a rychlostních silnic a nebo ve městech a opatření ke zlepšení podmínek pro dohled nad bezpečností a plynulostí provozu.

Bude potřeba vybudovat síť cyklostezek na celém území státu při koordinované odpovědnosti jak centrálních orgánů, tak regionálních zastupitelstev.

Schematické znázornění předpokládaných budoucích intenzit silniční dopravy je součástí grafické přílohy OP Doprava.

1.2.2.3 Vnitrozemské vodní cesty

Ve smyslu zákona č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě se vnitrozemské vodní cesty dělí na sledované vodní cesty a ostatní vodní cesty. Sledované vodní cesty se člení na vodní cesty dopravně významné a na vodní cesty účelové. Vnitrozemské vodní cesty jsou ve vlastnictví státu a přístavy ve vlastnictví soukromých subjektů. Působnost v oblasti péče o rozvoj vodních cest dopravně významných a jejich modernizaci vykonává MD ve spolupráci s Ministerstvem zemědělství.

Na vodních cestách účelových je provozována pouze rekreační plavba a vodní doprava místního významu. Vodní cesty dopravně významné se z hlediska jejich využívání pro provozování vodní dopravy člení na vodní cesty využívané a využitelné.

1.2.2.3.1 Charakteristika problémů

Smlouvou o přistoupení ČR k EU byla zařazena mezi síť TEN-T vodní cesta Labe od Pardubic po státní hranici s SRN a Vltava od Třebenic po soutok s Labem. Dle dohody AGN (Evropská dohoda o vnitrozemských vodních cestách mezinárodního významu) je labská vodní cesta vnitrozemská vodní cesta mezinárodního významu (vodní cesta E - hlavní vodní magistrála).

Dohoda AGN zavazuje ČR k dodržení daných parametrů při rozvoji vodních cest. Součástí bývalého IV. multimodálního helsinského koridoru je labsko-vltavská vodní cesta. Tato jediná vodní cesta využitelná pro mezinárodní dopravu trpí v současnosti kolísáním přípustných parametrů na regulovaném vodním toku v délce 40 km mezi Ústím nad Labem a Hřenskem. Bez realizace infrastruktury vedoucí ke zlepšení plavebních podmínek na tomto úseku bude i nadále znehodnoceno cca 260 km labsko-vltavské vodní cesty nad Ústím nad Labem a řada přístavů na této vodní cestě a vodní doprava v ČR bude mít i nadále poměrně malý podíl na přepravních výkonech. Pro nákladní dopravu představuje problém i nedostatečná podjezdová výška na středním Labi. V ČR je dále řada vodních cest regionálního významu, kde je zřejmý značný potenciál zvýšení ekonomické výkonnosti cestovního ruchu.

1.2.2.3.2 Výhledové záměry

Podle DP ČR je v oblasti vnitrozemských vodních cest nejdůležitější řešení následujících opatření:

- **Řešit problémy splavnosti na dopravně významných vodních cestách využívaných a další vodních cestách, jejichž rozvoj a modernizace je ve veřejném zájmu;**
- **Připravit projekty dobudování infrastruktury pro rekreační plavbu na dopravně významných cestách (dle zákona č. 114/95 Sb. o vnitrozemské plavbě);**
- **Zajistit dovybavení vodních cest a přístavů o prvky protipovodňové ochrany;**
- **Zajistit bezpečné tankování pohonných hmot a ukládání odpadů v přístavech, podpořit dovybavení přístavů a přístavišť o veřejné funkce (bezbariérový přístup, přístup k plavidlům apod.).**

Mezi prioritní infrastrukturní projekty v oblasti vodní dopravy v ČR patří především zlepšení plavebních poměrů na regulovaném úseku dolního Labe, dokončení splavnosti středního Labe do Pardubic (v případě kladného stanoviska Ministerstva životního prostředí), odstranění úzkých míst a normalizace parametrů na stávající labsko-vltavské vodní cestě a dokončení splavnosti Vltavy v úseku Třebenice-České Budějovice. Pro rozvoj vodní dopravy mají velký význam investice do přístavní infrastruktury a do oblasti telematiky, jakož i do modernizace plavidel za účelem zachování dostatečné kapacity flotily na labsko-vltavské vodní cestě.

Každý projekt bude nicméně muset splňovat požadavky příslušné legislativy EU a ČR (zejm. EIA a NATURA 2000) a relevantní informace budou muset být poskytnuty Komisi v souladu s požadavky článku 6 Směrnice o ochraně stanovišť. Během procesu SEA byly identifikovány možné negativní dopady určitých investičních projektů („Úsek Střekov – státní hranice“ a „Dokončení splavnosti středního Labe - (např. plavební komora Přelouč II)“) na stanoviště soustavy NATURA 2000. Pro vyhovění požadavku SEA posuzovatele nejsou zmíněné projekty uvedeny jako příklady investičních projektů v textu OP Doprava. Konkrétní projekty v rámci strategických cílů budou hodnoceny v souladu s výše uvedenou legislativou. Na základě výsledků hodnocení může dojít k úpravě projektů a to před jejich schválením k financování. Při přípravě velkých projektů bude využita iniciativa JASPERS.

1.2.2.4 Infrastruktura městské hromadné dopravy

Městská hromadná doprava (dále jen „MHD“) je v ČR zajišťována na území 105 měst. Je zajišťována několika druhy doprav, tj. autobusovou, tramvajovou, trolejbusovou a v hlavním městě Praze i metrem a dopravou železniční.

V roce 2004 se na celkovém objemu přepravy MHD podílely jednotlivé druhy dopravy v následujícím poměru: autobusy 37 %, tramvaje 32 %, trolejbusy 9,5 % a metro 21,5 %. Současným trendem ve větších městech, případně v příměstských oblastech velkých aglomeračních center, je zavádění integrovaného dopravního systému hromadné dopravy. Zavádění těchto systémů ovšem může být účelné i v řidčeji zabydlených oblastech, kde mohou přispívat k lepšímu vytížení jednotlivých linek. Tyto systémy integrují všechny dostupné druhy veřejné dopravy s preferencí drážní dopravy a současně umožňují i integraci tarifní politiky. V současnosti je v ČR v různé fázi zavádění 13 takovýchto systémů. Rozsah dopravní infrastruktury MHD je stanoven v příslušném územním plánu města.

1.2.2.4.1 Charakteristika problémů

Jelikož je fungování systémů MHD ve všech případech závislé nejen na provozních dotacích, ale i rovněž na dotacích z městských rozpočtů pro investiční účely, potýkají se v mnoha případech s nedostatkem prostředků. Ve většině urbanizačních oblastí se veřejná hromadná doprava (dále jen „VHD“) rovněž potýká s problémem v oblasti dopravní infrastruktury, neboť téměř všechny tyto systémy využívají městské dopravní komunikace, které slouží zároveň IAD. S trvale rostoucím stupněm IAD vzniká nebezpečí zahlcení těchto komunikací a tam, kde nemá přednost MHD před ostatním provozem, dochází ke značnému zpomalování a kolapsům. Problémy trvale narůstají, jsou přímo úměrné velikosti měst, ale i v menších městech, zejména v historických částech nebo starší zástavbě vytvářejí značné problémy.

1.2.2.4.2 Výhledové záměry

V DP ČR je navrženo podporovat rozvoj infrastruktury veřejné hromadné dopravy ve městech, zejména ve spojení se zlepšováním bezpečnosti silniční infrastruktury a s omezováním dopadu na životní prostředí a veřejné zdraví. V popředí zájmu je také vybavení pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace

Do budoucna se počítá s výrazným zvýšením atraktivity veřejné hromadné dopravy díky opatřením na zvýšení spolehlivosti a pravidelnosti hromadné dopravy, jejichž první výsledky jsou patrné již v současnosti

1.2.3 Analýza dostupnosti

Primární důvodem pro výstavbu nové dopravní infrastruktury je zlepšení dostupnosti konkrétního území, které přinese:

1. úspory času a provozních nákladů uživatelů dopravní cesty, odstranění úzkých míst
2. nové socioekonomické činnosti díky snížení nákladů na přepravu z, do a přes oblasti včetně stimulace rozvoje ekonomiky zatraktivněním území pro návštěvníky a pro cestovní ruch.

Při rozhodování o prioritách v oblasti rozvoje dopravní infrastruktury může stát (resp. veřejné subjekty) vycházet z následující hierarchie potřeb:

1. zajistit dosažitelnost všech českých regionů v pořadí priorit:
 - a. na radiálních vazbách příslušných k metropolím (Praze, Brnu, Ostravě)
 - b. na tangentách, pokud tyto spojnice vyžadují naléhavé infrastrukturní zásahy

2. zajistit napojení České republiky na evropská centra v mezinárodním dialogu
3. umožnit vybudování regionálních dopravních sítí podle požadavků jednotlivých regionů.

Při posuzování potřeb rozvoje dopravní infrastruktury je možné vycházet z regionů, jejichž základ tvoří jednotlivé kategorie urbanizačních oblastí a urbanizačních os. Dostupnost jednotlivých regionů lze porovnat na základě hustoty dopravních sítí a dále je provedena analýza dostupnosti na základě jízdních dob mezi vybranými regionálními centry a Prahou.

Tab. č. 10: Hustota dopravní infrastruktury v jednotlivých regionech v roce 2006 (NUTS 3)

Region NUTS 3 (kraje)	Rozloha (km ²)	Počet obyvatel (tis.)	Dráha (km)	Hustota (km/km ²)	Dálnice (km)	Rychlostní silnice (km)	Hustota D+R (km/km ²)
Praha-město	496	1 188	*1 523	*0,13	11	23	0,07
Středočeský	11 015	1 175			192	132	0,03
České Budějovice	10 057	630	952	0,09	9	0	0,00
Plzeň	7 561	555	710	0,09	110	0	0,01
Karlovy Vary	3 315	305	493	0,15	0	12	0,00
Ústí nad Labem	5 335	823	1 019	0,19	52	7	0,01
Liberec	3 163	431	553	0,17	0	18	0,01
Hradec Králové	4 758	550	715	0,15	16	0	0,00
Pardubice	4 518	508	541	0,12	8	0	0,00
Jihlava	6 796	512	651	0,10	93	0	0,01
Brno	7 196	1 133	809	0,11	135	29	0,02
Zlín	5 267	640	600	0,11	8	84	0,02
Olomouc	3 963	590	358	0,09	0	3	0,00
Ostrava	5 427	1 249	673	0,12	0	24	0,00
CZ celkem	78 867	10 287	9 597	0,12	633	331	0,01

* Délka železniční sítě v Praze + Středočeském kraji sledována dohromady

Tab. č. 11: Dostupnost velkých aglomerací (nad 50 tisíc obyvatel)

Region Střední Čechy

Aglomerace	Počet obyvatel (tisíc)	Vzdálenost (km)		Doba jízdy (hod:min)	
		železnice	silnice	vlak	bus
Kladno	70	31	25	0:37	0:34(M)
Mladá Boleslav	50	72	61	1:13	0:39 (M)

(M) autobusové spojení měřeno od nejbližší trasy metra

Region Jihozápad

Kraj Jihočeský (České Budějovice)

Agglomerace	Počet obyvatel (tisíc)	Vzdálenost (km)		Doba jízdy (hod:min)	
		železnice	silnice	vlak	bus
České Budějovice	100	169	139	2:45	2:13/2:30
Tábor-Planá n.L.	50	103	91	1:44	1:30
Písek-Strakonice	60	138	106	2:17	1:30

Kraj Plzeň

Agglomerace	Počet obyvatel (tisíc)	Vzdálenost (km)		Doba jízdy (hod:min)	
		železnice	silnice	vlak	bus
Plzeň	170	114	80	1:39	1:30

Region Severozápad**Kraj Ústí nad Labem (oblast podél Labe)**

Agglomerace	Počet obyvatel (tisíc)	Vzdálenost (km)		Doba jízdy (hod:min)	
		železnice	silnice	vlak	bus
Ústí nad Labem	100	106	92	1:22	1:15
Děčín	50	129	114	1:42	1:45

Kraj Ústí nad Labem (západní část)

Agglomerace	Počet obyvatel (tisíc)	Vzdálenost (km)		Doba jízdy (hod:min)	
		železnice	silnice	Vlak	bus
Teplice	50	123(UL)	87	1:40	1:20
Most-Litvínov	100	152(UL)	87(7)/98 (D8)	2:08	1:35
Chomutov-Jirkov-Kláštorec n.O.	90	136 (KD)/ 177 (UL)	92	2:27(KD)/ 2:31(UL)	1:52

Údaj platí pro trasu: (KD) Praha-Kladno-Chomutov; (UL) Praha-Ústí n.L.-Most-Chomutov(7) po silnici č.7; (D8) s využitím dálnice D8

Kraj Karlovy Vary

Agglomerace	Počet obyvatel (tisíc)	Vzdálenost (km)		Doba jízdy (hod:min)	
		železnice	silnice	vlak	bus
Karlovy Vary-Ostrov	70	185 (KD)/ 236 (UL)	129	3:26	2:10

Cheb-Sokolov	75	220 (PM)/ 288 (UL)	169 (R6)/ 201 (D5)	3:29(PM)/ 4:23(UL)	3:25
--------------	----	-----------------------	-----------------------	-----------------------	------

Údaj platí pro trasu:

(KD) Praha-Kladno-Chomutov; (UL) Praha-Ústí n.L.-Most-Chomutov; (PM) Praha-Plzeň-Cheb
(R6) Praha-Karlovy Vary-Cheb; (D5) s využitím dálnice Praha-Plzeň

Region Severovýchod

Kraj Liberec

Aglomerace	Počet obyvatel (tisíc)	Vzdálenost (km)		Doba jízdy (hod:min)	
		železnice	silnice	vlak	Bus
Liberec-Jablonec	150	140	108	2:43	1:05 (M)

Kraje Hradec Králové a Pardubice

Aglomerace	Počet obyvatel (tisíc)	Vzdálenost (km)		Doba jízdy (hod:min)	
		železnice	silnice	vlak	Bus
Hradec Králové	100	116 (NB)/126 (P)	108	1:40/1:32 P	1:40
Pardubice	100	104	114	0:53	2:21

Údaj platí pro trasu:

(NB) přímý vlak Praha-Nymburk-Hradec Králové; (P) s použitím vlaku Pendolino a přestupem v Pardubicích

Region Jihovýchod

Kraje Vysočina (Jihlava) a Brno

Aglomerace	Počet obyvatel (tisíc)	Vzdálenost (km)		Doba jízdy (hod:min)	
		Železnice	silnice	Vlak	bus
Jihlava	50	163	130	2:26	1:35
Brno	400	255	202	2:23	2:30

Region Střední Morava

Kraje Olomouc a Zlín

Aglomerace	Počet obyvatel (tisíc)	Vzdálenost (km)		Doba jízdy (hod:min)	
		Železnice	silnice	Vlak	Bus
Olomouc	100	250	240/284(D1)	2:15	4:10

Prostějov	50	279	241/266(D1)	2:59 (P)	3:47
Přerov	50	272	263/287(D1)	2:49 (P)	NA
Uherské Hradiště	50	323	279	3:43 (P)	3:50
Zlín-Otrokovice	100	300	288	3:13 (P)	3:55
Vsetín-Valašské Meziříčí	55	346	316	4:10 (P)	NA

Údaj silniční vzdálenosti platí pro nejkratší trasu / nejrychlejší trasu po dálnici (D1);

Doba jízdy vlakem: (P) s použitím vlaku Pendolino a přestupem v Olomouci

NA – přímé spojení autobusem není zavedeno

Region Moravskoslezsko

Kraj Moravskoslezský (Ostrava)

aglomerace	Počet obyvatel (tisíc)	Vzdálenost (km)		Doba jízdy (hod:min)	
		Železnice	silnice	vlak	bus
Ostrava	310	376	334/376(D1)	3:19	5:20
Opava-Hlučín	75	372	302/372(D1)	3:56	NA
Nový Jičín-Kopřivnice	50	330/388(P)	303/346(D1)	4:40/4:04(P)	NA
Karviná-Havířov	200	379	359/411(D1)	3:49 (P)	NA
Frýdek-Místek-Třinec	125	392	358/399(D1)	4:56	NA

Údaj silniční vzdálenosti platí pro nejkratší trasu / nejrychlejší trasu po dálnici (D1);

Doba jízdy vlakem: (P) s použitím vlaku Pendolino a přestupem v Ostravě

NA – přímé spojení autobusem není zavedeno

Tab. č. 12: Indikátor „Equivalent Straight-Line Speed“ pro výše uvedená spojení

Agglomerace	ESS 2006		ESS 2013	
	železnice	silnice	železnice	silnice
Kladno	*	*	*	*
Mladá Boleslav	*	*	*	*
České Budějovice	44.00	56.28	63.68	72.46
Tábor	43.35	61.48	48.39	75.00
Písek	38.60	57.89	38.6	62.86
Plzeň	50.91	68.85	64.62	68.85
Ústí n.L.	51.09	64.81	51.09	73.68
Děčín	47.06	49.38	47.06	55.17
Teplice	44.91	65.22	44.91	68.18
Most	35.68	59.84	35.68	59.84
Chomutov	34.69	57.43	34.69	65.38
Karlovy Vary	32.07	58.51	32.07	62.86
Cheb	60.89	64.26	70.23	64.26
Liberec	32.72	71.20	32.72	71.20
Hradec Králové	65.36	72.99	69.93	76.92
Pardubice	107.95	66.43	121.80	67.86
Jihlava	45.27	79.71	46.81	79.71
Brno	76.89	81.33	84.72	81.33

Olomouc	92.89	67.86	103.50	67.86
Prostějov	69.13	73.05	74.91	73.05
Řerov	80.85	69.09	87.69	69.09
Uherské Hradiště	66.67	77.50	70.86	77.50
Zlín	77.95	72.75	83.11	72.75
Vsetín	64.51	64.82	68.62	67.25
Ostrava	82.83	60.44	90.16	64.71
Opava	63.61	58.41	67.93	58.82
Nový Jičín	64.37	68.59	68.05	74.86
Karviná	74.61	59.01	79.83	64.77
Frýdek-Místek	57.40	66.28	65.06	70.75

* vzhledem k podílu doby jízdy po Praze-městě na celkové době jízdy není ukazatel relevantní

Tab. č. 13: Údaje o dostupnosti Prahy z významných okolních zahraničních měst

SR Německo

Město	Vzdálenost (km)		Doba jízdy 2006		Doba jízdy 2013*	
	Železnice	silnice	vlak	silnice	vlak	silnice
Berlin	393	354	4:38	4:00	4:38	3:45
Dresden	188	151	2:13	1:53	2:13	1:40
Nürnberg	355	308	4:54	3:05	4:35	3:05
München	440	383	6:00	3:45	5:40	3:45

Rakousko

Město	Vzdálenost (km)		Doba jízdy 2006		Doba jízdy 2013*	
	Železnice	Silnice	vlak	silnice	vlak	silnice
Wien (via Halámky)	410	294	4:02	3:53	4:02	3:35
Linz	294	250	5:30	3:38	4:45	

Slovensko

Město	Vzdálenost (km)		Doba jízdy 2006		Doba jízdy 2013*	
	Železnice	Silnice	vlak	silnice	vlak	silnice
Bratislava	412	332	4:53	3:50	4:45	3:50
Žilina (via H.Bečva)	437	415	5:22	5:05	5:22	5:15

Polsko

Město	Vzdálenost (km)		Doba jízdy 2006		Doba jízdy 2013*	
	Železnice	Silnice	vlak	silnice	vlak	silnice
Warsaw (via Náchod)	774	635	8:28	8:47	8:28	8:30
Wrocław (via Harrachov)		285	NA	3:55		3:55

* Údaj „doba jízdy 2013“ nezahrnuje případné zkrácení doby jízdy vlivem dopravních staveb v zahraničí
NA – přímé železniční spojení Praha – Wrocław není zavedeno

1.2.4 Bezpečnost v dopravě

Významným celospolečenským negativním faktorem dopravy jsou nehody. Ty negativně ovlivňují jednak přímo účastníky nehod a dále i celou společnost nutností podílet se na hrazení škod vzniklých při nehodových událostech. Zdaleka největší dopady mají nehody v silniční dopravě.

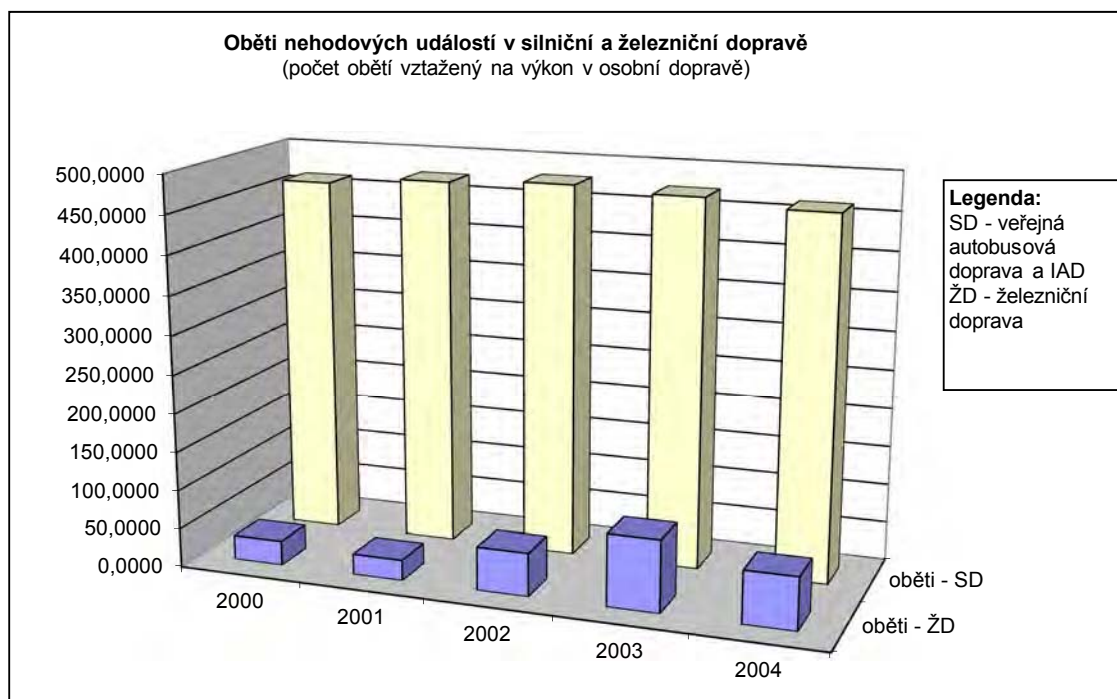
Tab. č. 14: Oběti nehodových událostí v silniční a železniční dopravě (počet obětí vztažený na výkon v osobní dopravě – mrtví a zranění)

	2002	2003	2004	2005	2006
ŽELEZNICE					
počet zraněných	257	377	213	260	231
počet usmrcených	110	226	232	249	52
počet obětí (usmrcení a zranění) celkem	367	603	445	509	283
z toho oběti v silničních vozidlech na přejezdech a osoby přejeté na trati (nezaviněné železnici)	304	515	390	372	202
dopravní výkon v železniční dopravě [mil.vlkm]	140	140	146	146	151
počet obětí vztažený na výkon [oběti/mil.vlkm]	2,6	4,3	3,0	3,5	1,9
SILNICE					
počet zraněných	34 389	35 438	34 254	32 211	28 114
počet usmrcených	1 431	1 447	1 382	1 286	1 063
počet obětí (usmrcení a zranění) celkem	35 820	36 885	35 636	33 497	29 177
dopravní výkon v silniční dopravě [mil.vozkm]	43 193	45 686	47 300	50 262	51 686
počet obětí vztažený na výkon [oběti/mil.vozkm]	0,8	0,8	0,8	0,7	0,6

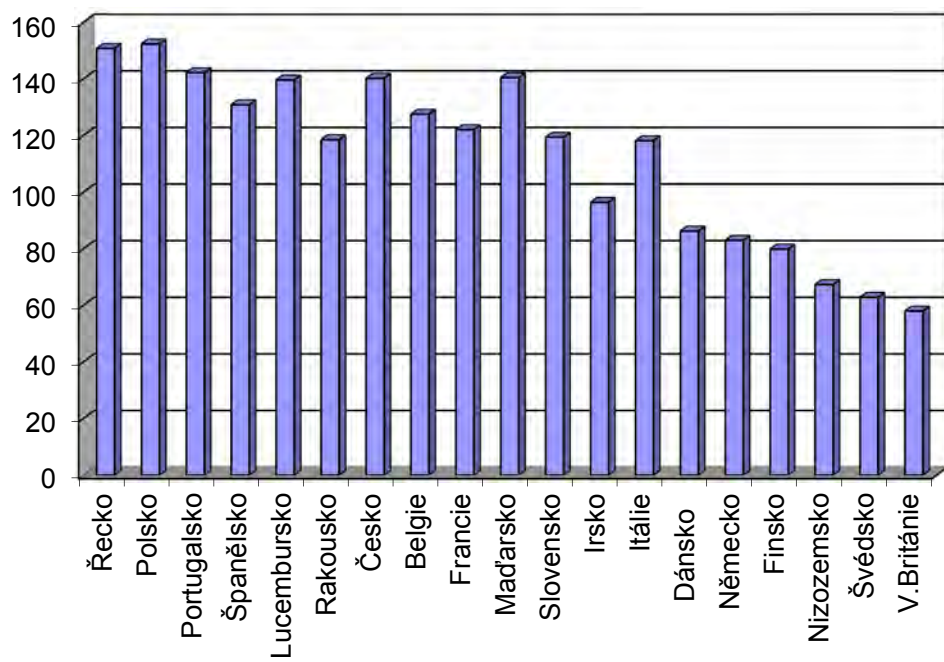
Zdroj: MD ČR

Počet obětí nehod v silniční dopravě v ČR značně přesahuje průměr EU. Od roku 2004 se alespoň podařilo zvrátit negativní trend v počtu usmrcených při dopravních nehodách, absolutní počet nehod a vzniklé škody mají však nadále rostoucí tendenci. Hmotné škody v silniční dopravě dosáhly v roce 2004 9,687 mld. Kč, což je více než dvojnásobek škod v roce 1995.

V případě vodní dopravy, která není uvedena v tabulce, se jedná o druh dopravy s nejmenším počtem nehod, počtem zranění i úmrtí.



Porovnání počtu usmrcených osob (do 30 dnů od data nehody) při nehodách v silničním provozu v jednotlivých zemích v roce 2002
(v počtu usmrcených osob na milion obyvatel)



1.2.5 Vliv dopravy na životní prostředí a lidské zdraví

Doprava je odvětvím, u kterého se nedaří naplňovat cíle udržitelného rozvoje. Negativní vlivy na životní prostředí u jiných odvětví v ČR klesají, u dopravy naopak rostou. Nepříznivě se z ekologického hlediska vyvíjí přepravní dělba práce. Podíl environmentálně nejméně šetrné nákladní silniční dopravy neustále narůstá. Silniční doprava velmi negativně ovlivňuje kvalitu životního prostředí především měst a příměstských oblastí.

Srovnání měrné spotřeby energie v silniční dopravě vztahované na 1 obyvatele v některých státech je v tabulce č. 16. Spotřeba energie je vyjádřena v kg nafty. Dále je uvedena hodnota měrných emisí NO_x v silniční dopravě.

Tab. č. 15: Měrná spotřeba energie v silniční dopravě a emise NO_x

	ČR	Belgie	Rakousko	Německo	Francie	Maďarsko	Itálie	Polsko	Slovensko	EU-25
Kg ropy / obyv.	517,9	788,9	808,9	640,6	713,7	319,8	666,2	244,7	155,8	625,1
Kg NO _x / obyv.	9,1	13,7	16,3	7,2	9,8	10,5	10,8	6,4	3,4	9,8

Zdroj: Eurostat (2003)

Tab. č. 16: Přehled celkových emisí z dopravy (tis. t)

	2000	2002	2003	2004	2005	2006
CO ₂	12 252.0	13 707.0	15 687.0	16 700.0	18 191.0	18 650.0
CO	278.4	253.6	255.8	235.6	232.8	213.3
NO _x	96.8	92.1	96.8	95.5	101.6	96.8
N ₂ O	1.4	1.7	2.0	2.3	2.4	2.5
těkavé organické látky (VOC)	60.0	50.6	51.4	47.8	47.3	43.1
CH ₄	1.8	1.8	1.9	1.8	1.9	1.8
SO ₂	1.7	2.0	2.3	2.6	0.6	0.6
pevné částice	4.0	4.7	5.2	5.6	6.4	6.3
Pb	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0

Zdroj: CDV

Tab. č. 17: Podíl jednotlivých druhů dopravy na emisích oxidu uhličitého (tis. t)

	2000	2002	2003	2004	2005	2006
Doprava celkem	12 252	13 707	15 687	16 700	18 191	18 650
Individuální automobilová doprava	7 215	7 927	8 932	9 266	9 791	9 812
Silniční veřejná osobní doprava včetně autobusů MHD	1 121	1 336	1 545	1 637	1 868	1 996
Silniční nákladní doprava	2 937	3 484	4 071	4 421	5 132	5 442
Železniční doprava - motorová trakce	326	295	289	285	270	264
Vodní doprava	16	12	12	19	15	18
Letecká doprava	637	653	838	1 072	1 115	1 118

Zdroj: CDV

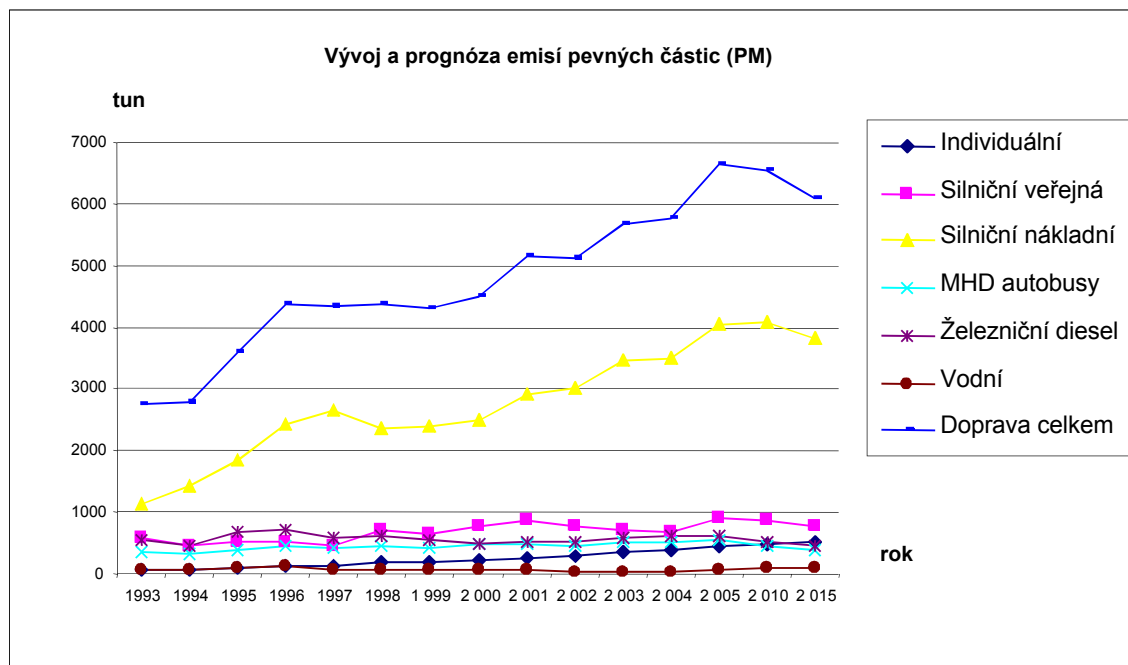
Neustálý růst vykazují emise skleníkových plynů CO₂ a především N₂O, kde novější vozidla vykazují vyšší naměřené hodnoty než starší typy. U CO₂ je trend růstu jednoznačný vzhledem ke spotřebě pohonných hmot, která rok od roku roste i přesto, že jsou na trh dodávána nová vozidla s nižší spotřebou paliv. Tento trend se předpokládá i v budoucnu, kdy sice budou v provozu více zastoupena vozidla s nižší spotřebou paliv, ale vzrostou jejich dopravní výkony,

kteří budou eliminovat vliv nižší spotřeby. Složitější situace je však u oxidu dusného, kde se jednotlivá měření velmi liší od emisních faktorů publikovaných v zahraničí.

Nejlépe se daří stabilizovat a snižovat emise oxidu uhelnatého (CO), metanu (CH₄) i ne-metanových uhlovodíků (NM VOC), neboť nová vozidla musí splňovat stále přísnější limity EURO (v současné době již EURO IV). Emise NO_x se u individuální automobilové dopravy rovněž snižují avšak jejich produkce ze silničních nákladních vozidel roste. Tento růst by se měl zpomalit až zastavit, neboť nové diesellové motory již obsahují zařízení k redukci NO_x. Problémem však zůstává pomalá obměna vozového parku, především u silniční nákladní dopravy. Počet starších nákladních vysoce emitujících vozidel českých značek téměř neklesá.

Emise závislé na kvalitě pohonných hmot (SO₂, Pb), jsou již z dopravy prakticky zanedbatelné a jsou výsledkem dodávání kvalitních nízkosírných a bezolovnatých paliv na trh.

Největším problémem jsou emise pevných částic (PM), jejichž obsahy v ovzduší se meziročně zvyšují a předpokládá se jejich další růst. PM v ovzduší jsou nejen primárního ale i sekundárního původu (sekundární prašnost). Jsou nebezpečné zejména z hlediska poškozování lidského zdraví, způsobují plicní choroby a mohou vést dokonce i k rakovině plic.



Zdroj: CDV

V následující tabulce jsou uvedeny vybrané údaje z měření Českého hydrometeorologického ústavu (dále jen "ČHMÚ") - předběžné údaje.

Tab. č. 18: Roční úhrn emisí vybraných látek z dopravy a provozu ostatních mobilních zdrojů a jejich podíl na celkových emisích

Rok 2004	Tuhé látky		SO ₂		NO _x		CO		VOC	
množství/ podíl na celkových emisích	[t/rok]	[%]	[t/rok]	[%]	[t/rok]	[%]	[t/rok]	[%]	[t/rok]	[%]
Emise z mobilních zdrojů	27 600	36	6 000	3	175 900	52	299 400	51	66 500	33

Zdroj: ČHMÚ

Jak je z přehledu ČHMÚ patrné (tabulka 19), doprava se zásadním způsobem podílí především na emisích oxidů dusíku. Z hlediska měření kvality ovzduší existuje v ČR velmi hustá síť automatizovaných monitorovacích stanic (AMS), která sleduje imisní koncentrace

limitovaných škodlivin. U škodlivin, pro které je stanoven imisní limit na ochranu zdraví došlo v roce 2004 k překročení u NO₂ (3 AMS), PM (17 AMS), benzen (1 AMS), benzo(a)pyren (9 AMS).

Doprava se rovněž rozhodující měrou (cca 85 %) podílí na imisních koncentracích aromatických uhlovodíků – zejména benzenu.

Podle údajů ČHMÚ je dalším závažným problémem přízemní ozón, na jehož vzniku se emise z dopravy rovněž významně podílí. Ten vzniká za účinku slunečního záření komplikovanou soustavou fotochemických reakcí zejména mezi oxidy dusíku, těkavými organickými látkami a dalšími složkami atmosféry. Z hlediska mezikrajského srovnání se negativní vliv dopravy na životní prostředí nejvíce projevují v hlavním městě Praze.

Kromě emisí znečišťujících látek ovlivňuje doprava negativně životní prostředí i hlukovou zátěží v okolí komunikací. Nástrojem pro systematický popis hlukové zátěže je hlukové mapování dle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/49/ES o hodnocení a řízení hluku v životním prostředí, které bude ČR společně s ostatními členskými státy Evropské unie implementovat v následujících letech. Hlukové mapy budou prezentovat zátěž obyvatel (počet osob resp. obydlí vystavených hluku) v okolí hlavních silnic, železničních tratí, letišť a v aglomeracích. V roce 2007 je požadováno ukončení 1. etapy jejich vypracování, nejdéle po pěti letech budou zpracovány další hlukové mapy dle směrnice a provedena revize případně aktualizace již vypracovaných map.

Neméně závažným problémem, který negativně ovlivňuje životní prostředí, je problematika nakládání s vyřazenými dopravními prostředky a s dalšími odpady vznikajícími v rámci dopravy především silniční. Počet vyřazovaných vozidel v ČR se pohybuje mezi 100 000 – 130 000 ročně. K hlavním ekologickým rizikům patří mimo množství autovraků především možnost úniku provozních kapalin, které samy o sobě mají charakter nebezpečných odpadů, kterými jsou např. oleje, mazací tuky, nemrznoucí kapaliny (ethanol, tenzidy), brzdové kapaliny (glykoly a organická rozpouštědla), chladicí kapaliny (ethylenglykol), azid sodný (zdroj hnacího plynu v air-bagu), těžké kovy apod. Kromě autovraků v ČR vzniká ročně dle různých odhadů 40 000 – 120 000 t opotřebovaných (odpadních) pneumatik. Podle údajů je shromažďováno cca 1/3 tohoto množství. Nebezpečí představují i vyřazené autobaterie. Ekologická závadnost primárních článků a baterií spočívá v obsahu toxických složek (Hg, Pb, Ni, Cd atd.). Primární články a baterie přispívají k celkovému obsahu Hg v komunálním odpadu z 80 – 90 %. Při nakládání se zpětně odebranými olověnými akumulátory a bateriemi bylo 99,95 % materiálově využito, 0,05 % bylo odstraněno. Se všemi odpady musí být nakládáno v souladu se schválenými plány odpadového hospodářství podle zákona č. 185/2001 Sb. o odpadech a o změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů (tj. plánem odpadového hospodářství ČR, plány krajů a plány jednotlivých původců).

Výstavba dopravní infrastruktury je doprovázena zvyšováním fragmentace krajiny. Tzv. bariérový efekt ztěžuje nebo znemožňuje migraci volně žijících živočichů, což má za následek ztrátu přirozených stanovišť. Zprůchodňování stávající infrastruktury je mnohdy velmi obtížné, přesto by mělo být v úsecích silně fragmentované krajiny realizováno. U nové výstavby a rekonstrukce silnic, dálnic a železnic je nutné důsledné uplatňování procesů SEA a EIA.

Nepřímým vlivem dopravy na životní prostředí je těžba stavebních materiálů, především kamene a šterkopísků, která může vážným způsobem ovlivňovat charakter krajiny. Na základě vývoje objemů těžby hlavních surovin používaných v dopravním stavitelství se dá předpokládat těžba na přibližně stejné úrovni jako v minulosti.

1.3 Reflexe dosavadní podpory fondů EU v oblasti dopravní infrastruktury a dopravy nadregionálního významu

Příspěvky z fondů EU ve prospěch sektoru dopravy byly České republice poskytovány jak před jejím vstupem do EU 1. května 2004, tak i zejména v rámci zkráceného programovacího období od roku 2004 do roku 2006. Hlavní část podpory v předvstupním období byla poskytována prostřednictvím nástroje ISPA (který vznikl v roce 1999) a částečně též v rámci programu Phare (národního, přeshraničního i „multicountry“). Vstupem ČR do EU byla zahájena možnost čerpání prostředků Fondu soudržnosti a Evropského fondu pro regionální rozvoj (pro dopravní sektor zejména v rámci OP Infrastruktura a dále v rámci Společného regionálního operačního programu a iniciativy INTERREG).

Vzhledem ke krátkému období pro implementaci projektů (ČR vstoupila do EU uprostřed programovacího období 2000-2006 a pro čerpání prostředků EU využila zkráceného období 2004-2006) nelze k datu zpracování OP Doprava ještě plně vyhodnotit jejich dopady. Dále jsou uvedeny předpokládané výstupy a dopady projektů realizovaných v období 2004-2006.

Projekty ISPA / Fond soudržnosti

Projekty schválené v rámci podpory z předvstupního nástroje ISPA byly od data vstupu ČR do EU administrovány v souladu s pravidly Fondu soudržnosti. V rámci ISPA bylo realizováno 9 investičních projektů (z toho 3 dokončeny k datu vzniku OP Doprava v roce 2006) a 2 projekty technické pomoci, v rámci Fondu soudržnosti bylo v období 2004-2006 schváleno ke spolufinancování 5 investičních projektů.

Tab. č. 19: Alokace z ISPA/FS pro ČR

<i>Schválené alokace</i>	<i>v EUR</i>	<i>v Kč*</i>
ISPA	255 724 538	7 807 358 640
FS	358 977 661	10 769 329 830
Schválená alokace celkem	614 702 199	18 441 065 970
<i>Dosud neschválené alokace FS</i>	0	0
Alokace celkem	614 702 199	18 441 065 970

*kurz: 30 Kč/EUR

Dne 27. 12. 2005 schválila Evropská komise Rozhodnutím č. 2005/CZ/16/C/PT/001 železniční projekt „Optimalizace trati Plzeň – Stříbro“ s příspěvkem FS ve výši 79 426 631 EUR, čímž byla dočerpána zbývající alokace pro rozpočtové období 2004 – 2006 včetně úspor z ostatních železničních projektů ISPA/FS. S ohledem na vzniklé úspory u některých silničních projektů se předpokládá rozšíření stávajícího rozhodnutí Komise k projektu D1 Kroměříž východ – západ o navazující úseky dálnice D1.

Tab. č. 20: Přehled projektů spolufinancovaných z ISPA/FS (stav k 31.12.2006)

Projekty ISPA		Maximální uznatelné náklady (EUR)	Maximální grant ISPA/FS (EUR)	Podíl ISPA/FS na uznatelných nákladech
Lokace	Typ			
Ústí n. Orlicí – Česká Třebová	modernizace železnice	25 740 144	12 870 072	50%
Záboří n. Labem – Přelouč	modernizace železnice	55 633 356	27 816 678	50%
Frýdek Místek – Dobrá	modernizace silnice R48	33 986 128	20 391 677	60%
obchvat Běloutina	modernizace silnice R48	28 528 535	17 117 121	60%
Dobrá – Tošanovice	modernizace silnice R48	32 996 127	19 797 676	60%
Zábřeh na Moravě - Krasíkov	modernizace železnice	121 299 690	72 779 814	60%
Obnova žel. tratí a silnic poškozených povodněmi 2002	opravy žel. tratí a silnic	17 647 059	15 000 000	85%
Dálnice D8 – Úsek 807 Trmice – st. hranice	výstavba dálnice	123 553 000	61 776 500	50%
ETCS/ERTMS – Pilotní projekt Poříčany - Kolín	zavedení systému interoperability	9 800 000	7 350 000	75%
Technická pomoc při přípravě projektů	technická pomoc	833 333	625 000	75%
Technická pomoc MD při řízení projektů a implementaci ISPA	technická pomoc	200 000	200 000	100%
Celkem ISPA		450 217 372	255 724 538	

Projekty Fondu soudržnosti		Maximální uznatelné náklady	Maximální grant ISPA/FS	Podíl ISPA/FS na uznatelných nákladech
Lokace	Typ			
Červenka – Zábřeh na Moravě	modernizace železnice	133 531 000	100 148 250	75%
Dálnice D1, úsek Kroměříž východ-západ	výstavba dálnice	51 457 000	39 107 320	76%
Silniční okruh Prahy R1, úsek Lahovice-Slivenec	výstavba rychlostní silnice	344 111 000	103 233 300	30%
R48 Tošanovice-Žukov	modernizace silnice R49	61 770 267	37 062 160	60%
Plzeň - Stříbro	modernizace železnice	130 207 592	79 426 631	61%
Celkem Fond soudržnosti		721 076 858	358 977 661	

Celkem ISPA + FS	1 171 294 231	614 702 199
------------------	---------------	-------------

Podpora ERDF – OP Infrastruktura 2004-2006

Globálním cílem operačního programu Infrastruktura byla ochrana a zlepšování stavu životního prostředí a rozvoj a zkvalitňování dopravní infrastruktury při respektování principů udržitelného rozvoje s důrazem na naplňování standardů EU.

Realizace OP Infrastruktura probíhala v letech 2004 – 2006 (2008). S ohledem na specifické cíle OP Infrastruktura byly na počátku definovány 4 Priority. Pro sektor dopravy byly relevantní Priority 1, 2 a 4, které byly primárně zaměřeny na modernizaci a rozvoj dopravní infrastruktury celostátního významu (Priorita 1) a na snížení negativních důsledků dopravy na životní

prostředí (Priorita 2) a technickou pomoc při řízení operačního programu (Priorita 4). Finanční alokace z prostředků strukturálních fondů EU (resp. z ERDF) na celé programovací období pro dvě výše uvedené věcné priority zaměřené na sektor dopravy představovala 98,9 mil. EUR, což v době schválení OP Infrastruktura představovalo 3,142 mld. Kč. MD, jakožto Zprostředkující subjekt OP Infrastruktura v jehož gesci je realizace projektů v rámci Priorit 1 a 2, předpokládá, že se tato alokace v Kč rozdělí mezi konečné příjemce v plné výši.

Aktivita příjemců ve všech opatřeních Priority 1 prokazuje skutečnost, že v oblasti modernizace a rozvoje železniční, silniční, letecké i vodní dopravy převyšuje absorpční kapacita přidělenou finanční alokaci. Tato skutečnost umožní bezproblémové vyčerpání přidělené alokace. Zároveň tím lze podpořit argument navýšení finančních prostředků v operačním programu Doprava pro období 2007 – 2013 bez rizika, že by prostředky nebyly vyčerpány, naopak je zde navýšení z důvodu celkové absorpční kapacity a investičních potřeb v oblastech akcentovaných z roviny SOZS i z hlediska dopravní politiky nanejvýše nezbytné a opodstatněné.

Alokace prostředků ERDF na léta 2004-2006 byla rozdělena mezi jednotlivé investiční projekty a celkem se jich podařilo podpořit 36. Postupnou realizací těchto projektů dochází k naplňování specifických cílů OP Infrastruktura a k přiblížení dopravní infrastruktury v České republice na požadovanou „evropskou“ úroveň.

Závěry reflexe

Kromě pozitivních dopadů realizace OP Infrastruktura a Fondu soudržnosti na dopravní infrastrukturu a životní prostředí je důležitou skutečností, že se za relativně krátké období dokázala ČR vyrovnat s administrativní náročností získávání finančních dotací z fondů EU. Zvyšování odbornosti pracovníků zapojených do praktické implementace OP Infrastruktura a Fondu soudržnosti přispěje k zajištění bezproblémového nastavení a následné implementaci operačního programu Doprava. Získané know-how v dané oblasti pomůže ČR konvergovat na úroveň vyspělých zemí EU rychleji a s menšími problémy.

Při zpracování OP Doprava bylo také čerpáno z poznatků z předchozího programovací období 2004 - 2006, např. ze závěrů projektu „Evaluace střednědobého pokroku realizace OP Infrastruktura“. Uvedený projekt obsahuje doporučení pro další programovací období, kde se klade důraz např. na tyto změny:

- Podporu železniční infrastruktury je třeba čerpat především z Fondu soudržnosti.
- Lokální programy maximálně převádět na kraje.
- Problematiku letišť převést na kraje a řešit v regionálních programech.
- Podporu týkající se výzkumu převést do jiných odpovídajících programů (opatření 2.4. OP Infrastruktura).
- Více se zaměřit na snižování negativních dopadů dopravy na životní prostředí, podporovat převádění přepravy na železnici a vodu, podporovat kombinovanou a multimodální nákladní přepravu a zároveň zlepšit podmínky pro národní dofinancování prostřednictvím MD, tj. vytvořit jednodušší cestu k těmto prostředkům. Doporučuje se snížit administrativní úkolování příjemce podpory.

1.4 SWOT analýza

Tato kapitola obsahuje souhrnné hodnocení silných a slabých stránek, příležitostí a ohrožení pro vyvážený a harmonický rozvoj sektoru doprava v těch oblastech, které jsou předmětem podpory z EU. Hodnocení je prezentováno v přehledné formě tabulky v rozdělení podle jednotlivých druhů dopravy. SWOT analýza představuje základ pro formulaci cílů OP Doprava.

Tab. č. 21: SWOT Analýza v sektoru Doprava

Silné stránky		Slabé stránky	
Faktor	Pořadí	Faktor	Pořadí
Železniční doprava			
Vliv železniční dopravy na životní prostředí	1.	Nevybudované železniční koridory, které jsou součástí sítě TEN-T (III. a IV. TŽK)	1.
Nízká nehodovost v železniční dopravě	2.	Nerekonstruované železniční uzly a některé úseky na I. a II. TŽK	2.
Rostoucí objednávka veřejné hromadné dopravy zejména v příměstských oblastech	3.	Napojení všech krajů na kvalitní žel.síť a dokončení všech důležitých meziregionálních vazeb v konkurenceschopné kvalitě vůči silniční infrastruktuře	3.
Dlouhodobě rostoucí výkony dálkové KD	4.	Dlouhodobě neřešení technického stavu ostatních tratí sítě TEN-T	4.
Vedení přepr. proudů do městských center bez velkých územních nároků	5.	Špatný technický stav a nedostatečné parametry tratí celostátní sítě a regionálních tratí významných pro páteřní osobní dopravu, včetně zastaralého rozmístění některých žel. stanic a zastávek neodpovídajícího vývojovým změnám, včetně zpřístupňování pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace	5.
Ekonomická efektivnost při přepravě hromadných substrátů nebo silných přepravních proudů cestujících v příměstské dopravě	6.	Technický stav a vybavenost zabezpečovacím zařízením	6.
		Nízký podíl elektrizovaných tratí	7.
		Nedokončené akce umožňující dosažení parametrů UIC-GC na I. TŽK a paralelním nákladním tahu s negativním dopadem na KD	8.
		Nedostatečné propojení nákladní železniční dopravy s logistickými procesy (zajištění přeprav door-to-door, zajištění konsolidace a dekonsolidace zásilek), nedostatečné vybavení železniční infrastruktury moderními logistickými centry a z toho plynoucí nízká výsledná rychlost přepravy	9.
		Vliv na životní prostředí - pomalé odstraňování starých zátěží	10.
		Zastaralý vozový park pro regionální osobní dopravu	11.
Silné stránky		Slabé stránky	
Faktor	Pořadí	Faktor	Pořadí
Silniční doprava			

Flexibilita a efektivita silniční přepravy při potřebě vysoké rychlosti a přesnosti dodávky zboží	1.	Nedokončená síť dálnic a rychlostních silnic, nedostatečné napojení všech krajů na síť D+R	1.
Vysoká hustota silniční sítě jako celku s dostatečným podílem silnic I. třídy zajišťujících obsluhu regionů	2.	Technický stav objektů na síti dálnic, rychlostních silnic a ostatních silnic I. třídy	2.
Vysoká kvalita nově dokončených a zrekonstruovaných úseků dálnic, rychlostních silnic a ostatních silnic I. třídy	3.	Chybějící obchvaty a nedořešené průtahy obcemi na značné části silnic I. třídy	3.
		Negativní vliv provozu současných silnic I. třídy v příhraničních oblastech na životní prostředí, zdraví obyvatel a na bezpečnost	4.
		Vliv provozu na životní prostředí na současné infrastruktury (staré zátěže)	5.
		Převyšující poptávka po veřejné dopravě nad nabídkou ve velkých městech z důvodů nedostatečné dopravní infrastruktury městské hromadné dopravy	6.
		Nedostatečná kapacita silnic I. třídy a nižších tříd v příměstských oblastech, především v oblasti hl. m. Prahy, pro narůstající přepravu z periferních oblastí do středu města, která vyvolává potřebu rozšíření rozsahu páteří dopravy metra	7.
		Dopravci v silniční dopravě se stále nedostatečně podílí na úhradě nákladů spojených s výstavbou a údržbou komunikací	8.
Vnitrozemská vodní doprava			
Nejmenší vliv provozu na životní prostředí	1.	Nedostatečná podjezdová výška na některých dopravně významných vodních cestách	1.
Volná kapacita na kanalizovaném úseku labsko-vltavské vodní cesty	2.	Nedostatečné propojení vodní dopravy s logistickými procesy (zajištění přeprav door-to-door, zajištění konsolidace a dekonsolidace zásilek)	2.
Nejnižší nehodovost, nízké přepravní náklady a nejnižší míra kongescí vodní dopravy	3.	Nedostatečná plavební infrastruktura na regulovaném úseku labské vodní cesty a z toho plynoucí nespolehlivost dopravní cesty	3.
		Nedostatečná kapacita a technický stav plavidel	4.
Příležitosti		Ohrožení	
Faktor	Pořadí	Faktor	Pořadí
Železniční doprava			
Státní objednávka rychlé meziregionální dopravy v režimu integrovaného jízdního řádu	1.	Klesající konkurenceschopnost železniční dopravy v důsledku zlepšování parametrů silniční sítě	1.
Rostoucí objednávka intervalové regionální dopravy jako páteřního systému integrované veřejné osobní dopravy regionů	2.	Vzájemná interference mezi dálkovou osobní, příměstskou osobní a dálkovou nákladní dopravou na nejzatíženějších úsecích sítě	2.

Vyšší využívání veřejné osobní dopravy v případě zvýšení nabídky a kvality systému	3.	Pokles podílu nákladní železniční dopravy	3.
Využití výhod lehké železnice a kombinovaných systémů tramvaj – železnice	4.	Pomalý postup zavádění opatření v oblasti interoperability	4.
Vytvoření podmínek v hl. m. Praha pro rozvoj hromadné dopravy a přesun osobní přepravy z IAD na rozšířené metro	5.	Bezpečnost na železničních přejezdech	5.
Stabilizace podílu železniční dopravy na nákladní dopravě	6.	Absence politického konsensu na internalizaci externalit silniční dopravy	6.
Posilování významu kombinované dopravy zejména ve vazbě na rozvoj logistiky	7.		
Rostoucí přepravní vzdálenosti v logistických řetězcích vč. zapojení zámořských teritorií	8.		
Silniční doprava			
Zavedení telematických aplikací pro intenzifikaci kapacity komunikací	1.	Vzrůst počtu úseků trpících pravidelnými zácpami, především v hl. m. Praha	1.
Zavedení telematických aplikací pro zajištění vyšší bezpečnosti silniční dopravy	2.	Nízká bezpečnost	2.
Zavedení telematických aplikací pro zajištění snížení emisí silniční dopravy	3.	Vliv silniční dopravy na životní prostředí a zdraví obyvatelstva (vč. vlivů globálních)	3.
Snížení časových ztrát, tam kde nebude možno řešit rozvojem telematiky, vybudováním kapacitních dálnic a rychlostních silnic ve směrech vysoké přepravní poptávky	4.		
Snížení negativního vlivu dopravy výstavbou dálnic, rychlostních silnic a obchvatů měst a obcí	5.		
Zvýšení kapacity městských dopravních sítí odstraňováním bodových závad a nízké kapacity křižovatek	6.		
Vnitrozemská vodní doprava			
Posilování významu kombinované dopravy zejména ve vazbě na rozvoj logistiky	1.	Odliv kapacity plavidel do zahraničí v důsledku nespolehlivosti vodní cesty	1.
Nárůst objemu přepravy v případě zlepšení spolehlivosti vodní cesty	2.	Vliv na životní prostředí při zajišťování vyšší spolehlivosti splavnosti na přírodních úsecích vodních toků	2.
		Pokračující marginalizace významu vodní dopravy na přepravním trhu	3.
Doprava obecně			
Rozvoj podmínek pro soukromé investice do veřejných infrastruktur cestou PPP	1.		

2 POPIS ZVOLENÉ STRATEGIE

2.1 *Shrnutí výsledků analýzy výchozích dokumentů a SWOT analýzy ve vztahu ke strategii OP Doprava*

Výsledky analýzy výchozích dokumentů a SWOT analýzy v OP Doprava tvoří východiska pro formulování cílů a strategie programového dokumentu. Pro definování problémů jsou základními atributy zásady a priority, které jsou pro období 2007 – 2013 stanoveny EU v podobě SOZS a v ČR v podobě NSRR. Podle SOZS na léta 2007 – 2013 pro cíl „Konvergence” je třeba strategii podpory růstového potenciálu zaměřit na zvýšení dlouhodobé konkurenceschopnosti, vytvoření pracovních míst a udržitelný rozvoj. Proto je nutné vytvořit a rozšířit základní infrastrukturu mezi níž patří i dopravní infrastruktura a zajistit přístup na ni. Globální strategie je stanovena jak ve výchozích dokumentech EU, tak i ČR. Základními dokumenty pro tuto oblast je NSRR.

2.1.1 Východiska z analýzy dokumentů EU pro definování strategie OP Doprava

Z dokumentů EU, zejména **Lisabonské strategie a SOZS** vyplývá, že k politice soudržnosti v rámci EU přispívá rozvoj součinnosti a komplementarity s ostatními politikami Společenství, konkrétně v oblasti dopravy jsou to projekty transevropských sítí, které jsou podporovány např. z Fondu soudržnosti.

K zabezpečení růstu a zaměstnanosti je potřeba vedle dalších druhů infrastruktury především kvalitní dopravní infrastruktura. Účinná, flexibilní a bezpečná dopravní infrastruktura je nezbytným předpokladem hospodářského rozvoje, protože zvyšuje produktivitu a tím perspektivy rozvoje dotčených regionů prostřednictvím usnadnění pohybu osob a zboží. Dopravní sítě zvyšují obchodní příležitosti a současně zvyšují efektivitu.

Pro zvolení strategie OP Doprava jsou významné obecné zásady, které tvoří východiska pro řešení problémů v oblasti dopravy v ČR v období 2007 - 2013:

- Uplatnění přednosti 30 projektů evropského zájmu (dle rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 884/2004/ES, z toho se území ČR se týkají 3 projekty);
- Realizace vedlejších propojení návazných na hlavní sítě;
- Vytvoření přístupné železniční sítě v celé EU, včetně zavedení interoperability, zavedení ERTMS nejen do dopravní infrastruktury, ale i do vlakových souprav;
- Podpora dopravních sítí z hlediska životního prostředí (budování vnějších okruhů, zvyšování bezpečnosti na křižovatkách, opatření pro zabezpečení přístupu osobám se zdravotním postižením, atd.);
- Zlepšování propojitelnosti vnitrozemských oblastí k transevropské síti (TEN-T);
- Podpora opatření pro zajištění bezpečnosti v silniční dopravě.

2.1.2 Východiska z analýzy dokumentů ČR pro definování strategie OP Doprava

Na úrovni ČR jsou rozpracovány zásady politiky soudržnosti v NSRR.

V souladu s navrženou strategií těchto dokumentů je i **DP ČR**, která navrhuje další rozvoj oblasti dopravy tak, aby byla zajištěna kvalitní doprava včetně respektování principů udržitelného rozvoje.

Priority DP ČR budou naplňovány realizací specifických cílů prostřednictvím jednotlivých opatření.

Vybrané specifické cíle DP ČR související přímo s problematikou řešenou v OP Doprava:

- Zvládnutí růstu nároků na přepravu a vlivu globalizace v dopravě (koncepce VLC, větší využití železniční a vnitrozemské vodní dopravy, vznik telematických systémů);
- Harmonizace podmínek přepravního trhu a zpoplatnění uživatele (odstranění ekologické zátěže vyvolané stávající infrastrukturou, minimalizace negativních vlivů dopravy na životní prostředí a veřejné zdraví);
- Zkvalitnění přepravní práce v osobní a nákladní dopravě (dražní doprava by měla tvořit páteř systému, vznik telematických systémů v osobní i nákladní dopravě, podpora kombinované a multimodální dopravy);
- Výstavba a modernizace dopravní infrastruktury (postupná výstavba a modernizace sítě TEN-T a rozvoj dalších dopravních navazujících sítí);
- Zajištění financování dopravní infrastruktury (využívání všech dostupných zdrojů včetně fondů EU a také soukromých zdrojů PPP);
- Bezpečnost silniční dopravy (úpravy nehodových lokalit, výstavba obchvatů měst a obcí, úpravy křižovatek s velkou nehodovostí, odstraňování úrovnových železničních přejezdů, úpravy infrastruktury pro potřeby dohledu nad bezpečností a plynulostí provozu);
- Bezpečnost železniční dopravy (zavádění moderních systémů zabezpečovacího zařízení);
- Podpora rozvoje dopravy (rozvoj IDS, zavádění nových koncepcí s možnou koordinací z úrovně státu, doporučení tvorby dopravních strategií).

Základním východiskem pro zvolenou strategii je globální cíl přijatý v **NSRR**, jehož obsahem je vytváření předpokladů pro udržitelný hospodářský růst a zaměstnanost prostřednictvím posilování konkurenceschopnosti, a to v závislosti na rozdílných potřebách a podmínkách jednotlivých regionů v ČR.

Globálním cílem je přeměna socioekonomického prostředí ČR v souladu s principy udržitelného rozvoje tak, aby ČR byla přitažlivým místem pro realizaci investic, práci a život obyvatel. Prostřednictvím trvalého posilování konkurenceschopnosti bude dosahováno udržitelného růstu s cílem dosáhnout hospodářské úrovně EU-25. ČR bude usilovat o růst zaměstnanosti a o vyvážený a harmonický rozvoj regionů, který povede ke zvyšování úrovně kvality života obyvatelstva.

Konkurenceschopnost ČR a schopnost dosáhnout udržitelného růstu je výsledkem kombinace vnitřních a vnějších faktorů, tj. schopnosti eliminovat vnitřní bariéry a slabá místa a efektivně využít příležitostí vyplývající ze zapojení ČR do EU a globalizované ekonomiky.

Faktory konkurenceschopnosti ČR jsou:

- konkurenceschopná ekonomika;
 - otevřené podnikatelské prostředí (systém),
 - moderní struktura ekonomiky (progresivní průmyslová odvětví, sofistikované služby, aplikační inovační centra),
 - moderní systém výzkumu a vývoje a inovačních aktivit, jehož výstupy jsou využívány v podnikatelské sféře (technologická centra, póly excelence),
 - uplatnění progresivních technologií a moderních forem řízení (růst produktivity).

Výše uvedené faktory se projeví v růstu produktivity práce a dalších výrobních faktorů, v posílení výroby s vyšší přidanou hodnotou, v posílení konkurenceschopnosti podniků na zahraničních trzích a v přechodu na znalostní ekonomiku (změna stávající strategie „low road“ na „high road“).

- Otevřená a flexibilní společnost;
 - inkluzivní a pružný trh práce s kvalifikovanou a flexibilní pracovní silou, který jen schopen využívat příležitosti generovaných na globální a evropské úrovni,
 - společnost, která pružně a soustavně zvyšuje svůj vzdělanostní potenciál (celoživotní učení) a nabývá charakteru znalostní společnosti, přizpůsobené potřebám moderní ekonomiky,
 - společnost, která usiluje o prevenci svých vnitřních problémů, dokáže je aktivně řešit (mobilita pracovní síly, migrace, stárnutí) a garantuje rovnost příležitostí mužů a žen a skupin ohrožených sociálním vyloučením,
 - efektivní systém správy veřejných záležitostí.
- Atraktivní prostředí;
 - ochrana a zlepšování životního prostředí, péče a využívání krajinného potenciálu, prevence rizik,
 - rozvoj environmentální infrastruktury,
 - dostupnost území, existence dopravních a komunikačních spojení a napojení.
- Vyvážený rozvoj území ČR a jejích regionů;
 - harmonický rozvoj území ČR a snižování existujících disparit (řešení strukturálních problémů),
 - stimulace rozvojového potenciálu regionů,
 - posilování role měst jako center růstu a rozvoje regionů
 - řešení vnitřních problémů měst (regenerace urbánních oblastí - panelová sídliště, brownfields apod.),
 - udržitelný rozvoj venkovských oblastí (podpora nových ekonomických aktivit).

Vzhledem k významné územní variabilitě je nutné při provádění intervencí zohledňovat místní podmínky (přírodní, ekonomické, sociální, kulturní) a zaměřit strategii na systematický rozvoj místního potenciálu.

Uvedené podmiňující faktory pro zajištění konkurenceschopnosti ČR jsou strategickými cíli **NSRR** pro období 2007 – 2013.

Strategickými cíli, jak již bylo uvedeno, jsou „Konkurenceschopná česká ekonomika“, „Otevřená, flexibilní a soudržná společnost“, „Atraktivní prostředí“ a „Vyvážený rozvoj území“, z nichž pro oblast dopravy je konkretizován strategický cíl: zajištění atraktivního (kvalitního fyzického) prostředí, neboť kvalitní životní prostředí spolu s dostupností dopravními

a komunikačními sítěmi předmětného území jsou základními předpoklady rozvoje ekonomických a sociálních aktivit.

Strategický cíl Atraktivní prostředí bude v oblasti dopravy realizován prioritou **Zlepšení dostupnosti dopravou**. Tato priorita bude realizována OP Doprava, konkrétně pokračováním ve výstavbě a modernizaci dopravních sítí TEN-T, dopravních sítí na ně navazujících (především celostátního významu, v železniční dopravě i regionálního významu) - obecně řečeno sítí v majetku státu. Důraz bude kladen na intervence přinášející význam pro výše uvedené strategické cíle s dopadem na zvýšení konkurenceschopnosti ČR. Podporována bude i dopravní infrastruktura ekologické městské drážní dopravy. Problémy dopravních sítí patřící krajům budou předmětem ROPů, případně některé dílčí specifické problémy související s dopravou budou řešeny na úrovni MPO (např. napojení průmyslových zón), tak bude zajištěna eliminace překryvů jednotlivých operačních programů.

OP Doprava bude znamenat pozitivní přínos i pro další strategické cíle NSRR (viz tabulka v závěru části Strategie).

Zvolená strategie OP Doprava je v souladu i s **Lisabonským programem 2005 – 2008**, který je na úrovni ČR zohledněn v Národním programu reforem ČR. Jako podklad pro tento dokument byly použity Strategie udržitelného rozvoje a Strategie hospodářského růstu. OP Doprava obsahuje východiska a podmínky pro rozvoj v ČR v oblasti dopravy v souladu s NSRR.

2.1.3 Východiska ze SWOT analýzy pro formulování strategie OP Doprava

Výsledky situační analýzy oblasti dopravy byly shrnuty do SWOT analýzy, byly vytipovány u jednotlivých druhů doprav jejich výrazné silné a slabé stránky, příležitosti a ohrožení.

Pro stanovení jednotlivých stránek SWOT analýzy byla posuzována zejména tato hlediska:

- zajištění alokace dopravní infrastruktury v rámci vztahu ČR k ostatním státům EU a uvnitř ČR, její vybavenost a celkový stav;
- vztah sledovaného druhu dopravy k životnímu prostředí;
- technická úroveň dopravní infrastruktury;
- úroveň bezpečnosti;
- schopnost naplňovat své postavení při zajišťování nákladní dopravy a hromadné dopravy osob a také zajišťovat podmínky pro vytváření konkurenceschopnosti vůči IAD.

Mezi silné stránky **železniční dopravy** patří v porovnání se silniční dopravou nižší negativní vliv na životní prostředí za předpokladu dostatečně silných přepravních proudů, poměrně nízká nehodovost vzhledem k přepravním výkonům, pozitivní vývoj ve veřejné osobní dopravě, její uplatňování se v integrovaných dopravních systémech. Projevuje se prokazatelný zájem o železniční dopravu ze strany krajských úřadů a státu zejména v příměstských oblastech, trvalý nárůst výkonů u KD silnice – železnice především u dálkových relací, i když se jedná o malé procento přepravy z celkového objemu přepravy. Značným přínosem železniční dopravy je rovněž její poměrně úsporná nárokovost na zábor území pro přivedení velkého objemu přepravy do center městské zástavby.

Mezi slabé stránky lze zahrnout nedokončené úseky na síti TEN-T včetně prioritních úseků definovaných v rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 884/2004/ES, tj. dosud nemodernizované úseky tranzitních železničních koridorů (především III. a IV. TŽK), některé

nerekonstruované železniční uzly na I. a II. TŽK, nedostatečné napojení všech krajů na kvalitní klíčovou železniční infrastrukturu, včetně dokončení všech důležitých meziregionálních vazeb, špatný technický stav tratí jak sítě TEN-T, tak i dalších celostátních a regionálních tratí, především pokud jde o zabezpečovací zařízení na celostátních tratích a regionálních tratích významných pro páteřní osobní dopravu, nízký podíl dvoukolejných a elektrizovaných tratí, nevyhovující infrastruktura pro některé druhy přeprav KD (nevyhovující parametry) a nedostatečné zapojení nákladní železniční dopravy do moderních logistických procesů. U některých stávajících tratí chybí protihlukové bariéry a není vybavenost pro přístup osob s omezenou schopností pohybu a orientace.

Podpora silných stránek železniční dopravy a jejich využití pro další rozvoj v ČR je východiskem při formulování strategie OP Doprava a na druhé straně zmírnění vlivu slabých stránek železniční dopravy.

V silniční dopravě mezi silné stránky lze zahrnout vysokou hustotu silniční sítě, zajišťující obsluhu regionů (jedna z nejhustších v Evropě) a její flexibilitu.

Na druhou stranu není dobudována síť TEN-T, tj. chybí úseky dálnic, rychlostních silnic, všechny kraje nejsou napojeny na kvalitní klíčovou silniční síť. Problémem je nevyhovující technický stav objektů na dříve postavených úsecích dálnic, rychlostních silnic a ostatních silnic I. třídy, na silnicích I. třídy chybí obchvaty obcí a měst, což negativně ovlivňuje životní prostředí a veřejné zdraví a v některých případech i zvyšuje nehodovost, pro zajištění bezpečnosti některých křižovatek je nutné zlepšit jejich zabezpečení, v hustě obydlených oblastech způsobuje nedostatečná kapacita silnic kongesce a další kolapsy. Značné dopravní potíže na některých úsecích dvoupruhových silnic I. třídy (členitý terén) nebo zatížených příměstských úsecích vyplývají z nedostatečné kapacity. U některých stávajících komunikací chybí protihlukové bariéry. Nejsou vybudována vyhovující napojení na dálniční síť sousedních států, čímž dochází k negativnímu působení především na životní prostředí podél současných nedostatečně kapacitních silnic vedoucích k hraničním přechodům. Nevyhovující napojení jsou i příčinou kongescí a zpomalování osobní dopravy pomalou dopravou nákladní.

Uvedené silné a slabé stránky silniční dopravy jsou dalšími východisky pro náplň OP Doprava.

Mezi silné stránky **vnitrozemské vodní dopravy** patří její specifická vlastnost, tj. menší vliv provozu vodní dopravy na životní prostředí ve srovnání s ostatními druhy dopravy, avšak s potenciálním dopadem na chráněná přírodní území a kvalitu vody.

Naopak za slabé stránky lze považovat špatné parametry vodní cesty, především nespolehlivost regulovaného úseku labské vodní cesty, dále např. nedostatečnou podjezdnou výšku labské vodní cesty až do Pardubic a také absenci vybavení pro uplatnění v rámci logistických procesů a ekologické dopady výstavby a zvyšování parametrů vodních cest.

Tyto faktory jsou rovněž důležitými východisky pro strategii OP Doprava.

Významnými faktory mezi **příležitostmi** v rámci rozvoje a zlepšení dopravní dostupnosti území je využití možností, tj. trvale podporovat ekologičtější železniční dopravu, neboť stát má zájem na udržení, případně i zvýšení četnosti a kvality spojení mezi regiony, stejně tak i krajské úřady mají zájem o podporu železniční dopravy regionálního významu. Pozitivním přínosem by mohlo být i využití výhod lehké železnice, případně v kombinaci tramvaj-vlak v oblastech, kde se toto využití nabízí. Další příležitostí je podpora ekologicky šetrné dopravy drážní v rámci řešení hromadné dopravy, zejména v hl. Praze, kde je ke zvládnutí velkého objemu osobní přepravy nutné rozšíření metra. Podpora obnovy kolejových vozidel v ostatní příměstské a městské dopravě bude zařazena do prioritních os Regionálních operačních programů.

V oblasti nákladní dopravy již došlo k zastavení prudkého poklesu železniční dopravy, dochází ke stabilizaci přesunu přepravy ze silnice na železnici. U některých přeprav se projevuje vliv specifických vlastností železniční dopravy, kde zejména u hromadných substrátů, tj. u silných zátěžových proudů, je její úloha nezastupitelná. Příležitostí je podchycení významu logistických procesů v oblasti multimodální nákladní přepravy, s čímž souvisí podpora budování VLC z veřejných zdrojů.

Z uvedeného vyplývá nutnost podpory železniční dopravy i s ohledem na ohrožení, tj. snaha o zastavení poklesu konkurenceschopnosti železniční dopravy vůči silniční dopravě, která je flexibilnější, a vytvoření podmínek pro odstranění problémů, které mohou vzniknout na společné infrastruktuře pro osobní a nákladní dopravu. Z tohoto důvodu je třeba urychleně podpořit interoperabilitu, která zajistí vyšší konkurenceschopnost železniční dopravy vůči silniční dopravě, především u přeshraničních přeprav, a v oblasti železniční dopravy je důležité pokračovat v zabezpečování úrovnových přejezdů, neboť na nich dochází k nehodám a ke ztrátám lidských životů.

U silniční dopravy je třeba využít jako **příležitosti** zavádění inteligentních dopravních systémů (ITS) především pro intenzifikaci kapacity komunikací a zajištění bezpečnosti.

V rámci **ohrožení** je třeba se vypořádat s kongescemi a kolapsy vznikajícími v místech silného dopravního provozu, především v oblasti hl. m. Praha, i na přilehlých komunikacích, s nízkou úrovní bezpečnosti, která je zaviněna z velké části chováním řidičů, ale i stavem infrastruktury a s negativními vlivy silniční dopravy na životní prostředí.

Ve vnitrozemské vodní dopravě bude využita příležitost při podpoře rozvoje logistiky se zapojením veřejných zdrojů a u **hrozeb** v oblasti nespolehlivosti splavnosti z nespolehlivých plavebních parametrů na regulovaném úseku labské vodní cesty.

Po provedeném výběru uvedených pozitivních a negativních jevů s ohledem na specifické vlastnosti jednotlivých druhů doprav včetně zohlednění výsledků z ostatních dokumentů byla stanovena strategie pro řešení problémů a byly tak identifikovány jak rozvojové příležitosti, tak i problémy.

2.2 Strategie OP Doprava

2.2.1 Vize sektoru dopravy v ČR

V souladu s usnesení vlády ČR č. 882 ze dne 13. července 2005 k Dopravní politice ČR na léta 2005 – 2013 probíhá v době finálního zpracování tohoto dokumentu její analýza po uplynutí dvouletého období platnosti a následně pak její aktualizace v termínu do konce roku 2007, a to z toho důvodu, že DP je koncipována jako živý dokument, který bude tímto způsobem aktualizován ve dvouletém období. Aktualizace bude rovněž obsahovat prvky, které byly definovány při analýze Bílé knihy EU: Dopravní politika EU pro rok 2010 – čas rozhodnout v roce 2010.

Strategické dokumenty budou do července 2008 doplněny o rozvojové sektorové strategie nastiňující konkrétní opatření společně přispívající k dosažení hlavních cílů politiky v dopravě spolu s příslušnými plány jejich realizace. V okamžiku, kdy budou sektorové strategie dokončeny, příslušné orgány ČR provedou zmapování vhodnosti souboru plánovaných projektů prioritních os tohoto OP ve vztahu k identifikovaným strategickým cílům jednotlivých sektorů dopravy. Pokud to bude nutné, bude OP pozměněn tak, aby byly reflektovány možné požadavky na změny seznamu projektů, indikátorů či jejich zdůvodnění.

Koncepční a strategické dokumenty připravené v gesci Ministerstva dopravy které budou dokončeny do července 2008 se budou zabývat následujícími klíčovými aspekty:

- **Konkurenční pozice:** zhodnocení konkurenční pozice sektoru v rámci dopravního trhu v ČR a očekávaných trendů, založené na reprezentativní tržní segmentaci² a na porovnání služeb s konkurujícími druhy dopravy;
- **Základní služby:** stanovení souboru základních služeb pro jednotlivé tržní segmenty (zahrnujících jak služby přepravní tak i služby doplňkové) spolu s příslušnými výkonovými požadavky (ve smyslu kvality, spolehlivosti, vstřícnosti, ceny, prostředí ve vztahu k zákazníkům), kterými by mohly zabezpečit dlouhodobý udržitelný ekonomický rozvoj sektoru a měly by vymezit zaměření rozvoje sektoru ve středně až dlouhodobém horizontu;
- **Analýza mezer:** provedení analýzy mezer (gap analysis), která stanoví další požadavky a potřebné vybavení pro úspěšnou implementaci definovaných základních služeb. Takto by měly být pojmenovány nejen potřeby týkající se doplnění infrastrukturního vybavení, ale také možné změny v organizaci dosavadních obchodních/provozních procesů, zavádění nových obchodních/ obslužných konceptů či inovativních technologií, které budou posouzeny jako nezbytné pro dosažení vytčených cílů u základních služeb;
- **Implementační a investiční plán:** definování rámcové implementační strategie, která maximalizuje přínosy pro okruh konečných uživatelů, minimalizuje rizika a optimalizuje využití investičních prostředků.

Rozvoj těchto „sektorových strategických dokumentů“ bude zahrnovat ustavení Společného výboru a pracovních skupin, v nichž se budou zástupci příslušných orgánů ČR, subjektů v oblasti dopravy a Evropské komise (zejména DGREGIO a DGTREN) účastnit na řízení zpracování těchto dokumentů.

Vize oblasti dopravy v ČR, vycházející z uvedené DP, předpokládá vybavenost území takovou dopravní infrastrukturou, která bude v maximální míře uspokojovat zvyšující se požadavky na mobilitu osob i zboží v rámci ČR i EU s ohledem na rovnoměrné napojení všech regionů a na udržitelný rozvoj, a která bude v konečném důsledku zajišťovat a vytvářet podmínky pro konkurenceschopnost ČR na straně jedné a zajistí v rámci potřeb EU tranzitní dopravu přes teritorium ČR pro rozvoj hospodářství EU na straně druhé. Toto vše v rámci možností vynakládaných finančních prostředků na potřebné investice do dopravních sítí.

Trvalou podporou rozvoje dopravních sítí se výrazně zvýší kvalita prostředí nejen pro život občanů ČR, ale vytvoří se současně i příznivé podmínky pro umísťování domácích a zahraničních investic a pro podporu turistického ruchu. Rovněž dojde ke snížení celospolečenských nákladů vyplývajících z kongescí, nehod a dalších negativních vlivů dopravy na životní prostředí.

Vyvíjeným úsilím o rychle pokračující výstavbu a modernizace dopravních sítí bude postupně dokončováno kvalitní napojení ČR na EU a ostatní evropské státy budováním a modernizací sítí TEN-T. Stejně bude postupováno na úrovni regionálních dopravních komunikací tak, aby bylo dosaženo standardu nejrozvinutějších států EU.

² např. přeprava cestujících na dlouhou vzdálenost, regionální doprava, dojížděková doprava, přeprava hromadných substrátů, intermodální doprava, logistika pro kolejovou dopravu.

Významným atributem bude, že část přepravy bude realizována prostřednictvím moderních a k životnímu prostředí šetrnějších druhů doprav.

Vize oblasti dopravy v ČR předpokládá také splnění závazků, které ČR přijala prostřednictvím svého členství v EU a přistoupením k dalším mezinárodním dohodám definující především rozsah a kvalitu zájmové infrastruktury v jejím cílovém stavu. V oblasti železniční infrastruktury se jedná především o dohody AGC a AGTC, pro oblast silniční infrastruktury jde o dohodu AGR a ve vnitrozemské vodní dopravě pak o dohodu AGN. Přístupová smlouva do EU rovněž definuje zájmovou dopravní infrastrukturu, tedy síť TEN-T na území ČR, která je důležitá pro tranzitní dopravu přes území ČR jako vnitřního státu EU.

Tento fakt nabude svého významu zejména s rozšířením schengenského prostoru. Nelze dopustit toho, aby se doprava stala úzkým článkem hospodářského rozvoje a spolupráce členských států EU i spolupráce se třetími zeměmi.

Realizaci navržených opatření bude s využitím lepšího plánování land-use a při dodržení národní a komunitární legislativy dosaženo zvýšené dopravní dostupnosti, zejména z hlediska cestovního času a zvýšené kvality dopravy (např. rozvoj infrastruktury, vstřícnost k očekávání zákazníků, zvýšená bezpečnost, zlepšení kapacity a optimální využívání všech dopravních sítí).

2.2.1.1 Způsob naplňování cílů Dopravní politiky ČR pro léta 2005 - 2013 prostřednictvím OP Doprava

Při koncipování prioritních os OP Doprava byla brána DP ČR jako jeden ze stěžejních dokumentů. Prioritní osy OP Doprava a návazné oblasti podpory musí přispívat ke splnění cílů DP ČR především opatřeními, která mají formu přímé podpory investičních projektů. Vedle opatření legislativních a regulačních jsou investiční opatření základem k dosažení cílů ve všech specifických prioritách DP ČR.

Priorita DP ČR – „Dosažení vhodné dělby přepravní práce mezi druhy dopravy zajištěním rovných podmínek na dopravním trhu“

Cílů obsažených v této prioritě bude dosaženo prostřednictvím OP Doprava, a to intervencemi obsaženými ve více prioritních osách. Jde totiž o prioritu, která v sobě zahrnuje opatření ve všech druzích dopravy. V oblasti osobní dopravy jde především o podporu veřejné hromadné dopravy, která nemůže fungovat bez vhodné infrastruktury. Jde tedy především o podporu infrastruktury kolejové dopravy a to ať již železniční sítě v prioritních osách 1 a 3 (Modernizace železnice na síti TEN-T resp. mimo ni; v rámci prioritní osy 3 bude v oblasti osobní dopravy kladen důraz na zvýšení dostupnosti rychlou a pravidelnou příměstskou kolejovou dopravou, včetně propojení železnice s dalšími formami městské hromadné dopravy aby bylo usnadněno hladké cestování „ode dveří ke dveřím“. Zvláštní důraz přitom bude kladen na propojení železniční a tramvajové sítě (tram-train) v městských aglomeracích, ve kterých jsou pro zavedení tohoto systému vhodné podmínky a na další rozvoj sítě metra v Praze (řešený v prioritní ose 5).

Oblast nákladní dopravy představuje neméně závažný problém, na jehož řešení je soustředěna především prioritní osa 6 s intervencemi zaměřenými na zvýšení multimodality nákladní dopravy. Tzn. v první řadě vytváření podmínek pro bezproblémový přechod zásilek mezi jednotlivými druhy dopravy tak, aby byly maximálně využity jejich silné stránky. V podmínkách ČR to znamená především kombinaci železniční dopravy, která by měla zajišťovat podstatnou část přeprav na delší vzdálenosti mezi překládkovými body, a silniční dopravy, která by v ideálním případě měla zajišťovat obsluhu poptávky území ve spádovém obvodu překládkových bodů. Zaměřením Prioritní osy 6 v rámci oblasti podpory multimodální

doprava bude proto tedy hlavně podpora výstavby infrastruktury kombinované dopravy, zejména překladišť KD a jejich napojení na železniční síť, podpora vzniku veřejných logistických center, podpora budování a revitalizace železničních vleček pro zpřístupnění železniční dopravy zákazníkům. Kromě toho bude podpora zahrnovat veškeré pomocné vybavení (např. operační a informační řídicí systémy) nezbytné pro zavedení inovativních logistických a operačních konceptů provozu takovýchto zařízení. Cílem je dosáhnout přesunu části zboží z toků ze silnice na železnici podporou přepravy jednotek KD a zpřístupnění železniční dopravy uživatelům. Součástí naplnění cílů DP ČR jsou rovněž investice do vnitrozemské vodní dopravy, které by měly podpořit i její začleňování do logistických řetězců, které jsou řešeny rovněž v prioritní ose 6.

Priorita DP ČR – „Zajištění kvalitní dopravní infrastruktury“

Kvalitní dopravní infrastrukturou rozumíme infrastrukturu schopnou zvládnout na ni kladené přepravní objemy s definovanými úrovněmi kvalitativních ukazatelů dopravního výkonu jako je cestovní čas, bezpečnost, přepravní komfort, dodatkové služby, efektivnost a to jak v osobní, tak i v nákladní dopravě.

Pro tuto prioritu DP ČR bude představovat OP Doprava nejdůležitější prostředek pro naplnění jejího cíle. Podpora investičním projektům je obsažena ve všech jeho prioritních osách, klíčovými jsou v podmínkách ČR investice do silniční a železniční infrastruktury.

Hlavní důraz bude kladen na eliminaci existujících „úzkých míst“ (bottlenecks), zvýšení technických parametrů stávající dopravní infrastruktury pro požadovaný výkon či bezpečnostní standardy, a doplnění chybějících úseků infrastruktury, zejména silniční a železniční.

Priorita DP ČR – „Zajištění financování v dopravním sektoru“

Priorita je zaměřena na údržbu, provoz, rozvoj dopravní infrastruktury, zajištění závazku veřejné služby v dopravě, obnovu vozového parku a výzkumné a vývojové iniciativy v oblasti dopravy. Pro naplnění cíle této priority slouží také zde OP Doprava jako jeden z nejdůležitějších nástrojů ve všech prioritních osách. V oblasti financování rozvoje dopravní infrastruktury by měl hrát hlavní roli především u nejdůležitějších dopravních sítí (TEN-T), které jsou součástí prioritních projektů uvedených v rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 884/2004/ES.

Priorita DP ČR – „Zvýšení bezpečnosti dopravy“

Především oblast nehodovosti v silniční dopravě představuje závažný problém pro ČR, neboť se nevyvíjí dostatečně příznivě. Ke zlepšení této situace je třeba rovněž provádět opatření zvyšujícím technickou bezpečnost silnic a to především dokončením chybějících úseků sítě dálnic, rychlostních silnic a silnic I. tříd, ale i zaváděním informačních systémů pro řidiče. Tyto typy intervencí se předpokládají v rámci prioritních os 2 a 4, částečně i 5.

I v oblasti železniční dopravy budou prováděny typy intervencí s pozitivním dopadem na zlepšování bezpečnosti. Modernizované úseky by měly splňovat jak podmínky TSI, tak i další bezpečnostní standardy.

Priorita DP ČR – „Podpora rozvoje dopravy v regionech“

Tato priorita má charakter metodického doporučení pro tvorbu dopravních strategií na regionální a místní úrovni, jejichž podpora je předpokládána prostřednictvím OP Doprava a

také ROP a OP Praha - Konkurenceschopnost. Nicméně i do této oblasti zasahuje prioritní osa 5 OP Doprava. Jde především o podporu výstavby sítě metra v Praze, které je klíčovým prvkem městské hromadné dopravy v hlavním městě, a které umožňuje udržet příznivý poměr individuální a veřejné dopravy.

Prioritní osa 5 zároveň naplňuje část cílů Strategického plánu hl. města Prahy, mezi jehož cíle patří také rozvíjení atraktivního integrovaného systému hromadné dopravy. V tomto ohledu budou sledovány dva hlavní cíle: i) posílit roli využívání kolejové dopravy a ii) v systému metra uplatňovat i nadále zásadu „otevřených konců“ umožňující další rozvoj sítě, přičemž koncové úseky metra důsledně využívat jako uzly pro napojení příměstské dopravy pro řešení příměstské dopravy budováním dopravních terminálů u stanic metra.

2.2.2 Globální cíl OP Doprava

Ke splnění požadavků kladených na oblast dopravy v ČR je připraven operační program Doprava, který bude naplňovat strategický cíl NSRR pro období 2007 – 2013 **Atraktivní prostředí** a jeho prioritu **Zlepšení dostupnosti dopravou**. Tato priorita tvoří **globální cíl operačního programu Doprava Zlepšení dostupnosti dopravou**.

2.2.2.1 Vazba globálního a specifických cílů OP Doprava

Globální cíl OP Doprava **Zlepšení dostupnosti dopravou** bude naplňován v těchto druzích dopravy:

- železniční
- silniční (v majetku státu, tj. dálnice a silnice I. třídy – rychlostní silnice a ostatní silnice I. třídy)
- vnitrozemské vodní
- multimodální
- městské (prostřednictvím metra v Praze, neboť hlavní město je specifickým místem, které vyžaduje zvláštní pozornost - zde se spojují problémy tranzitní i silné aglomerační dopravy hustě osídleného území, Praha je zároveň významným cílem dopravy v celostátním i mezinárodním kontextu.; zvláštní pozornost je proto věnována (ekologické) městské hromadné dopravě - metru na území hl. m. Prahy.)

V rámci vytipovaných pozitivních a negativních faktorů předmětné problematiky v oblasti dopravy na území ČR, včetně respektování principu udržitelného rozvoje a vycházejíce ze SOZS a ze strategických cílů NSRR pro programovací období 2007 – 2013 a také s ohledem na strategické dokumenty, zejména DP ČR, je třeba se v OP Doprava zaměřit na:

- Pokračování v dokončování a **modernizaci transevropských sítí TEN-T** na území ČR z důvodu kvalitního napojení ČR na sousední státy a tím vytvářet podmínky pro zvyšování konkurenceschopnosti ČR, přitom se zaměřit zejména na ty úseky, které jsou součástí prioritních projektů, na nichž má být práce zahájena před rokem 2010 a které jsou uvedeny v rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 884/2004/ES (projekty č. 22, 23 a 25);
- Podporou druhového rozložení dopravy upřednostňujícího druhu šetrnější k životnímu prostředí;

- Podporu multimodálních projektů, tj. propojování dopravy železniční a vnitrozemské vodní s dopravou silniční, zejména se zaměřením na budování a modernizaci železniční infrastruktury;
- Investice na zlepšení parametrů sítě silnic I. třídy nezahrnuté do sítě TEN-T včetně odstranění úzkých míst;
- Pokračování ve výstavbě metra jako ekologické dopravy a systémy pro řízení silniční dopravy v hlavním městě Praze.

Volbu strategie OP Doprava ovlivnily možnosti intervenovat a výše příspěvku FS a ERDF na oblast dopravy. Podle nařízení (obecné, FS a ERDF) lze podporovat:

- Z Fondu soudržnosti (čl. 2 nařízení k FS):
 - R investice do transevropských dopravních sítí, zejména pro prioritní projekty evropského zájmu, které jsou stanoveny rozhodnutím č. 1692/96/ES, a
 - R investice do oblastí souvisejících s udržitelným rozvojem, které představují nesporné přínosy z hlediska životního prostředí v odvětví dopravy, mimo transevropské sítě, do železniční, říční a námořní dopravy, systémů intermodální dopravy a jejich vzájemné interoperability, řízení silniční, námořní a letecké dopravy, ekologické městské dopravy a veřejné hromadné dopravy.
- Z ERDF (čl. 4 odst. 8 nařízení k ERDF):
 - R investice v oblasti dopravy, včetně zdokonalení transevropských sítí a napojení na síť TEN-T; a integrovaných strategií pro čistou dopravu, které přispívají ke zlepšení dostupnosti a kvality přepravy cestujících a zboží, k dosažení větší rovnováhy ve využívání různých druhů dopravy, k podpoře intermodálních systémů a ke snížení dopadů na životní prostředí.

Specifické cíle OP Doprava byly definovány v souladu s nařízeními EK upravujícími zaměření politiky soudržnosti v programovacím období 2007 – 2013, se závěry Lisabonské strategie a SOZS a základními rozvojovými strategiemi v ČR.

S ohledem na esenciální nezbytnost existence kvalitní dopravní infrastruktury pro fungování celé dopravní soustavy a s přihlédnutím k mezinárodním závazkům, které ČR přijala, byl OP Doprava strukturován do šesti specifických cílů se zaměřením na dopravní infrastrukturu. Specifické cíle byly stanoveny tak, aby bylo možné postupně řešit nejnaléhavější problémy sektoru dopravy a naplňovat tak globální cíl OP Doprava **Zlepšení dostupnosti dopravou**. Toho bude dosaženo výše uvedenou maximalizací a podporou silných stránek, minimalizací a snahou o zmírnění slabých stránek, podporou příležitostí a zmírněním ohrožení:

- Specifický cíl 1 – **Zlepšení železniční dopravy na síti TEN-T**
Specifický cíl 1 bude realizován prioritní osou **Modernizace železniční sítě TEN-T**
- Specifický cíl 2 – **Zlepšení silniční dopravy na síti TEN-T**
Specifický cíl 2 bude realizován prioritní osou **Výstavba a modernizace dálniční a silniční sítě TEN-T**
- Specifický cíl 3 – **Zlepšení železniční dopravy na síti mimo TEN-T**
Specifický cíl 3 bude realizován prioritní osou **Modernizace železniční sítě mimo síť TEN-T**
- Specifický cíl 4 – **Zlepšení dopravy na silnicích I. třídy mimo TEN-T**

Specifický cíl 4 bude realizován prioritní osou **Modernizace silnic I. třídy mimo TEN-T**

- Specifický cíl 5 – **Zlepšení městské hromadné dopravy výstavbou metra a systémů řízení silniční dopravy v hl. m. Praze**

Specifický cíl 5 bude realizován prioritní osou **Modernizace a rozvoj pražského metra a systémů řízení silniční dopravy v hl. m. Praze**

- Specifický cíl 6 – **Zvýšení multimodality v nákladní přepravě a zlepšení vnitrozemské vodní dopravy**

Specifický cíl 6 bude realizován prioritní osou **Podpora multimodální nákladní přepravy a rozvoj vnitrozemské vodní dopravy**

2.2.3 Zdůvodnění a popis specifických cílů OP Doprava

Plánování investic do dopravní infrastruktury bude vycházet kromě potřeb daných mezinárodními závazky především ze znalostí potřeb IAD, potřeb veřejné dopravy a potřeb nákladní dopravy. V praxi se samozřejmě požadavky uživatelů infrastruktury z jednotlivých skupin mnohdy zásadně liší. Pro osobní dopravu je samozřejmě prioritní rychlost, pro nákladní dopravu jsou mnohdy přednější jiné parametry, především maximální možná kapacita vozidel. Pro veřejnou hromadnou dopravu bývá zásadním požadavkem dostupnost zastávek.

Rozvoj dopravní infrastruktury musí být podle DP ČR zabezpečován s ohledem na vzájemné rovnoměrné využití kapacity stávajících sítí a jejich rozvoj ve všech druzích dopravy tak, aby nedošlo ke snížení konkurenceschopnosti jednotlivých druhů dopravy. Pro potřeby veřejné dopravy se musí zohledňovat požadavky vyplývající z plánů dopravní obsluhy území, neboť je třeba zajistit vzájemnou vazbu rozvoje dopravní infrastruktury na provozní náklady dopravců a provozní koncept veřejné dopravy.

Při stanovování priorit hodnocení projektů se vychází z vlastností jednotlivých druhů dopravy, tak aby zajišťovaly potřeby v těch segmentech přepravního trhu, ve kterých je z celospolečenského hlediska potřebné využít jejich komparativních výhod.

V železniční dopravě jde v oblasti osobní dopravy o zajišťování silných přepravních proudů v dálkové, příměstské, městské i regionální dopravě. V příměstské, městské a regionální dopravě musí tvořit páteř systému veřejné hromadné dopravy a musí být plně zintegrována do regionálních systémů osobní dopravy. V nákladní dopravě se železniční doprava musí zaměřit na silné přepravní proudy na větší vzdálenosti a je třeba vytvářet podmínky pro zkracování délky konkurenceschopné přepravní vzdálenosti zaváděním nové progresivní techniky a zaváděním nových technologií založených na využívání nových typů kombinované přepravy a užším zapojením do logistických procesů. Velký význam proto bude mít rozvoj sítě dálkových tahů a regionální sítě ve větších aglomeracích. Hlavním kritériem investičních priorit na železnici proto musí být jeho skutečný potenciál co největšího přesunu nákladní dopravy a cestujících ze silniční dopravy a potenciál snížit úroveň celospolečenských nákladů z externalit (nebo alespoň zastavit pokles).

Silniční doprava by pak měla zejména zajišťovat plošnou obsluhu území a v případě nákladní přepravy by měla být postupně orientována především na přepravu na kratší vzdálenosti tedy všude tam, kde nejsou dostatečné přepravní proudy pro efektivní využití železniční dopravy a

úloha silniční dopravy je nezastupitelná. Dálková silniční doprava má rovněž své místo na přepravním trhu, ale vzhledem k negativním vlivům na životní prostředí bude orientace vývoje na výše uvedené směry podpořena stanovením nových zákonných podmínek přístupu na trh v silniční dopravě a výkonovým zpoplatněním užití silniční infrastruktury. I přínos výstavby konkrétních úseků dálnic a rychlostních silnic je převážně v regionálním měřítku. Dálkové přepravní vazby představují menší podíl na využití těchto komunikací.

Samostatnou oblastí je i infrastruktura multimodální, respektive kombinované dopravy, tvořená především překladišti KD a výhledově i VLC. Vznik VLC bude podporován na základě koncepce vycházejících z požadavků průmyslu a obchodu s ohledem na potřeby malého a středního podnikatelského stavu. Konkretizace umístění VLC ve vybraném regionu bude vycházet z možností dopravní infrastruktury.

2.2.3.1 Průřezová kritéria pro přípravu a rozhodování o investicích při naplňování specifických cílů OP Doprava

Kritéria pro přípravu a rozhodování o investicích do dopravní infrastruktury zohledňují zejména následující požadavky a skutečnosti:

Naléhavost investice, a zejména:

- technický stav současné infrastruktury – investice se soustředí do úseků s akutně degradovaným technickým stavem vytvářejícím úzká hrdla a bezpečnostní rizika (modernizace se realizují zejména v železniční dopravě),
- uspokojení nárůstu dopravní zátěže / poptávky na dopravním trhu – nárůst dopravní zátěže na základě krátkodobých i dlouhodobých prognóz představuje jeden z hlavních důvodů pro výstavbu nové dopravní infrastruktury a/nebo inteligentních dopravních systémů za účelem naplnění potřeb uživatelů dopravního trhu,
- naplňování závazků vyplývajících z legislativy ČR i EU a mezinárodních dohod - stupeň evropského významu je tedy dán úrovní priority, naléhavostí a závazností, která je kladena na projekt v rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 884/2004/ES, v mezinárodní dohodě nebo prioritami finančního programu (přednostní je např. transevropská síť TEN-T jakožto celoevropsky významná spojnice zajišťující propojení s dopravní sítí sousedního státu – spojení s dopravní sítí sousedního státu však může být i předmětem dvou- či vícestranné mezinárodní dohody).

Prospěšnost investice, a zejména:

- zlepšení dostupnosti regionů – zlepšení dostupnosti regionů je hlavním důvodem pro výstavbu nové dopravní infrastruktury; zlepšení dostupnosti regionů má dopad i na vyrovnaný ekonomický rozvoj regionů, který je hlavním cílem strukturální politiky; zlepšená dostupnost je vyjádřena úsporami času jak uživatelů stávající infrastruktury, tak i snížením nákladů na přepravu do, z a přes region; úspory času pak tvoří jeden z hlavních socio-ekonomických přínosů plánované investice při zpracování ekonomické analýzy investice/projektu;
- dopad na životní prostředí – na dopady dopravních investic na životní prostředí je kladen velký důraz během přípravy i realizace investic, i ve strategických dokumentech, na základě kterých jsou investice připravovány – DP ČR, DP EU i ve Strategii udržitelného rozvoje; snížení dopadů na životní prostředí je dalším z významných socio-

ekonomických přínosů připravovaných investic, protože se připravují významné investice do železniční, vodní, kombinované dopravy a i v silniční dopravě jsou tato opatření zvláště zdůrazněna (inteligentní dopravní systémy, protihlukové bariéry, snížení fragmentace krajiny apod.);

- dopad na rovné příležitosti – během přípravy a realizace investice se posuzuje jak možnost rovného přístupu k vybudované infrastruktuře, tak i speciální opatření pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace.

Proveditelnost investice, a zejména:

- variantní zpracování investice – investice jsou připravovány variantně, ne vždy jsou však varianty tak proveditelné, aby bylo nezbytné dovést jejich analýzu až na úroveň rozpracovanosti varianty vybrané - tak je tomu zejména v případech modernizací již stávající dopravní infrastruktury, kde se využitím stávající infrastruktury snižují požadavky na fragmentaci krajiny i časová náročnost související s přípravou investice (zejména nové vymezení polohy v územních plánech, výkupy pozemků apod.) a v neposlední řadě i investiční náklady;
- finanční možnosti – vzhledem k omezeným možnostem financování a značným investičním potřebám je základním faktorem pro přípravu investice její finanční náročnost s ohledem na zátěž národních veřejných rozpočtů; z tohoto důvodu jsou v maximální míře pro financování infrastruktury využívány i prostředky EU (OP Doprava, ROP, finanční nástroj TEN-T) a EIB; důležitým faktorem je i výše nákladů potřebná na údržbu nově vybudované či modernizované infrastruktury ve srovnání s náklady stávajícími;
- postoj veřejnosti – jedním z významných faktorů ovlivňujícím přípravu a realizace investic je i postoj veřejnosti k připravované investici, vzhledem k tomu, že není výjimkou, že i jedna fyzická osoba může zásadním způsobem zkomplikovat výkup pozemků, schválení nezbytného územního plánu či vydání stavebního povolení; z tohoto důvodu se při přípravě investic snaží investor vyjít maximálně vstříc všem racionálním požadavkům zainteresované veřejnosti.

2.2.3.2 Specifický cíl 1 – Zlepšení železniční dopravy na síti TEN-T

Výstupy SWOT

Ze SWOT analýzy vyplývá, že přestože se ČR řadí ke státům s vysokou hustotou železničních sítí, dosud železniční síť TEN-T v ČR nedosahuje obslužného výkonu vyžadovaného neustálým vývojem stále náročnějších požadavků dopravního trhu. Síť prioritních projektů na síti TEN-T definovaných v rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 884/2004/ES představují především úseky čtyř mezinárodních tranzitních železničních koridorů na území ČR, z nichž dva se začínají teprve budovat a ČR není zatím kvalitně napojena ve všech směrech na železniční síť EU. Na tratích patřících mezi tranzitní koridory probíhá modernizace za účelem umožnění rozvoje kvalitních služeb na železnici, které by následně měly více konkurovat druhům dopravy méně šetrným vůči ŽP, zejména pak silniční dopravě. Tohoto záměru má být dosaženo zlepšením technických a provozních parametrů infrastruktury umožňujícím zkrácení cestovní doby prostřednictvím zvýšení cestovních rychlostí a plynulosti provozu, dále vyšší bezpečností, zvýšením kultury cestování, vyšší efektivností provozu, spolu s rozvojem nového zákaznického prostředí založeného na zlepšení přístupu k službám na železnici (zejména lepším řízením informací a obchodní politiky ve vztahu k cestujícím i zákazníků v nákladní dopravě, zlepšením přístupu osob s omezenou schopností pohybu a orientace), dostupností doplňkových služeb nebo používáním značek (branding) pro určité dopravní služby či organizace.. V rámci

modernizace železničních tratí sítě TEN-T musí být pokryty tyto požadavky rozvoje: (i) modernizace významných železničních uzlů; (ii) zavedení interoperability jak vlastní dopravní cesty, tak i dopravních prostředků a tím odstranění překážek pro poskytování mezinárodních služeb; (iii) zmírnění negativních dopadů železniční dopravy na ŽP (zejména budováním protihlukových bariér na starších úsecích, kde dosud chybí); (iv) vytvoření podmínek pro provozování kombinované dopravy na traťových úsecích zahrnutých do dohody AGTC a patřících do sítě TEN-T (obzvláště s ohledem na průjezdný průřez).

ČR leží v centru Evropy a na křižovatce transevropských dopravních koridorů, a proto nutně potřebuje dobudovat páteřní síť, což je předpokladem pro zlepšení dostupnosti ČR, ale i zlepšení podmínek pro tranzitující přepravní proudy přes území ČR.

Dobudování železniční sítě TEN-T přispěje k posílení konkurenceschopnosti ČR, rozvoji cestovního ruchu, atd.

Reflexe nařízení a SOZS

Specifický cíl 1 (specifický cíl dále jen „SC“) je koncipován v souladu s obecným nařízením a nařízením o FS. Rostoucí nároky na přepravu, které budou zvyšovat tlak na životní prostředí, nebude možné řešit do budoucna pouze rozvojem silniční dopravy. Proto je nutné podporovat železniční dopravu. Naplňování SC 1 bude realizováno s přispěním podpory z FS.

SC 1 zohledňuje SOZS tím, že v oblasti podpory železniční infrastruktury dává přednost projektům evropského zájmu identifikovaným v rozhodnutí Evropského Parlamentu a Rady č. 884/2004/ES a klade důraz na přeshraniční propojení, zavádění interoperability jak do dopravní cesty, tak i do dopravních prostředků. Podpora udržitelných sítí z hlediska životního prostředí zahrnuje i opatření, která umožňují, resp. usnadňují přístup ke službám veřejné osobní dopravy pro určité cílové skupiny (osoby s omezenou schopností pohybu a orientace).

Přínos naplnění SC 1 širšímu rozvojovému úsilí (EU, ČR, regionální úroveň)

Realizací projektů transevropského významu v oblasti železniční dopravy bude umožněno napojení ČR na železniční síť sousedních států, implementace parametrů EU do těchto sítí zvýší jejich kvalitu i kapacitu a podpoří tak konkurenceschopnost ČR v rámci EU.

Zavedením interoperability v železniční dopravě bude umožněn snazší přístup železničních dopravců na železniční dopravní cestu a tím i k vytvoření podmínek pro větší konkurenceschopnost železniční dopravy, která je šetrnější k životnímu prostředí. Rozvojem sítí TEN-T bude vytvořeno napojení návazných sítí a tím lepší přístupnost dosud nedostatečně připojených regionů k železniční a multimodální nákladní přepravě.

Naplnění SC 1 klíčovým způsobem přispívá k dosažení strategického cíle NSRR „Atraktivní prostředí“, a také k cílům „Konkurenceschopná česká ekonomika“ a „Vyvážený rozvoj území“.

2.2.3.3 Specifický cíl 2 – Zlepšení silniční dopravy na síti TEN - T

Výstupy SWOT

Ze SWOT analýzy vyplývá, že přestože se ČR řadí ke státům s vysokou hustotou silniční sítě, dosud není v ČR dobudována síť dálnic a rychlostních silnic zahrnutých do sítí TEN-T a ČR tak není kvalitně napojena na silniční síť EU, což negativně ovlivňuje např. vytváření podmínek pro zahraniční investice. ČR leží v centru Evropy a na křižovatce transevropských dopravních koridorů a proto nutně potřebuje dobudovat základní síť dálnic, což je předpokladem pro zlepšení dostupnosti ČR, ale i ke zlepšení podmínek pro zvládnutí tranzitních přepravních proudů přes území ČR. Výraznou slabinou jsou chybějící úseky dálnic a rychlostních silnic, neboť na nekapacitních a nevhodně (centry obcí) trasovaných silnicích I. třídy vznikají četné

kongesce a kolapsy s negativním dopadem na životní prostředí (emise, hluk) a také je ohrožována bezpečnost provozu. Důraz bude kladen nejen na vlastní silniční infrastrukturu, ale i na systémy řízení dopravy a lokalizační a navigační systémy. Hlavním přínosem zavádění inteligentních dopravních systémů a služeb (ITS) je zvýšení bezpečnosti provozu, zmírnění kongescí a emisní zátěže. Lze toho dosáhnout informováním řidičů o nebezpečných situacích a tak zabránit vzniku těchto kongescí nebo alespoň přispět k jejich zmírnění. Jedná se např. o aplikace pro sledování intenzity dopravy, monitoring počasí, telematické aplikace pro zvýšení bezpečnosti tunelů, atd.

Dobudování silniční sítě TEN-T přispěje k posílení konkurenceschopnosti ČR, podpoří se zájem zahraničních investorů, k rozvoji cestovního ruchu, podpoře dojížděky do zaměstnání, atd.

Reflexe nařízení a SOZS

SC 2 je koncipován v souladu s obecným nařízením a nařízením o FS, protože EU má zájem o dobudování sítě TEN-T ve všech regionech. Naplňování SC 2 bude realizováno s přispěním podpory FS.

SC 2 zohledňuje SOZS tím, že v oblasti podpory silniční infrastruktury dává přednost projektům evropského zájmu identifikovaným v rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 884/2004/ES a klade důraz na přeshraniční propojení. Rozvoj infrastruktury, která souvisí s opatřeními na podporu hospodářského růstu v oblasti silnic, je zaměřen hlavně na silniční bezpečnost.

Přínos naplnění SC 2 širšímu rozvojovému úsilí (EU, ČR, regionální úroveň)

Realizací projektů transevropského významu v oblasti silniční dopravy bude zkvalitněno napojení ČR na silniční sítě sousedních států; implementace parametrů EU do těchto sítí zvýší jejich kvalitu, kapacitu a zejména bezpečnost a podpoří tak konkurenceschopnost ČR v rámci EU.

Rozvojem sítí TEN-T bude umožněno následně i větší napojení návazných sítí s ohledem na lepší přístupnost k dosud nedostatečně napojeným regionům na páteřní síť ČR a dojde ke zlepšení kvalitního propojení mezi jednotlivými regiony. Bude zlepšeno přeshraniční spojení, odstraní se staré zátěže z důvodu absence protihlukových bariér a celkově se zlepší přístupnost regionů kvalitním napojením na systém transevropských sítí.

Naplnění SC 2 klíčovým způsobem přispívá k dosažení strategického cíle NSRR „Atraktivní prostředí“, a také k cílům „Konkurenceschopná česká ekonomika“ a „Vyvážený rozvoj území“ a „Otevřená, flexibilní a soudržná společnost“.

2.2.3.4 Specifický cíl 3 – Zlepšení železniční dopravy na síti mimo TEN - T

Výstupy SWOT

Ze SWOT analýzy vyplývá, že přestože se ČR řadí ke státům s vysokou hustotou železničních sítí, nemá železniční síť v ČR požadovanou výkonnost, což omezuje rozvoj kvalitativních služeb odpovídajících zákaznické poptávce. Špatný technický stav železniční dopravní infrastruktury a zejména úroveň zabezpečovacího zařízení, spočívá např. v tom, že provoz je na některých tratích závislý na lidském činiteli a není tak zajištěna vysoká úroveň bezpečnosti, rovněž sem patří i nedostatečná vybavenost pro cestující, což nevytváří podmínky pro přitažlivou železniční dopravu. Větší zapojení železniční nákladní dopravy do moderních logistických řetězců bude dosaženo vytvářením podmínek pro rozvoj multimodální nákladní

přepravy odstraněním nevyhovujících parametrů pro KD na tratích zahrnutých do dohody AGTC.

Na železničních tratích nezahrnutých do sítě TEN-T, které mají velký vnitrostátní význam popř. význam pro spojení se sousedními státy, se počítá s modernizací nebo optimalizací (nižší úroveň modernizace). Bude zde dosaženo zvýšení traťové rychlosti, v některých případech budou vytvářeny podmínky pro zlepšení přístupu osob s omezenou schopností pohybu a orientace, pro zvýšení kultury cestování v osobní dopravě a všeobecně dojde ke zlepšení podmínek pro vytvoření konkurenceschopné železniční dopravy vůči IAD, šetrnější k životnímu prostředí. Budou modernizovány i významné železniční uzly na nich ležící. Přínosem pro nákladní přepravu by mělo být především zavedení interoperability jak vlastní dopravní cesty, tak i dopravních prostředků, protože dojde k odstranění překážek mezi různými systémy jednotlivých států EU, bude tak zajištěna vyšší mobilita a zároveň i bezpečnost a vytvářeny podmínky pro konkurenceschopnost železniční dopravy vůči flexibilní silniční dopravě.

Modernizace železniční sítě mimo síť TEN-T přispěje k posílení konkurenceschopnosti ČR, rozvoji cestovního ruchu, zlepší podmínky pro dojíždění do zaměstnání a tím přispěje k vyšší zaměstnanosti, atd. V oblasti nákladní dopravy přispěje k vytvoření podmínek pro zajištění větší konkurenceschopnosti železniční dopravy vůči dopravě silniční.

Reflexe nařízení a SOZS

SC 3 je koncipován v souladu s obecným nařízením a nařízením o FS, neboť v železniční dopravě lze podporovat i oblasti mimo TEN-T. Naplňování SC 3 bude realizováno s přispěním podpory FS.

SC 3 zohledňuje SOZS tím, že v oblasti podpory železniční infrastruktury klade se důraz na přeshraniční propojení, zavádění interoperability jak do dopravní cesty, tak i do dopravních prostředků. Podpora udržitelných sítí z hlediska životního prostředí zahrnuje i opatření, která umožňují přístup ke službám veřejné osobní dopravy pro určité cílové skupiny (osoby s omezenou schopností pohybu a orientace). Podle obecných zásad má být rozvoj vedlejších propojení zaměřen na multimodalitu a na udržitelnou dopravu (vodní dopravu).

Přínos naplnění SC 3 širšímu rozvojovému úsilí (EU, ČR, regionální úroveň)

Zlepšení stavu a návaznosti železničních sítí (mimo TEN-T) v ČR přinese zvýšení úrovně dostupnosti regionů dopravou ohleduplnější k životnímu prostředí. Přínos této podpory spočívá ve zvýšení využívání ekologičtějších dopravy a představuje tak zlepšení životního prostředí, což je významné ve všech územních úrovních (EU, ČR i regionální úroveň).

Naplnění SC 3 klíčovým způsobem přispívá k dosažení strategického cíle NSRR „Atraktivní prostředí“ a částečně také k cílům „Konkurenceschopná česká ekonomika“ a „Vyvážený rozvoj území“.

2.2.3.5 Specifický cíl 4 – Zlepšení dopravy na silnicích I. třídy mimo TEN-T

Výstupy SWOT

Dosud není v ČR dobudována kvalitní síť silnic I. třídy nezahrnutých do sítě TEN-T a zejména v přeshraničních úsecích není ČR kvalitně napojena na silniční síť sousedních států. Zlepšením

síť silnic I. tříd nezahrnutých do sítě TEN-T bude v ČR doplněna hlavní síť dálnic a rychlostních komunikací, jejichž realizace přispěje ke zlepšení dostupnosti všech regionů v ČR, ale i ke zlepšení podmínek pro tranzitující přepravní proudy přes území ČR. Výraznou slabinou v oblasti silnic I. třídy jsou chybějící obchvaty měst a obcí, způsobující četné kongesce a kolapsy s negativním dopadem na životní prostředí (emise, hluk) a také bezpečnost dopravy.

Dobudování silnic I. třídy přispěje k posílení konkurenceschopnosti ČR, rozvoji cestovního ruchu, podpoře dojížděky do zaměstnání, atd.

Reflexe nařízení a SOZS

SC 4 je koncipován v souladu s obecným nařízením a nařízením o ERDF. Naplňování SC 4 bude realizováno s přispěním podpory z ERDF.

Rozvoj infrastruktury, která souvisí s opatřeními na podporu hospodářského růstu v oblasti silnic, je zaměřen hlavně na silniční bezpečnost. SC 4 vychází ze zásady podpory rozvoje vedlejších propojení zaměřené na udržitelnou dopravu.

Přínos naplnění SC 4 širšímu rozvojovému úsilí (EU, ČR, regionální úroveň)

Zlepšení stavu silnic I. třídy, které nejsou zahrnuty do SC 2, tj. nejsou součástí sítě TEN-T, má význam z hlediska konkurenceschopnosti ČR a z hlediska životního prostředí, neboť budou odstraněna místa s kongescemi na silnicích I. třídy a budou budovány obchvaty měst a obcí, přínosem bude i zvýšení bezpečnosti silniční dopravy na dotčených úsecích.

Celkově bude mít naplnění SC 4 větší význam pro území ČR a regiony.

Naplnění SC 4 přispívá k dosažení strategického cíle NSRR „Atraktivní prostředí“, a také k cílům „Konkurenceschopná česká ekonomika“ a „Vyvážený rozvoj území“.

2.2.3.6 Specifický cíl 5 – Zlepšení městské hromadné dopravy výstavbou metra a systémů řízení dopravy v hl. m. Praze

Výstupy SWOT

Lokalita s vysokou hustotou přepravních proudů jak v osobní, tak i v nákladní dopravě, kterou představuje hl. m. Praha ležící na křižovatce transevropských dopravních koridorů, potřebuje nutně dobudovat kapacitní síť a tu vybavit systémy řízení dopravy, lokalizačními a navigačními systémy. Hlavním přínosem zavádění ITS a služeb je zvýšení bezpečnosti provozu a zvládnutí vytvářejících se kongescí v takových lokalitách jako je hl. m. Praha. Pomocí těchto systémů lze dosáhnout varování před nebezpečnou situací a tak zabránit jejímu vzniku. Jedná se např. o aplikace pro sledování intenzity dopravy, monitoring počasí, telematické aplikace pro zvýšení bezpečnosti tunelů, atd. Problémy s nezvládnutím zvýšeného rozsahu požadavků na městskou osobní dopravu v hl. m. Praze se předpokládají řešit ekologickou dopravou – metrem, neboť některé hustě osídlené části Prahy nejsou dosud připojeny na metro.

Reflexe nařízení a SOZS

SC 5 je koncipován v souladu s obecným nařízením a nařízením o FS. Naplňování SC 5 bude financováno z FS.

Jednou ze zásad SOZS je podpora udržitelných dopravních sítí z hlediska životního prostředí, kam lze zahrnout veřejnou hromadnou osobní dopravu. Její podpora má za cíl zkvalitnění životního prostředí, zejména v oblastech hustě osídlených.

Přínos naplnění SC 5 širšímu rozvojovému úsilí (EU, ČR, regionální úroveň)

S ohledem na funkci Prahy jako hlavního města ČR, které je vlastně vizitkou úrovně celého regionu, bude přínos intervencí důležitý pro všechny územní úrovně. Ve vztahu k EU je důležité její kvalitní napojení silniční a železniční dopravou, které je zahrnuté v SC 1 – 4.

Realizace SC 5 je významná především z hlediska ČR, tj. přínos intervencí v nejvýznamnější lokalitě ČR, kde je soustředěno nejvíce obyvatel a nejvíce zařízení a institucí, a rovněž i největší turistický ruch.

Značným přínosem bude rozvoj telematických systémů řízení a usměrňování silniční dopravy.

Zejména pokračování ve výstavbě metra jako ekologické městské hromadné dopravy bude přínosem z hlediska životního prostředí, které je v hl. m. Praze ohroženo trvalým překračováním limitů hlukové zátěže a znečištění ovzduší.

Naplnění SC 5 přispívá k dosažení strategického cíle NSRR „Atraktivní prostředí“, a také k cílům „Konkurenceschopná česká ekonomika“ a „Vyvážený rozvoj území“.

2.2.3.7 Specifický cíl 6 – Zvýšení multimodality v nákladní předpravě a zlepšení vnitrozemské vodní dopravy

Výstupy SWOT

Součástí SC 6 je podpora multimodální nákladní přepravy, jako dopravy ekologické, která by ve větší míře využívala dopravu železniční a případně i vodní. Jedná se o podporu multimodální dopravy, a to podporou vzniku multimodálních terminálů, multimodálních technologií, výstavbou překladišť KD, případně podporou nákupu dopravních prostředků a jednotek KD. Dalším cílem bude podpora logistiky z veřejných zdrojů s cílem vyššího zapojení železniční a vodní dopravy do logistických řetězců.

Podpora rozvoje vnitrozemské vodní dopravy, jako dopravy rovněž ohleduplné vůči životnímu prostředí, bude vycházet ze slabých stránek vodní dopravy uvedených ve SWOT analýze. Budou především odstraněny nedostatečné parametry na dolním toku Labe a v úseku do Pardubic. Bude snaha o zlepšení při prosazování podmínek uplatnění logistických procesů.

Jako průnik výše zmíněných SC budou poskytovány investice rovněž na modernizaci říčních plavidel, která povede k nižším negativním dopadům vodní dopravy na ŽP a/nebo podpoře multimodality v nákladní přepravě.

Reflexe nařízení a SOZS

SC 6 je koncipován v souladu s obecným nařízením a nařízením o ERDF. Naplňování SC 6 bude realizováno s přispěním podpory z ERDF.

Přínos naplnění SC 6 širšímu rozvojovému úsilí (EU, ČR, regionální úroveň)

Náplnění SC 6 je přínosem zejména z hlediska zmírnění negativních vlivů dopravy na životní prostředí. Přínos se projeví především v nadregionální úrovni.

Náplnění SC 6 přispívá k dosažení strategického cíle NSRR „Atraktivní prostředí“, a také k cílům „Konkurenceschopná česká ekonomika“ a „Vyvážený rozvoj území“.

2.2.4 Vazba SC OP Doprava na priority NSRR

OP Doprava bude svou implementací a realizací jednotlivých akcí přispívat nepřímo k podpoře i ostatních strategických cílů NSRR např. „Vyvážený rozvoj území“.

Tab. č. 22: Vazba SC OP Doprava na priority NSRR

Strategické cíle	Priority	SC 1	SC 2	SC 3	SC 4	SC 5	SC 6
Konkurenceschopná česká ekonomika	Konkurenceschopný podnikatelský sektor	x	x	x	x	x	x
	Podpora kapacit V&V pro inovace						
	Udržitelný rozvoj cestovního ruchu a využití potenciálu kulturního bohatství	x	x	x	x	x	x
Otevřená, flexibilní a soudržná společnost	Vzdělávání						
	Zvyšování zaměstnanosti a zaměstnatelnosti	x	x	x	x	x	x
	Posilování sociální soudržnosti	x	x	x	x	x	x
	Rozvoj informační společnosti	x	x	x	x	x	x
	Smart administration						
Atraktivní prostředí	Ochrana a zlepšení kvality ŽP	x	x	x	x	x	x
	Zlepšení dostupnosti dopravou	xxx	xxx	xxx	xxx	xxx	xxx
Vyvážený rozvoj území	Vyvážený rozvoj regionů	x	x	x	x	x	x
	Rozvoj městských oblastí			x	x	xx	x
	Rozvoj venkovských oblastí			x			

Poznámka:

xxx - přímá vazba mezi prioritami NSRR a SC OP Doprava. Uvedený SC je hlavním nástrojem implementace priority NSRR

xx - přímá vazba mezi prioritou NSRR a SC OP Doprava, ale podíl SC OP Doprava není dominantní

x - nepřímá vazba mezi prioritou NSRR a SC OP Doprava.

2.2.5 Průřezová témata

2.2.5.1 Uplatnění principu partnerství

Během procesu přípravy OP a návrhu implementační struktury byl důsledně uplatňován princip partnerství v souladu s článkem 11 obecného nařízení. Podle tohoto ustanovení o pomoci z fondů EU rozhoduje EK v rámci úzké spolupráce s členským státem. Každý členský stát jmenuje partnery na národní, regionální a místní úrovni, přičemž je třeba také přihlížet k podmínce rovnoprávnosti žen a mužů.

OP Doprava byl připravován MD ve spolupráci s pracovníky Centra dopravního výzkumu. Programový dokument byl průběžně nejprve projednáván na úrovni příslušných odborů MD a následně s dalšími partnery. Relevantní připomínky byly zapracovány do dokumentu, stejně tak

byl dokument aktualizován vůči NSRR a dalším strategickým dokumentům. S velkou důležitostí je sledován proces navržené strategie, která je zaměřena na prioritní osy Společenství v zájmu udržitelného rozvoje posilováním růstu, konkurenceschopnosti a zaměstnanosti a ochrany a kvality životního prostředí (podle článku 3 obecného nařízení).

Diskuze s partnery při přípravě OP Doprava probíhala v několika úrovních popsanych níže a významně přispěla ke konečné podobě OP Doprava.

Vznik samostatného OP Doprava byl podrobně diskutován v rámci **pracovní skupiny Dostupnost a Infrastruktura**, která byla zřízena Řídícím a koordinačním výborem pro potřeby koordinace pomoci poskytované v programovacím období 2007 – 2013 Evropskými společenstvími na úrovni státu pod vedením MMR pro účely programování. V pracovní skupině byla zastoupena jednotlivá ministerstva, regiony soudržnosti a obce, odborné organizace, sociální partneři a NNO (jmenovitě SOS Praha, CZ BIOM). Hlavním úkolem této pracovní skupiny bylo vydefinovat obsah OP Doprava, vymežit jeho obsah vůči ostatním OP a odstranit možné překryvy s OP i v rámci národních dotačních programů.

V únoru 2006 byl na MD ustanoven **Přípravný výbor OP Doprava**. Práce výboru se účastnili členové věcně příslušných odborů MD a zástupci následujících institucí: ŘSD ČR, SFDI, SŽDC, ŘVC ČR, MF, MMR, MŽP, MPO, MI, MZd, Asociace krajů ČR, MHMP, Svaz dopravy ČR, zástupce delegovaný NNO (jmenovitě Atelier pro životní prostředí), Svaz měst a obcí ČR, Vládní výbor pro zdravotně postižené. Účelem sestavení výboru byla zejména potřeba identifikovat okruh partnerů pro jednání v rámci přípravy OP Doprava. Realizační tým OP Doprava se na tyto partnery obracel v souvislosti s aktuálně řešenou problematikou a průběžně s nimi konzultoval pracovní verze OP Doprava. Výbor se v průběhu roku 2006 několikrát sešel k diskuzi nad postupem práce na OP Doprava a způsobem jeho implementace. Všem členům výboru byly kromě toho k dispozici na vyžádání veškeré (i pracovní) dokumenty OP Doprava a s ním spjaté podkladové materiály.

Odstranění věcných překryvů mezi OP Doprava a tematickými i regionálními operačními programy bylo řešeno prostřednictvím dvou a vícestranných jednání.

Důležitými a nezastupitelnými partnery v procesu přípravy a zpracování OP Doprava byli hodnotitelé ex-ante a SEA. Jejich relevantní připomínky byly průběžně doplňovány do textu operačního programu (blíže v kap. 2.2.7).

Konsolidované dokumenty – návrhy OP Doprava, včetně aktualizací na základě **hodnocení SEA a ex-ante hodnocení** operačního programu, byly rovněž pro nejširší veřejnost průběžně umísťovány na webové stránky Ministerstva dopravy v sekci věnované fondům Evropské unie. Ministerstvo průběžně přijímalo podněty veřejnosti k úpravám OP Doprava v rámci hodnocení SEA a vyřizovalo rovněž podávané žádosti o informace. OP Doprava byl rovněž věnován “kulatý stůl” určený k diskuzi obsahu OP Doprava s veřejností organizovaný v Praze při příležitosti SEA hodnocení a mezinárodní konference k financování dopravních projektů ze zdrojů EU, která byla pořádána ve dnech 10.-11. května 2006 s volným vstupem; konference se kromě zástupců MD a české odborné a zainteresované veřejnosti zúčastnili rovněž zástupci okolních zemí. Vypořádání připomínek veřejnosti je přístupné na webových stránkách Ministerstva dopravy.

Nejzásadnější podněty partnerů a jejich zohlednění v dokumentu OP Doprava:

Označení partnera/ů	Popis připomínky	Způsob vypořádání – stanovisko MD
---------------------	------------------	-----------------------------------

Kraje	V rámci OP Doprava neřešit projekty u nichž je rozhodovací právo standardně delegováno na regiony	Akceptováno, OP Doprava obsahuje pouze intervence do národní sítě, sítě silnic nižších tříd (II. a III. třídy) jsou obsaženy v regionálních OP
Praha, více připomínek veřejnosti	Zpracovat podporu MHD do OP Doprava	Akceptováno, OP Doprava zahrnul podporu v podpovrchové MHD v hl.m. Praze. Alokace pro tuto podporu byla navíc v létě 2007 navýšena, ostatní hromadná přeprava podporována z ROP
Více subjektů – veřejnost	Připomínky ke specifickým projektům (kladné i záporné) uvedeným v indikativním listu (příklad dvou komentářů je uveden níže).	<p>Obecná reakce Ministerstva dopravy na komentáře vznesené ke konkrétním projektům:</p> <p>Neakceptováno s vysvětlením – při přípravě OP nelze posuzovat specificky konkrétní stavby, místo pro posuzování staveb je při procesu EIA a při přípravě staveb. MD se zavazuje, že veškeré projekty financované z OP Doprava budou posouzeny procedurami EIA a ekonomické analýzy tak, aby vyhověly národní a EU legislativě před započítáním financování z prostředků EU.</p> <p>MD nicméně na základě těchto požadavků zdůraznilo indikativnost listu velkých projektů.</p>
Občané za ochranu bydlení a životního prostředí v Troubsku, Občané za ochranu kvality bydlení v Brně – Kníničkách, Rozdrojovicích a Jinačovicích, a další	Vymout z indikativního listu trasu R52 Pohořelice – Mikulov a nahradit ji alternativní trasou Jihlava – Znojmo – Vídeň nebo Brno – Břeclav – Vídeň	Konkrétní varianty trasování uvedené v příloze č. 1 OP Doprava jsou pouze indikativní. O konečném trasování bude rozhodnuto po dokončení EIA ve shodě se Směrnicí o EIA a schvalovacími procedurami v ČR. Závěry srovnávací studie budou předloženy jako část oficiální žádosti o spolufinancování z OP Doprava.
Občané za ochranu bydlení a životního prostředí v Troubsku, Občané za ochranu kvality bydlení v Brně – Kníničkách, Rozdrojovicích a Jinačovicích, Občanské sdružení „Občané Brna proti stavbě rychlostní komunikace R43 v trase Kuřim-Troubsko“ a další	Vymout z indikativního listu projektů trasu R43	Akceptováno
Veřejnost např. specificky Rola Žitný, Brno	Neuvádět odvolání na neschválené dokumenty (ve daném specifickém případě Generální plán rozvoje dopravní infrastruktury - GEPARDI)	Akceptováno, kapitola o GEPARDI vyřazena. Odvolání zůstala pouze na v době přípravy OP neschválený NSRR.

Více subjektů - veřejnost	Přílohy 2-4 OP Doprava (schémata dopravní sítě v ČR) jsou jednovariantní a mohla by být vykládána jako plán vedení komunikací - navrženo vyřadit	Akceptováno přílohy 2-4 z návrhu OP vyřazeny
---------------------------	--	--

Řídící orgán OP Doprava prohlašuje, že v souladu se standardními národními postupy a v souladu s příslušnou legislativou EU (např. směrnice o EIA a ochraně přírody a o ekonomické analýze nákladů a přínosů) varianty tras jednotlivých projektů jsou posuzovány v jejich přípravné fázi.

Uplatnění principů partnerství je také významným krokem k úspěšné realizaci a koordinaci, a to jak ze směru od NSRR, tak i k nižším úrovním implementace. Do implementace, monitoringu a evaluace OP Doprava jsou zapojeni partneři prostřednictvím Monitorovacího výboru (viz kap. 4.10.1).

2.2.5.2 Popis hlavních zjištění hodnocení ex-ante a SEA

Hodnocení ex-ante

Hodnocení ex-ante bylo prováděno průběžně tak, jak byly postupně zpracovávány jednotlivé kapitoly a verze OP Doprava. Hodnocením ex-ante pověřil ŘO OP Doprava společnost DHV CR, spol. s r.o., zastoupenou Ing. Václavem Starým resp. Ing. Janem Kašíkem.

V průběhu zpracování ex-ante evaluace byly v období březen – duben 2006 vypracovány čtyři dílčí zprávy, jejichž shrnutím pak je předběžná závěrečná zpráva z května 2006. Finální zpráva byla vypracována v únoru 2007. Cílem průběžného hodnocení bylo poskytnout zpracovateli a pořizovateli OP Doprava připomínky a doporučit úpravy zpracované analýzy a uspořádání strategie, včetně návrhu prioritních os dle předepsaných metodik.

1. dílčí zpráva hodnotí pracovní verzi programu z února 2006, předmětem hodnocení druhé a třetí dílčí zprávy byla pracovní verze z 8.3.2006, 4. dílčí zpráva se zabývá přepracovanou verzí OP Doprava ze 30.3.2006, předběžná závěrečná zpráva hodnotí verzi programu z 27.4.2006 a finální zpráva k verzi z 15.listopadu 2006.

Základním cílem hodnocení analytické fáze přípravy bylo ověřit, jestli byly v rámci zpracování analýz identifikovány hlavní problémy v oboru dopravy, jestli bylo definováno, v čem spočívá rozvojový potenciál oboru. Byly též hodnoceny vazby analýz na zpracovaný NSRR a SOZS. Při hodnocení bylo též zjišťováno, jestli je analýza a struktura strategie a stanovení prioritních os zpracováno v souladu s nařízením Rady 2004/0163 (AVC), 2004/0166 (AVC) a 2004/0167 (AVC). Dále byla hodnocena shoda s Metodikou pro přípravu programových dokumentů pro období 2007 – 2013 MMR ČR, aktualizace II z února 2006.

Bez adekvátního podchycení hlavních problémů a potřeb, silných stránek a příležitostí nelze vytvořit úspěšnou rozvojovou strategii. Tyto podmínky totiž podstatným způsobem ovlivňují možnosti řešení identifikovaných problémů a musí být reflektovány v navrhované strategii.

Hodnocení bylo zaměřeno především na zodpovězení těchto **hlavních vybraných otázek**:

- Zabývá se analýza hlavními problémy v oboru?
- Je analýza SWOT orientována na problémy, které by měl řešit FS a ERDF?

- Podařilo se ve SWOT analýze shrnout nejvýznamnější zjištění ze situační analýzy a seřadit je podle významu?
- Existuje jasná vazba mezi situační analýzou, analýzou SWOT, strategií a výběrem prioritních os a tyto jsou konzistentní s globálním cílem a specifickými cíli a je odůvodnění navržených prioritních os v souladu s národními a komunitárními politikami a s dokumenty a v souladu s obecnými cíli politiky soudržnosti?
- Je u každé prioritní osy uveden způsob realizace?
- Lze cíle, jejichž dosažení se předpokládá, kvantifikovat pomocí indikátorů u všech prioritních os?
- Byly problémy, na něž jsou prioritní osy zaměřeny identifikovány v situační analýze a analýze SWOT?
- Je specifikováno, které instituce budou plnit konkrétní funkce v rámci implementačního systému?

Shrnutí hlavních závěrů, nálezů, doporučení a informací a způsob jejich zapracování

Založeno na finální zprávě ex-ante evaluace – zkráceno a aktualizováno včetně doplnění komentářů ze strany ŘO

Relevance navržených intervencí a indikátorů

Navržené intervence vycházejí ze zvolené strategie, která stanovuje globální cíl a specifické cíle operačního programu a jeho prioritní osy. Navržené intervence zcela naplňují globální cíl Zlepšení dostupnosti dopravou. Převažují prioritní osy preferující rozvojové prvky v oboru dopravní infrastruktury, která je klíčem k následnému ekonomickému rozvoji území. Pro tento cíl je program logicky a věcně správně strukturován na jednotlivé prioritní osy a oblasti podpory. Příklady intervencí jsou vhodně popsány.

Během ex-ante hodnocení bylo opakovaně doporučováno propojit cíle prioritních os s výstupy situační a SWOT analýzy.

ŘO zpracoval novou verzi SWOT analýzy. Tato nová verze SWOT analýzy lépe propojuje společensko-ekonomickou analýzu a strategii. Sociálně-ekonomická analýza a strategická část OP Doprava byla následně přepracována na základě úvodních připomínek EK.

V některých případech chybí indikátory výstupu pro cíle prioritní osy a je proto nemožné odůvodnit splnění příslušných cílů. Specifické cíle jsou navrženy přesněji včetně lepšího propojení na indikátory výstupu, ale nejsou dostatečně diferencovány a jsou často příliš obecné.

Na základě připomínek ex-ante hodnotitele a připomínek uvedených v pozičním dokumentu a rovněž i požadavků a doporučení Pracovního dokumentu č. 2 ŘO přepracoval sadu monitorovacích indikátorů. Nová sada je pro monitorování skutečného pokroku OP Doprava a jeho dopadu na plnění cílů DP ČR vhodnější.

Vyhodnocení předpokládaných dopadů intervencí

Výsledkem realizace OP Doprava by mělo být naplnění následujících cílů:

- Zlepšená a udržitelná konkurenceschopnost železniční dopravy;
- Zlepšení dostupnosti regionů železniční dopravou;
- Zlepšení dostupnosti center měst příměstskou železniční dopravou;

- Zlepšení meziregionální dostupnosti silniční dopravou nově vybudovanými úseky dálnic a rychlostních silnic;
- Navýšení podílu železniční a vnitrozemské vodní dopravy na dopravním trhu;
- Investice do čisté městské dopravy v oblasti hl. m. Prahy.

Dopadem realizace OP Doprava bude stimulace ekonomického růstu a snižování nezaměstnanosti v regionech, nižší nehodovost a zlepšení životního prostředí v obydlených oblastech. Účinnost poskytnuté podpory podle stanovených prioritních os bude vysoká: popsání problémy jsou nejzásadnějšími dopravními problémy ČR s přímým dopadem na ekonomickou situaci.

Investice podporující čistou městskou dopravu nejsou jednoznačně rozděleny mezi ROPy a OP Doprava.

Původní oblast podpory prioritní osy 6 (podpora regionální městské dopravy) byla převedena do ROPů. Prioritní osa 5 je zaměřena výlučně na hl. m. Prahu a konkrétně pražské metro. Ostatní druhy městské veřejné dopravy v oblasti hl. m. Prahy jsou financovány z OP Praha – Konkurenceschopnost.

Vyhodnocení finančních zdrojů

Finanční zdroje OP Doprava byly rozděleny do indikativního finančního plánu v souladu s požadavky příslušných předpisů EU.

Finanční zdroje OP Doprava (21% celkové alokace NSRR) nevyjadřují zcela důležitost dopravní infrastruktury pro ekonomický růst.

Podíl OP Doprava na alokaci NSRR byl navýšen na 22,5%. Většina navýšení byla použita pro financování železničních projektů na síti TEN-T.

MD ve spolupráci s MMR a kraji rovněž dosáhlo navýšení alokace ERDF pro ROPy za účelem naplňování jejich cílů v sektoru dopravy.

Vyhodnocení absorpční kapacity

Absorpční kapacita projektů, které by mohly být financovány z OP Doprava, je předpokládána ve výši 890 mld. Kč. Tato kapacita překračuje finanční možnosti jak národních prostředků, tak i fondů EU.

Nejdůležitějším rizikem, které může snížit reálnou absorpční kapacitu, je prodloužení při přípravě projektů, které může vést k problémům ve vztahu k pravidlům n+3 a n+2, a zejména v případě vysoké koncentrace finančních prostředků v posledních dvou letech programového období mohou ovlivnit rozhodnutí o podpoře konkrétního projektu z dopravních potřeb na potřebu včas vynaložit prostředky fondů EU.

ŘO připravil Harmonogram výstavby dopravní infrastruktury 2008-2013, který by měl zajistit řádné rozložení finančních zdrojů OP Doprava v průběhu celého programovacího období s ohledem na rozložení národních a ostatních zdrojů.

Závěr hodnocení ex-ante

Zpracované ex-ante hodnocení konstatovalo, že zůstaly dílčí nedostatky ve vazbě mezi situační a SWOT analýzou i mezi SWOT analýzou a návrhem strategie, popis výchozího stavu jednotlivých prioritních os však poskytuje velmi výstižné východisko pro formulaci příslušných globálních a specifických cílů i oblastí podpory. Systém navržených prioritních os a oblastí podpory odpovídá potřebám dopravy ČR. Navržené oblasti podpory a příklady intervencí poskytují velmi dobrý systém pro předkládání i posuzování jednotlivých projektů k podpoře. Všechny intervence jsou ekonomicky odůvodněné a vedou k naplnění globálního cíle OP Doprava Zlepšení dostupnosti dopravou. Prioritní osy a cíle jsou v souladu s NPR, –SOZS, DP ČR i DP EU. Systém indikátorů je navržen cíleně a vhodně pro kvantifikaci. Adekvátně k významu prioritních os je navrženo finanční zajištění. Přes celkově nižší alokaci prostředků pro OP Doprava, než by vyplývalo z významu dopravní infrastruktury pro podporu konkurenceschopnosti a její nákladnosti, je další rozdělení prostředků účelné. Absorpční kapacita je naprosto dostatečná vzhledem k alokovaným prostředkům. Realizační část je zpracována úplně a přehledně.

Úplné texty hodnocení ex-ante jsou uloženy v archivu Řídícího orgánu OP Doprava.

Hodnocení SEA

Posuzování vlivů koncepcí na životní prostředí je v ČR upraveno zákonem č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění zákona č. 93/2004 Sb.

Posouzení vlivů OP Doprava na životní prostředí (dále také „SEA“) proběhlo podle požadavků výše citovaného zákona transponujícího Směrnici o SEA (Směrnice 2001/42/ES) . Při zpracování posouzení byla zohledněna Metodika posuzování vlivů koncepcí na životní prostředí (MŽP, edice Planeta 7/2004), dále „Handbook on Environmental Assessment of Regional Development Plans and EU Structural Funds Programmes“ (DG XI, 1998), a nejnovější metodická doporučení „Handbook on SEA for Cohesion Policy 2007-2013“ (Greening Regional Development Programmes Network, únor 2006).

OP Doprava byl také podroben hodnocení dle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění (tzv. hodnocení vlivů na lokality soustavy Natura 2000).

Zpracovatel SEA postupně připomínkoval jednotlivé verze OP Doprava zda a v jaké podobě obsahují problematiku životního prostředí ve vztahu k referenčním cílům ochrany životního prostředí. Připomínky byly průběžně zapracovávány do textu jednotlivých verzí OP Doprava.

Pro zjištění, zda OP Doprava může při realizaci mít závažné vlivy na životní prostředí, bylo provedeno hodnocení jednotlivých navržených prioritních os vzhledem k referenčním cílům ochrany životního prostředí, tj. zda a jakým způsobem priority přispívají (či nikoliv) k naplňování referenčních cílů. Kromě vlivu byl u hodnocených oblastí podpory hodnocen také charakter vlivu a možnost kumulace a synergie s jinými vlivy. Vzhledem ke strategickému charakteru OP Doprava nebylo možné identifikovat případné specifické negativní vlivy na životní prostředí v konkrétních lokalitách nebo oblastech. Hlavním cílem hodnocení OP Doprava v rámci SEA bylo zjištění, zda návrh OP Doprava dostatečně zohledňuje problematiku životního prostředí a jeho ochrany, respektive zda neobsahuje návrhy, které by mohly představovat potenciální rizika pro životní prostředí. Opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci případných negativních vlivů koncepce na životní prostředí lze v případě OP

Doprava chápat jako způsob a míru zohlednění problematiky životního prostředí a jeho ochrany v jednotlivých částech OP Doprava.

Výsledkem procesu SEA OP Doprava bylo stanovisko, že OP Doprava nebude mít celkový negativní dopad na životní prostředí, pokud bude splněno několik podmínek³

Cíle OP Doprava by měly zaručit, že realizované projekty budou mít pozitivní dopad na životní prostředí díky upřednostňování druhů dopravy šetrnějších k životnímu prostředí, investicím do omezování hluku a zvýšené bezpečnosti u všech druhů dopravy. Výstavba obchvatů sníží znečištění ovzduší a hladiny hluku na území měst.

Na základě hodnocení jednotlivých oblastí podpory vzhledem k referenčním cílům ochrany životního prostředí pak byly předloženy návrhy na minimalizaci environmentálních rizik, návrh environmentálních kritérií pro výběr projektů a návrh na jejich začlenění do systému hodnocení a výběru projektů, předkládaných k získání podpory z OP Doprava⁴

Realizace těchto návrhů zajistí, aby nebyly podpořeny projekty s negativními vlivy na životní prostředí, naopak aby podpora byla směřována na projekty, které mohou přispět ke zlepšení stavu životního prostředí v ČR. Navržen byl rovněž způsob sledování vlivů implementace OP Doprava na životní prostředí.

Zpracovatel SEA OP Doprava předpokládá, že návrhy monitoringu a hodnotících kritérií hodnoceného OP Doprava budou upraveny. Zpracovatel SEA navrhl doplňující monitorovací indikátory a hodnotící kritéria, které byly zapracovány do Projektové žádosti OP Doprava (viz www.opd.cz – projektová žádost) a jsou hodnoceny v rámci procesu schvalování projektu. Uvedené monitorovací indikátory budou obsaženy v Roční zprávě o postupu předkládané MV. Zapracování těchto indikátorů bylo jednou z podmínek (v souladu s čl. 9 Směrnice o SEA) souhlasného stanoviska MŽP k SEA OP Doprava⁵

Hodnotitel SEA předpokládá, že návrh monitorovacích a hodnotících kritérií bude upravován podle způsobu implementace OP Doprava a podle charakteru jednotlivých předkládaných projektů v návazných implementačních dokumentech. Splnění tohoto předpokladu znamená zajištění dostatečných personálních a odborných kapacit v rámci celkového systému sledování dopadů implementace OP Doprava, tak jak vyplývá i ze závěrů SEA NSRR.

Provedení přeshraničních konzultací k SEA OP Doprava bylo bráno v úvahu, avšak MŽP neidentifikovalo z hlediska ČR žádný právní základ k zahájení této procedury a žádný sousedící stát nevznesl požadavek na tyto konzultace. Obdobný přístup byl MŽP aplikován u SEA NSRR, z něhož OP Doprava vychází. SEA tým pod vedením Ing. Jany Svobodové navrhl souhlasné stanovisko SEA k OP Doprava. V rámci procesu hodnocení SEA proběhl kulatý stůl – setkání se zástupci veřejnosti dne 9.5.2006 v Praze a veřejné projednání návrhu OP Doprava a jeho

³ Viz souhlasné stanovisko k návrhu OP Doprava (www.opd.cz nebo úřední webová stránka SEA procedur v ČR <http://eia.cenia.cz/sea/koncepce/detail.php?id=MZP026K>)

⁴ Viz Posouzení koncepce podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění zákona č. 93/2004 Sb., včetně hodnocení vlivu koncepce na evropsky významné lokality a ptačí oblasti dle zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny ve znění pozdějších předpisů. Dokument je k dispozici na oficiální webové stránce SEA procedur v ČR <http://eia.cenia.cz/sea/koncepce/detail.php?id=MZP026K>

⁵ Seznam indikátorů – viz též Posouzení koncepce podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění zákona č. 93/2004 Sb., včetně hodnocení vlivu koncepce na evropsky významné lokality a ptačí oblasti dle zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny ve znění pozdějších předpisů. Dokument je k dispozici na oficiální webové stránce SEA procedur v ČR <http://eia.cenia.cz/sea/koncepce/detail.php?id=MZP026K>, kapitola 9.2

Podmínky souhlasného stanoviska - viz Souhlasné stanovisko k návrhu OP Doprava (www.opd.cz nebo úřední webová stránka SEA procedur v ČR <http://eia.cenia.cz/sea/koncepce/detail.php?id=MZP026K>)

SEA posouzení dne 30.10.2006 v Praze. Dne 13.11.2006 vydalo Ministerstvo životního prostředí k návrhu koncepce „Operační program Doprava pro období 2007 – 2013“ souhlasné stanovisko podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění zákona č. 93/2004 Sb., které odpovídá výroku uvedenému v čl. 9 Směrnice o SEA a bylo zveřejněno na oficiální stránce SEA procedur v ČR <http://eia.cenia.cz/sea/koncepce/detail.php?id=MZP026K>.

Souhlasné stanovisko MŽP je založeno také na připomínkách veřejnosti a návrzích k OP Doprava vznesených v rámci SEA procesu. Připomínky vznesené před konáním veřejného projednání jsou obsaženy v Posouzení koncepce⁶ a kompletní připomínky veřejnosti, včetně připomínek obsažených v Posouzení koncepce a připomínek vznesených partnery, jsou zveřejněny na adrese www.opd.cz/cz/programove-dokumenty.

Hodnocení indikativního listu velkých projektů

OP Doprava byl do hodnocení SEA předložen včetně přílohy č. 1 – indikativního listu velkých projektů. Předkladatel zároveň v textu OP Doprava deklaroval, že mapy (na základě připomínek veřejnosti později vyřazené) a přehledy projektů uvedené v příloze č. 1, 2, 3, 4 je nutno považovat za indikativní. Údaje v nich můžou být zpřesňovány a měněny v průběhu programovacího období v souladu se schvalovacími procesy v rámci ČR a to jak co se týče jednotlivých projektů včetně jejich celkových nákladů, tak i variant vedení dopravních tahů v souladu s příslušnou legislativou EU (k posuzování vlivů na životní prostředí a ochraně přírody).

Na základě tohoto konstatování Ministerstvem dopravy, předložených podkladů v rámci SEA a na základě diskuse v SEA týmu, se zpracovatelé SEA podrobněji k uvedené příloze nevyjadřují v rámci hodnocení dopadů těchto projektů na životní prostředí v konkrétní podobě a to z důvodu navazujících procesů, kterými uvedené projekty projdou a které vyžaduje česká legislativa – EIA – zákon č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů, Natura 2000 – zákon č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů a územní plánování a územní povolení resp. stavební povolení dle zákona č. 50/1976, ve znění pozdějších předpisů. To znamená, že výběr variant a podmínky realizace budou stanoveny v rámci těchto citovaných procesů.

Současně však na základě požadavku Ministerstva životního prostředí obsahuje Vyhodnocení koncepce dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění zák. č. 93/2004 Sb., včetně hodnocení vlivů koncepce na evropsky významné lokality a ptačí oblasti dle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „Vyhodnocení SEA“) tabulku projektů nad 1,5 mld. Kč, kde jsou uvedeny informace o připravenosti staveb/projektů z hlediska procesu EIA, územního rozhodnutí, stavebního povolení a Natura 2000 (vazba na lokality soustavy Natura 2000) viz kapitola 6.4 Vyhodnocení SEA.

2.2.5.3 Horizontální témata

Orientace OP Doprava na léta 2007 – 2013 navazuje na priority NSRR a na vymezení prioritních oblastí hospodářské a sociální soudržnosti pro období let 2007 – 2013. Při definici prioritních os byla zvažována i horizontální témata, která dle nových nařízení mají být

⁶ Viz příloha č. 4 Posouzení koncepce podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění zákona č. 93/2004 Sb., včetně hodnocení vlivu koncepce na evropsky významné lokality a ptačí oblasti dle zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny ve znění pozdějších předpisů. Dokument je k dispozici na oficiální webové stránce SEA procedur v ČR

respektována. Jsou zastupována rovnými příležitostmi žen a mužů a životním prostředím. Informační společnost, která byla dosud také jako horizontální priorita, je přesunuta do prioritních oblastí. Horizontální témata jsou sledována v celém OP Doprava, i když v indikátorech se projevují jen u životního prostředí v rozsahu požadavků SEA NSRR a OP Doprava nad seznam indikátorů uvedený v kapitole 3.

2.2.5.3.1 Udržitelný rozvoj

Udržitelný rozvoj z hlediska dopravy je takový rozvoj, který uspokojuje potřeby současnosti, aniž by oslaboval možnosti budoucím generacím naplňovat jejich vlastní potřeby. Základním dokumentem na národní úrovni, řešícím problematiku udržitelného rozvoje v ČR, je Strategie udržitelného rozvoje ČR.

Strategické a dílčí cíle a nástroje Strategie udržitelného rozvoje ČR jsou formulovány i ve vztahu k oblasti dopravy přímým nebo nepřímým a z nich jsou při řešení OP Doprava důležité tyto:

V rámci **ekonomického pilíře** v oblasti **posilování konkurenceschopnosti ekonomiky** je v cíli 1, tj. udržení stability ekonomiky ČR a zajištění její odolnosti vůči vnějším a vnitřním vlivům, třeba zajistit:

- kvalitní dopravní infrastrukturu (propojení transevropských dopravních sítí s následným preferováním rekonstrukcí a modernizací existujících dopravních cest před novou výstavbou a s opatřeními preferujícími železniční dopravu před silniční dopravou nákladů, zlepšení nevyhovujících parametrů dopravní infrastruktury na regionální a místní úrovni, kvalitní údržba),
- kvalitní dopravní obsluhu území ČR,
- podmínky pro udržitelnou mobilitu osob a nákladů (dopravu zaměřenou na uživatele),
- rozvoj ekologicky šetrných forem dopravy (veřejná doprava, podpora užívání alternativních pohonných hmot).

V cíli 2, tj. vytváření podmínek pro hospodářský růst schopný zajistit, při minimálních dopadech na životní prostředí, optimální zaměstnanost, financování veřejných služeb a postupné snižování vnitřního dluhu, je třeba zajistit:

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

V cíli 3, tj. při flexibilní ekonomice, založené na znalostech a dovednostech, je třeba zajistit:

- efektivnost dopravy a podporu vzniku integrovaných dopravních systémů.

V rámci **environmentálního pilíře** v oblasti ochrany přírody, životního prostředí, přírodních zdrojů a krajiny v cíli 2 (minimalizace střetů zájmů mezi hospodářskými aktivitami a ochranou životního prostředí) je třeba zajistit:

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

V rámci **správy věcí veřejných** je třeba zajistit:

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

Je nutno zdůraznit, že politika ES na ochranu životního prostředí představuje stěžejní východisko pro NSRR, což se jasně promítá do formulace globálního cíle. Návazně jsou tyto principy dodržovány i v OP Doprava. Environmentální aspekty představují důležité kritérium pro výběr projektů. Důraz je kladen na zachování a obnovu přírodního bohatství, kulturního rázu a ekologické stability krajiny a zvýšení environmentálního povědomí občanů a jejich zapojení do rozhodovacího procesu. Ve všech prioritních osách OP Doprava se objevuje snaha o dosažení zmírnění negativního vlivu dopravy na životní prostředí. Jedná se především o sledování znečištění vzduchu, případně i půdy, a o hlukovou zátěž.

2.2.5.3.2 Rovnost příležitostí

Princip rovných příležitostí (mužů a žen a skupin ohrožených sociálním vyloučením) bude uplatňován v rámci celé implementace OP Doprava. Veřejná doprava je jedním z předpokladů pro zajištění osobní mobility zejména pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace, ale také pro rodiče s dětmi.

Rovněž jedním ze základních průřezových úkolů DP ČR v dopravě je vytvářet podmínky pro fyzickou přístupnost k dopravě pro všechny skupiny obyvatelstva.

V prioritních osách operačního programu Doprava obsahujících oblasti podpory v rámci železniční dopravy a výstavby metra bude součástí vytváření podmínek pro zlepšení přístupu osob se sníženou schopností pohybu a orientace. Tam, kde bude tento problém relevantní (např. rekonstrukce železničního uzlu), bude brán zřetel na umožnění bezbariérového přístupu. U silniční infrastruktury se jedná např. o vybavení bezbariérovými přechody vybavenými informačními systémy, atd., tam, kde je tento požadavek relevantní.

2.2.5.4 Aplikace principu Partnerství veřejného a soukromého sektoru (PPP)

Model Partnerství veřejného a soukromého sektoru (PPP - Public Private Partnership) založený na partnerství veřejného a soukromého sektoru nachází nově podporu v závazných předpisech ES upravujících podmínky čerpání dotace z fondů EU v programovém období 2007-2013.

Základem PPP projektu je dlouhodobý smluvní vztah, ve kterém veřejný a soukromý sektor vzájemně sdílí užítky a rizika vyplývající ze zajištění veřejné infrastruktury nebo veřejných služeb. Výhodou PPP je sloučení zkušeností, znalostí a dovedností obou sektorů a přenesení odpovědnosti za rizika na sektor, který je dokáže lépe řídit.

Ve většině případů veřejný sektor svěřuje výkon určité služby soukromému sektoru, a tím využívá jeho organizačních a odborných znalostí a dovedností, které jsou stimulovány nejen výnosem vloženého kapitálu, ale také rizikem jeho ztráty.

Obecně lze říci, že cílem PPP projektů je pořízení základní infrastruktury, která by sloužila veřejnému zájmu, a dále poskytování vhodných druhů veřejných služeb, které soukromý partner dokáže zabezpečit v lepší kvalitě (ve smyslu tzv. hodnoty za peníze), efektivnějším způsobem a za cenu akceptovatelnou veřejným sektorem.

V odůvodněných případech se ukazuje jako vhodné realizovat v rámci opatření operačního programu projekty zahrnující partnerství veřejného a soukromého sektoru. Schválení projektů takového typu musí předcházet splnění následujících podmínek:

- Realizace projektu formou PPP přinese veřejnému sektoru vyšší hodnotu za peníze a zabezpečí vyšší kvalitu projektu;
- Soukromý sektor převezme rizika, která by v případě nerealizování projektu formou PPP nesl veřejný sektor. Soukromý sektor dokáže rizika posoudit v přísnějším režimu než veřejný sektor.

Hlavní význam PPP projektů tak spočívá v posílení absorpční kapacity ČR, aniž by došlo k srovnatelnému rozpočtovému zatížení jako u tradičních veřejných zakázek. U PPP modelu se úhrada závazků veřejného sektoru vyplývajících z pořízení investice odkládá až do fáze, kdy je objekt investice uveden do provozu. Veřejný subjekt se podílí na úhradě nákladů z pořízené investice a za poskytované služby (např. ve formě poplatků za dostupnost) po dobu trvání koncesní smlouvy.

Charakteristické prvky PPP projektů spolufinancovaných z fondů EU:

- dlouhodobé trvání projektu;
- veřejný subjekt či SPV v roli příjemce;
- financování projektu ze soukromých a veřejných zdrojů, přičemž veřejnými zdroji se rozumí fondy EU a národní veřejné prostředky;
- rizika plynoucí z realizace a provozu investice budou rozděleny mezi veřejný subjekt a soukromého partnera, přičemž veřejný sektor bude mít vodítko v řízení rizik od soukromého sektoru;
- veřejné služby budou v provozní fázi zabezpečeny soukromým investorem.

Při volbě a realizaci PPP projektů je zapotřebí věnovat zvýšenou pozornost přípravné fázi projektu spočívající zejména v:

- Vypracování studie technického řešení;
- realizaci právní due-diligence projektu;
- ocenění výhodnosti PPP varianty v porovnání s tradiční veřejnou zakázkou;
- kalkulace hodnoty za peníze;
- realizaci výběrového řízení na soukromého partnera v souladu se zákonem o veřejných zakázkách a koncesním zákonem;
- vytvoření jasného rámce pravidel podle typových žadatelů a typů zamýšlených projektů, která poslouží k obecné medializaci PPP a zároveň ukáže reálnost účelného propojení veřejného, soukromého sektoru a spolufinancování ze zdrojů EU.

Při přípravě projektů PPP je potřebné respektovat ustanovení zákona o veřejných zakázkách a koncesního zákona, zejména pravidla koncesního řízení, dále způsobilost a vhodnost příjemců podpory z fondů EU a požadavky na způsobilé (uhraditelné z prostředků EU) výdaje projektu.

Projekty PPP budou vyžadovat větší nároky na odbornou a administrativní kapacitu při implementaci a řízení, ale také při monitorovacích a kontrolních aktivitách. V případě, že příjemcem pomoci z fondů EU bude veřejný subjekt, je potřebné v koncesní smlouvě definovat data, která budou při monitorovacích a kontrolních aktivitách vyžadována od soukromého partnera.

Příprava projektů PPP v rámci prioritních os tohoto operačního programu musí také zohledňovat systém ročních alokací finančních prostředků z OP a tudíž nastavit fázování

projektu podle těchto pravidel. Na druhé straně je nevyhnutelné počítat s přesahem celkového trvání projektu nad 24 měsíců a v krajním případě na celé programovací období 2007-2013.

Financování dopravní infrastruktury prostřednictvím PPP je v současné době připravováno. Vzhledem k nedostatku praktických zkušeností s aplikací tohoto modelu na podmínky ČR byly vládou vybrány tzv. prioritní projekty, kterými jsou v dopravě „AirCon“ (modernizace železničního spojení Praha – Kladno s výstavbou připojení na letiště Praha – Ruzyně včetně provozu a údržby) a „D3“ (výstavba, financování a údržba úseku dálnice D3 Tábor-Bošilec). Projekt AirCon se nachází ve fázi přípravy, pro projekt D3 již byli vybráni poradci.

Vzhledem k omezenému množství zdrojů finančních prostředků nezbytných na výstavbu a údržbu kvalitní dopravní infrastruktury se předpokládá, že partnerství veřejného a soukromého sektoru bude do budoucna významným zdrojem financování. Tento model se však ve větší míře bude aplikovat až v druhé polovině programového období 2007-2013 a dále v programovém období 2014-2020 i s ohledem na skutečnost, že praktické zkušenosti získané realizací schválených prioritních projektů nelze očekávat dříve než za několik let.

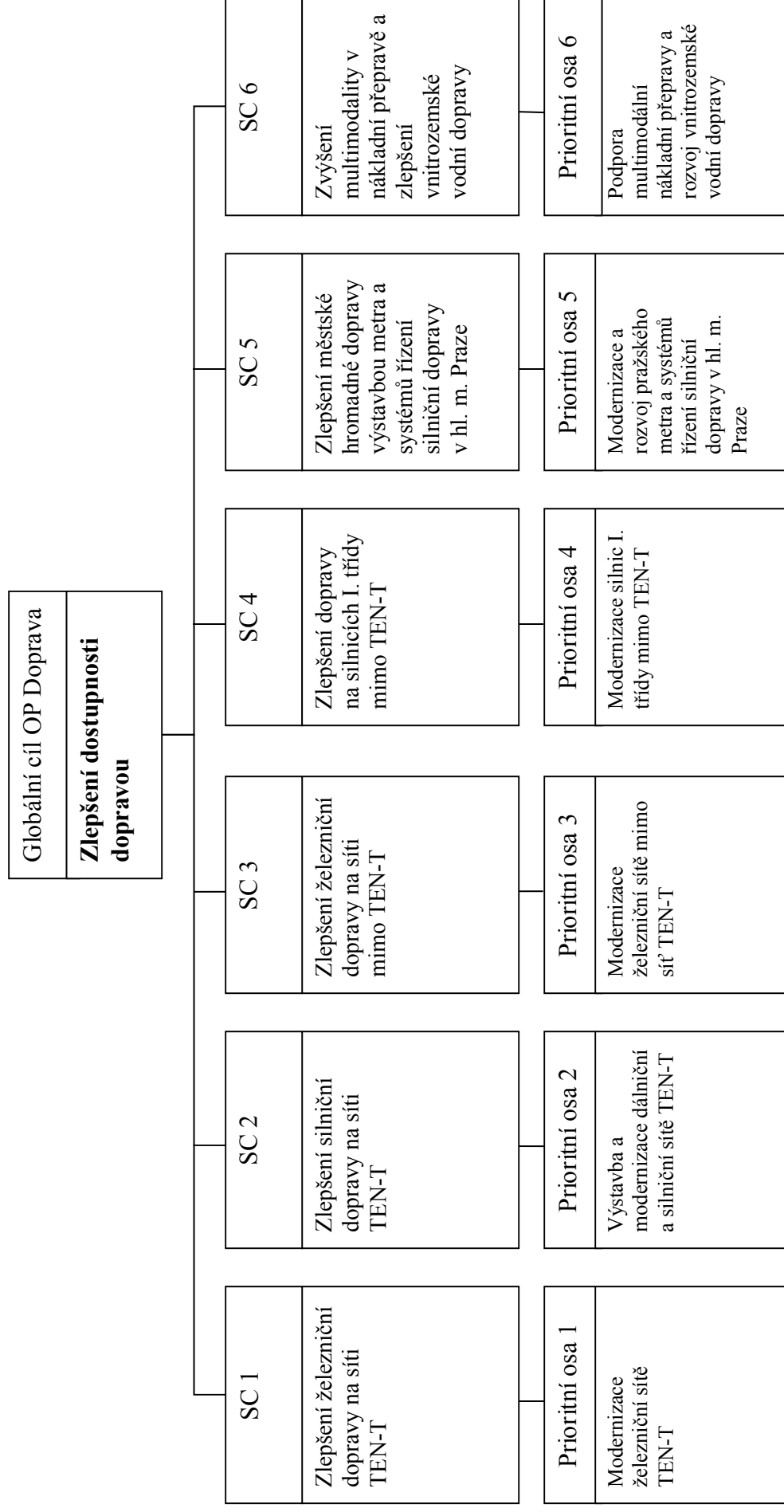
3 PRIORITYNÍ OSY A INDIKÁTORY

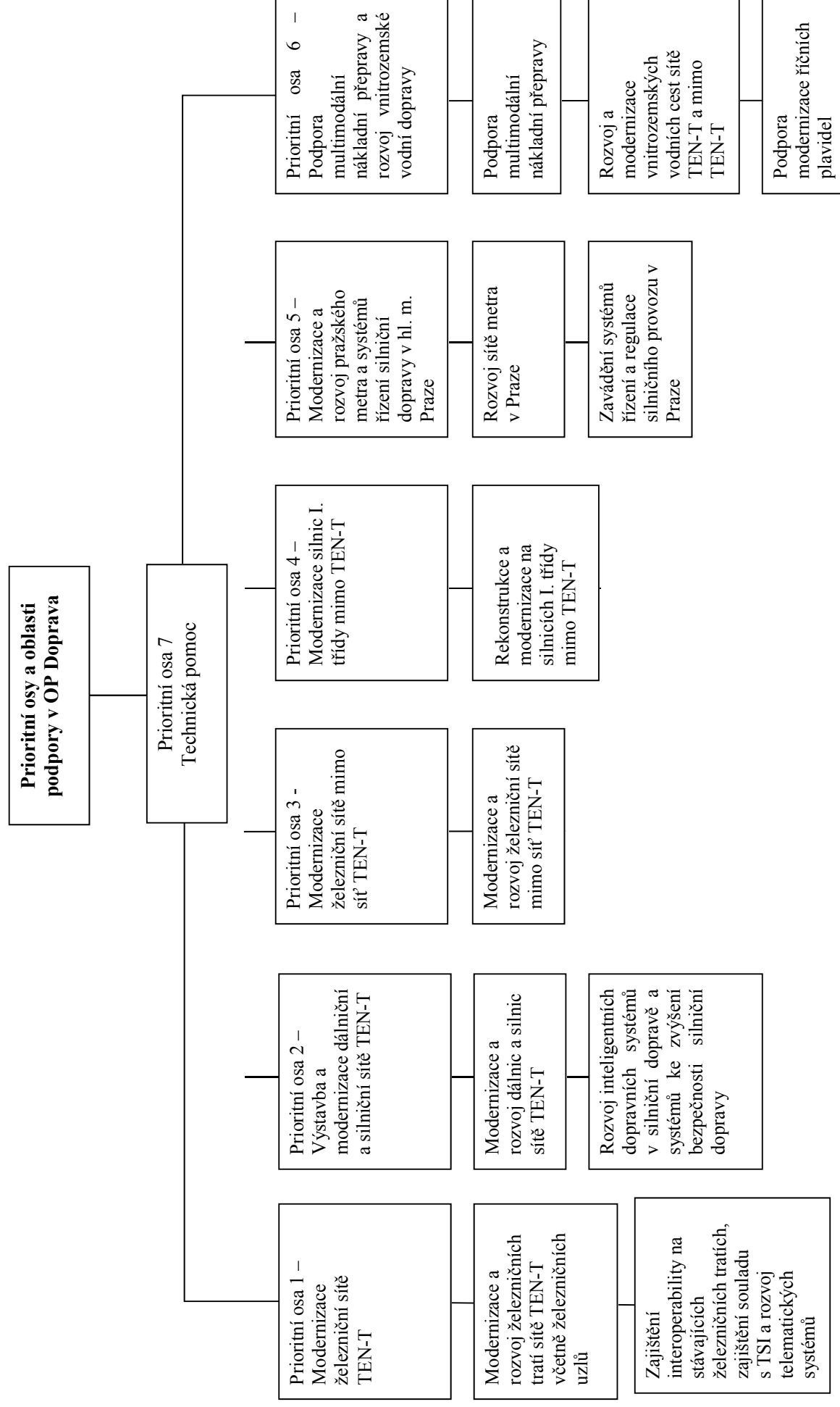
Vazba SC OP Doprava a prioritních os OP Doprava – viz schéma na následující straně.

Tab. č. 23: Kategorizace oblastí intervence v jednotlivých prioritních osách

Kód	Oblast intervence
Prioritní osa 1 – Modernizace železniční sítě TEN-T	
17	Železnice (TEN-T)
19	Mobilní železniční prostředky (TEN-T)
Prioritní osa 2 – Výstavba a modernizace dálniční a silniční sítě TEN-T	
21	Dálnice (TEN-T)
28	Inteligentní dopravní systémy
Prioritní osa 3 – Modernizace železniční sítě mimo sítě TEN-T	
16	Železnice
Prioritní osa 4 – Modernizace silnic I. třídy mimo TEN-T	
20	Dálnice (R mimo TEN)
22	Státní silnice
28	Inteligentní dopravní systémy
Prioritní osa 5 – Modernizace a rozvoj pražského metra a systémů řízení silniční dopravy v hl. m. Praze	
25	Městská doprava
28	Inteligentní dopravní systémy
Prioritní osa 6 – Podpora multimodální nákladní přepravy a rozvoj vnitrozemské vodní dopravy	
26	Multimodální doprava
27	Multimodální doprava (TEN-T)
31	Vnitrozemské vodní cesty
32	Vnitrozemské vodní cesty (TEN-T)
Prioritní osa 7 – Technická pomoc FS	
85	Příprava, provádění, monitorování a kontrola
86	Hodnocení a studie; informace a komunikace

Cíle a prioritní osy OP Doprava včetně oblastí podpory jsou znázorněny v následujících schématech:





3.1 Prioritní osy a oblasti podpory OP Doprava

Prioritní osy OP Doprava byly stanoveny tak, aby naplňovaly a rozpracovávaly příslušnou prioritu NSRR a přispívaly tak ke zlepšení dostupnosti území dopravními spojeními. Jejich obsahové zaměření je v souladu s příslušnými ustanoveními Strategických obecných zásad Společenství a zároveň i hlavními závěry ex-ante hodnocení OP Doprava.

3.1.1 Prioritní osa 1 – Modernizace železniční sítě TEN-T

Podpora v prioritní ose 1 **Modernizace železniční sítě TEN-T** bude soustředěna v první řadě na ty úseky železniční sítě, které jsou součástí prioritních projektů, které jsou uvedeny v rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 884/2004/ES. Dále bude v této oblasti podporována modernizace a rozvoj dalších železničních tratí na síti TEN-T, železničních uzlů a zajištění interoperability jak železniční infrastruktury, tak i vozidel, která na ní budou využívána.

3.1.1.1 Výchozí stav

Stávající síť železničních tratí v ČR ležících na síti TEN-T je z části v nevyhovujícím stavu pokud jde o technické a bezpečnostní parametry a kvalitu dopravní cesty. Postupující modernizace železničních koridorů, které tvoří podstatnou část železniční sítě TEN-T na území ČR, sice zlepšila parametry železničních tratí na již modernizovaných úsecích, stále ovšem zbývá dokončit modernizaci podstatné části sítě, včetně nekoridorových tratí, které jsou součástí TEN-T.

V České republice byla na většině úseků dokončena modernizace I. a II. národního železničního koridoru. Pro realizaci této modernizace byly použity i finanční prostředky předvstupního nástroje ISPA a následně Fondu soudržnosti.

Při modernizaci I. národního železničního koridoru, který na území České republiky odpovídá IV. transevropskému koridoru (TEN-T PP 22), byly využity prostředky ISPA/FS pro spolufinancování projektů „Optimalizace traťového úseku Ústí nad Orlicí – Česká Třebová“ a „Modernizace traťového úseku Zábřeh – Přelouč“ v celkové výši 38,98 mil. EUR. Dále je v současné době na I. národním železničním koridoru realizován pilotní projekt ETCS v České republice (Evropský vlakový zabezpečovací systém) na úseku Poříčany – Kolín se schváleným příspěvkem z FS ve výši 7,35 mil. EUR, předpokládaný termín dokončení projektu je rok 2010.

Při modernizaci II. národního železničního koridoru (spojení mezi TEN-T PP 22 a 23), který tvoří spojnici mezi IV. a VI. transevropským koridorem, byly použity prostředky FS na dokončený projekt „Optimalizace traťového úseku Zábřeh na Moravě“ ve výši 72,78 mil. EUR. V současné době probíhá realizace projektu „Modernizace traťového úseku Červenka – Zábřeh na Moravě“, na který je schválena alokace z FS ve výši 100,15 mil. EUR – dokončení tohoto projektu se předpokládá v roce 2008.

Byla zahájena modernizace dalších dvou tranzitních koridorů (IV. a III.). Avšak v případě ostatních tratí zahrnutých do sítě TEN-T nejsou finanční prostředky na takové zlepšení parametrů, aby se česká železniční síť stala kvalitativně srovnatelnou se sítěmi ve státech EU. Nejnaléhavější je splnit požadavek DP ČR zajistit kapacitní koridory do sousedních států, napojit všechny regiony národního významu na kvalitní železniční síť, zajistit podmínky pro páteřní aglomerační tahy.

K největším nedostatkům železniční sítě TEN-T v ČR patří:

- nevyhovující technický stav části celostátních drah ležících na síti TEN-T,
- nedostatečná úroveň zabezpečovacího zařízení (v mnoha případech stále značně závislá na lidském činiteli),
- nízké traťové rychlosti s častými omezeními trvalými nebo přechodnými,
- nedostatky v interoperabilitě železniční infrastruktury,
- zastaralé železniční uzly,
- malý podíl elektrizovaných tratí,
- velký podíl jednokolejných tratí,
- nevyhovující parametry pro kombinovanou dopravu na většině tratí zahrnutých do sítě TEN-T.

Rozvoj železniční sítě svým tempem nestačí rozvoji sítě silniční a dálniční, což je dáno mj. i tím, že se železniční síť začala modernizovat o 30 let později, ve srovnání se sítěmi dálnic a rychlostních silnic. Modernizace koridorů na rozdíl od novostaveb dálnic je mnohdy jen napravováním zanedbané údržby a často nebývají dosahovány požadované traťové rychlosti v souladu s dohodou AGC. Jako stále důležitější se ukazuje oblast interoperability, jejíž nedostatečná úroveň komplikuje především mezinárodní dopravu. Je potřeba dohnat rovněž deficit v oblasti modernizace některých klíčových železničních uzlů, a to i těch, které jsou součástí tranzitních koridorů. Jejich modernizace zaostává za modernizací vlastních traťových úseků na tranzitních koridorech. Rovněž je potřeba zmínit skutečnost, že naplnění přínosů realizovaných investic je reálně omezováno nevyhovujícím stavem kolejové mechanizace správce železniční dopravní cesty, který je v současnosti velmi špatný a v případě mimořádných událostí může způsobovat neúnosně dlouhé trvání výpadků.

Dále je nezbytné zajistit modernizaci a obnovu železničních kolejových vozidel pro rychlé spojení mezi městy a regiony zejména na síti TEN-T. Stáří v současné době používaných vozidel se pohybuje mezi 20 a 40 lety. Tato vozidla za dobu své životnosti až na výjimky neprošla žádnou modernizací a již nevyhovují současným standardům, např. v zimě jsou časté problémy s vytápěním z důvodu poruch topení a netěsnících oken. Vozy nejsou vybaveny klimatizací ani uzavřeným systémem WC. Současné vozy jsou řešeny pouze jako vozy s kupé, i když cestující požadují též velkoprostorové uspořádání. V kupé druhé třídy je 8 míst k sezení, i když současný standard je 6 míst.

3.1.1.2 Cíle prioritní osy 1

Globálním cílem prioritní osy 1 je **zlepšení železniční dopravy na síti TEN-T**.

Celkové potřeby rozvoje podporovaného v této ose musí být založeny na obslužné strategii umožňující rozvoj kvalitních služeb na železnici, které by následně měly více konkurovat druhům dopravy méně šetrným vůči ŽP, zejména pak silniční dopravě. Tohoto cíle má být dosaženo prostřednictvím následující strategie:

- Zlepšením technických a provozních parametrů infrastruktury pro snížení cestovních časů a zvýšení prostorové průchodnosti, prostřednictvím zvýšení cestovních rychlostí, plynulosti dopravy a odstranění úzkých míst, vyšší bezpečností, zvýšením kultury cestování, vyšší efektivností provozu;
- Rozvojem nového zákaznického prostředí založeného na zlepšení přístupu k službám na železnici (zejména lepším řízením informací a obchodní politiky ve vztahu k cestujícím i

zákazníkům v nákladní dopravě, zlepšením přístupu osob s omezenou schopností pohybu a orientace), dostupností doplňkových služeb nebo používáním značek (branding) pro určité dopravní služby či organizace.

- Zvýšení atraktivity železniční dopravy díky rozšíření geografické mobility obyvatelstva prostřednictvím zajištění rychlého spojení moderními železničními kolejovými vozidly mezi většími městy a regiony České republiky.

Celkovým záměrem tedy není uplatňovat přístup postupného pozvolného zlepšování sítě prostřednictvím oprav místních nedostatků vzniklých v důsledku nedostatečné údržby v minulosti, ale spíše prostřednictvím „jednorázové“ strategie, vytvořit podmínky pro konkurenceschopnost železnice vůči dalším odvětvím, zejména silniční dopravě, a dlouhodobě tuto konkurenceschopnost udržet.

Jedním z hlavních cílů tohoto přístupu bude těžit z růstu trhů, zejména mezinárodních, v důsledku zvýšenému pohybu zboží a osob v ČR a sousedících zemích. V tomto ohledu bude zásadní zajištění interoperability na technické a provozní úrovni jako nezbytné podmínky pro konkurenceschopnost železniční dopravy v mezinárodním kontextu.

Ambiciózní rozvoj železniční dopravy však samozřejmě nemůže být uskutečňován na úkor životního prostředí. Při plánování a výstavbě v dopravě je nutné respektovat veřejný zájem ochrany přírody a krajiny. Na nově budované dopravní infrastrukturu jsou proto nutnou součástí opatření k minimalizaci vlivu dopravního provozu na okolní prostředí. Na stávající infrastrukturu je pak nutné tato opatření dodatečně realizovat pro odstranění ekologické zátěže vyvolané stávající infrastrukturou (zejména hluk a vibrace).

Všechny předpokládané akce musí toto respektovat, a to nejen ve vztahu k chráněným územím podle zákona o ochraně přírody (národní park, chráněná krajinná oblast, (národní) přírodní rezervace a památky), ale také vzhledem k vyhlášení řady lokalit jako součást soustavy NATURA 2000. Dopravní infrastruktura s provozem na ní tvoří nepřírozený dělicí prvek v krajině a způsobuje překážku pro migraci organismů. Omezení střetů s územním systémem ekologické stability (ÚSES), minimalizace narušení přirozených ekosystémů, umožnění migrace organismů a ohled na krajinný ráz bude zohledňován při návrhu tras dopravní infrastruktury.

Při stanovování cílů byl brán zřetel na základní environmentální požadavky na dopravu, stanovené Státní politikou životního prostředí, z nichž některé jsou podmiňující:

- prosazovat opatření ke snižování přepravních nároků a podporovat komplexní přístupy k plánování dopravní infrastruktury, které náležitě vezmou v úvahu environmentální, prostorové, provozní, ekonomické a sociální aspekty v územně plánovacích dokumentacích a dopravních koncepcích;
- podporovat postupnou změnu podílu osobní a nákladní přepravy ve prospěch železniční, kombinované a vnitrozemské vodní dopravy;
- omezit fragmentaci krajiny novými trasami snahou využívat především stávající silnice popř. jejich koridory k modernizaci silniční sítě;
- věnovat zvýšenou pozornost přepravě nebezpečných věcí;
- podporovat vhodná technická a infrastrukturní opatření (obchvaty, protihlukové bariéry) vedoucí k minimalizaci zdravotních rizik a negativních vlivů na životní prostředí (hluk, emise, zábery pozemků).

Globálního cíle prioritní osy 1 bude dosaženo prostřednictvím **specifických cílů**:

- rozšíření a zkvalitnění železniční sítě TEN-T
- přizpůsobení parametrů standardům EU

- zvýšení atraktivity veřejné hromadné dopravy

Navrženým specifickým cílům prioritní osy 1 odpovídají tyto **oblasti podpory**:

- **Modernizace a rozvoj železničních tratí sítě TEN-T včetně železničních uzlů**

Specifických cílů prioritní osy bude dosaženo těmito intervencemi:

- dokončením modernizace tranzitních koridorů,
- pokračováním ve výstavbě dalších úseků sítě TEN-T,
- modernizací rozhodujících železničních uzlů na síti TEN-T,
- rekonstrukcí dalších železničních tratí zařazených do sítě TEN-T za účelem zajištění technických a provozních výkonnostních parametrů potřebných pro poskytování požadované úrovně služeb zákazníkům včetně modernizací nádražních budov na těchto rekonstruovaných tratích, s vysokou mírou provozu a počtem cestujících, která jsou v majetku správce infrastruktury, za předpokladu, že tato infrastruktura přispěje k lepšímu přístupu pro osoby s hendikepem či sníženou pohyblivostí a že bude moci být využívána všemi soutěžiteli v železniční dopravě,
- realizací technických opatření vedoucích k minimalizaci vlivů dokončených staveb na jednotlivé složky životního prostředí a veřejného zdraví
- nákup nových a modernizace kolejových mechanismů v návaznosti na implementaci projektů OPD v rámci výše uvedených intervencí v rozsahu odrážejícím poměr celkové délky železniční sítě TEN-T a délky sítě podpořené intervencemi OPD.

- **Zajištění interoperability na stávajících železničních tratích, zajištění souladu s Technickými specifikacemi pro interoperabilitu (TSI) a rozvoj telematických systémů**

Specifických cílů prioritní osy bude dosaženo prostřednictvím těchto intervencí:

- zajišťováním interoperability implementací TSI a dálkového řízení provozu, včetně úprav vozidel.
- Rozvoj potřebné infrastruktury a vybavení pro zvýšení provozního a přepravního výkonu na železničních tratích
- Zavádění operačních systémů pro zajištění plynulosti provozu včetně systémů řízení provozu a dopravních dispečerských systémů, systémů sledování a správy majetku a systémů plánování a řízení údržby
- Zavádění systémů na podporu řízení vztahů se zákazníky (např. informační systémy pro cestující, jízdenkové a rezervační systémy)
- Zlepšování přístupu pro osoby se sníženou mobilitou
- Výstavba infrastruktury vytvářející předpoklady pro postupné zavádění centralizovaného dálkového řízení provozu v rámci celé železniční sítě ČR

- **Pořízení a modernizace železničních kolejových vozidel pro rychlé spojení mezi městy a regiony ČR**

Specifických cílů prioritní osy bude dosaženo prostřednictvím této intervence :

- Nákup nových a modernizace stávajících železničních kolejových vozidel zajišťujících veřejnou hromadnou dopravu, především rychlá spojení mezi většími městy a regiony ČR zejména v síti TEN-T, v rámci smluv na závazek veřejné služby dálkové dopravy,

Při naplňování této oblasti podpory Řídící orgán OPD zajistí následující:

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

3.1.1.3 Strategie pro dosažení cílů

Naplnění cílů v prioritní ose 1 bude probíhat pokračováním modernizací hlavních železničních tratí sítě TEN-T – především tranzitních koridorů – a současně dalších součástí železniční sítě TEN-T, kterými jsou zejména železniční uzly a překladiště kombinované dopravy. Mezi prioritní koridory dle rozhodnutí Evropského Parlamentu a Rady č. 884/2004/ES, kde doposud na české straně neproběhla modernizace, patří české úseky spojení Praha - Norimberk a Praha - Linec (tranzitní koridory III. a IV.) a rovněž částečně český úsek spojení Katowice - Brno. Modernizací železničních tratí sítě TEN-T by mělo být dosaženo parametrů, odpovídajících minimálním požadavkům definovaným mezinárodními dohodami AGC a AGTC. Nehledě k tomu budou požadované technické a provozní parametry nakonec určeny výkonností potřebnou pro to, aby železnice mohly úspěšně konkurovat v trzích segmentech osobní a nákladní dopravy spadajících do oblastí jejich základních služeb.

Mezi těmito parametry technické infrastruktury lze uvést mj. tyto:

- traťová rychlost
- traťová třída zatížení
- prostorová průchodnost
- moderní zabezpečovací zařízení
- moderní vybavení stanic, včetně požadavků zvyšování přístupnosti pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace
- délka dopravních kolejí v železničních stanicích

Zamýšlený rozvoj investičně náročného fyzického infrastrukturního majetku bude nezbytně doplněn zaváděním informačních, řídicích, operačních a logistických systémů (např. IT systémy, informační systémy pro cestující, systémy řízení provozu, systémy pro sledování a směřování nákladů), které jsou klíčové pro zajištění spolehlivého řízení provozních operací, zvýšení úrovně vstřícnosti jak dopravců tak správců infrastruktury, posílení vztahů se zákazníkem na trzích nákladní a osobní dopravy a konečně také umožní maximalizovat využití

stávající síťové kapacity a tím přispět k výraznému zvýšení návratnosti investic do nákladného fixního infrastrukturního majetku.

Nedílnou součástí budování transevropských sítí jsou také opatření vedoucí k zajištění interoperability železniční infrastruktury a vozidel na ní provozovaných. To se týká i úseků již modernizovaných tranzitních koridorů. Základním předpokladem pro zavádění interoperability je vypracování technických specifikací pro interoperabilitu jednotlivých subsystémů. Pro konvenční železniční síť jsou základní pravidla pro interoperabilitu definována ve směrnici 2001/16/ES, resp. 2004/50/ES. V současnosti jsou postupně zpracovávány a přijímány jednotlivé návrhy TSI. Z hlediska interoperability evropského železničního systému je nejdůležitějším prvkem zavedení jednotného zabezpečovacího a řídicího systému ERTMS (ETCS, GSM-R). Tento proces bude velice finančně i technicky náročný a pro svou důležitost proto vhodný pro podporu ze zdrojů EU. Podle směrnice 2001/16/ES bude používání systému ERTMS dokonce povinné na tratích uvedených mezi prioritními projekty v rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 884/2004/ES, pokud bude docházet k nové instalaci či rekonstrukci signalizace. Tento požadavek nabyl účinnosti šest měsíců po vstupu v platnost rozhodnutí o technických specifikacích pro interoperabilitu, tj. 28. září 2006.

Pozitivní přínosy projektů pořízení a modernizace železničních vozidel zahrnují jak zlepšení podmínek pro přepravu osob se sníženou schopností pohybu a orientace, tak i snížení negativních vlivů na životní prostředí včetně efektivního snížení hlukové a emisní zátěže. Nová (event. modernizovaná) vozidla přinesou zvýšení kvality v podobě celoročního teplotního komfortu, nového WC s uzavřeným systémem, ergonomických sedadel, informačního systému ve vozidlech, zásuvek pro napájení drobné elektroniky a dalších moderních prvků. Nová (event. modernizovaná) vozidla budou rovněž vybavena prostorem pro přepravu cestujících na vozíku včetně pro ně určeného WC dle TSI PRM. Podobně je zde vhodný prostor pro přepravu kočárků a jízdních kol. Tato vozidla budou tedy vhodná nejen pro denní dojíždění do zaměstnání, ale též pro cestování za volnočasovými aktivitami.

3.1.1.4 Předpokládané výsledky a dopady

Výsledky

Mezi očekávané výsledky patří především zvýšení, nebo alespoň udržení stávajícího podílu železniční dopravy na celkových výkonech v osobní a v nákladní dopravě, dosažené zvýšením atraktivity železniční dopravy. Kromě zlepšení dostupnosti regionů a tím i zvýšení jejich atraktivity, je významným přínosem i přesun přepravních výkonů ze silniční dopravy na železniční.

Dopady

K očekávaným dopadům patří především snížení, resp. další nezvyšování vlivu dopravy na životní prostředí a národní zdraví a rovněž zvýšení ekonomické výkonnosti regionů a tím i snížení nezaměstnanosti, vlivem zlepšení dostupnosti.

Sledované indikátory v prioritní ose 1 jsou uvedeny v závěru kapitoly 3.

3.1.1.5 Příjemci

Příjemci podpory budou vlastníci/správcí dotčené infrastruktury, či SŽDC s.o., v případě zavádění interoperability i vlastníci drážních vozidel a provozovatelé drážní dopravy, v případě

pořízení a modernizace ŽKV Ministerstvo dopravy, SŽDC s. o. a dopravci poskytující služby veřejné drážní osobní dopravy v rámci smlouvy o závazku veřejné služby dálkové dopravy.

3.1.1.6 Forma podpory

Forma podpory bude nevratná přímá pomoc.

3.1.1.7 Vazby na jiné prioritní osy

Prioritní osa 1 je zaměřena na rozvoj železniční sítě úrovně TEN-T. Koordinace v rámci dopravního módu bude zejména s prioritní osou 3 OP Doprava (tratě mimo TEN-T) prostřednictvím společného žadatele v těchto prioritních osách (SŽDC). Koordinace v rámci významných dopravních tahů (železniční x silniční x letecká x vnitrozemská vodní doprava) v ČR probíhá na základě dokumentů DP a Politiky územního rozvoje. Koordinace v rámci financování dopravní infrastruktury – bez ohledu na to zda se jedná o národní prostředky nebo prostředky EU vyplývá z celkové koordinace dopravního plánování v ČR. Na úrovni územních plánů vyšších územněsprávních celků (schvalují je kraje) jsou vydefinovány jednotlivé dopravní tahy a jejich provázanost s komunikacemi nižších tříd. Kraje jsou přímo zapojeny do procesů schvalování územních rozhodnutí a stavebních povolení pro jednotlivé komunikace a mohou tak jednak klást podmínky pro realizaci dopravních staveb – protihluková opatření, křížení apod. a dále provázat investice na sítích ve své správě.

Přímá vazba existuje na tyto operační programy:

- Regionální operační programy (integrované systémy veřejné dopravy, infrastruktura letecké dopravy, obnova vozového parku drážní dopravy).

Překryvy nejsou; přímou vazbu mezi prioritní osou 1 OP Doprava a uvedenými operačními programy lze chápat jen jako přínos realizace jejich intervencí pro příslušný operační program.

Modernizace železniční sítě TEN-T je řešena pouze v prioritní ose 1 OP Doprava. Zahrnutá rekonstrukce vozidel se týká interoperability a obnova a modernizace vozidel jsou zaměřeny na podporu dálkové – meziregionální dopravy objednávané ze strany státu čímž bude zajištěna komplementarita s podporou modernizace vozidel regionální dopravy v objednávce krajů v rámci ROPů..

3.1.1.8 Velké projekty

Indikativní seznam projektů je uveden v příloze č. 1.

3.1.2 Prioritní osa 2 – Výstavba a modernizace dálniční a silniční sítě TEN-T

Náplní prioritní osy 2 je **výstavba a modernizace dálnic a silnic ležících na síti TEN-T**. Obsahem této prioritní osy tedy bude výstavba nových úseků dálniční a silniční sítě, nahrazujících v současnosti již nevyhovující úseky silniční sítě TEN-T a zlepšování parametrů na již existujících úsecích dálnic a silnic ležících na síti TEN-T.

Podpora v prioritní ose 2 bude soustředěna v první řadě na ty úseky dálniční a silniční sítě, které jsou součástí prioritních projektů, na nichž má být práce zahájena před rokem 2010, a které jsou uvedeny v rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 884/2004/ES. Dále bude v této oblasti podporována modernizace a rozvoj dálnic, rychlostních silnic a výjimečně i ostatních silnic I. třídy ležících na síti TEN-T, které jsou rovněž ve správě ŘSD ČR.

3.1.2.1 Výchozí stav

V oblasti **silniční dopravy** se projevují negativní stránky spojené s růstem IAD a na hlavních tazích především s výrazným nárůstem těžké silniční nákladní dopravy, zanedbaností a nízkou kvalitou silnic, včetně problémů s jejich financováním. Zatímco hlavním problémem silniční osobní dopravy je nehodovost, hlavní problém silniční nákladní dopravy jsou emise a z hlediska dopravní infrastruktury jde především o nesrovnatelně větší zatížení silnic.

Silniční síť na trasách TEN-T není stále v mnoha případech vedena komunikacemi odpovídající kategorie (R nebo D), což způsobuje problémy zejména s ohledem na nárůst tranzitní silniční dopravy přes ČR. Zatížení některých komunikací vzrostlo především vstupem ČR do EU. Složité jsou také podmínky přeshraničního spojení se Spolkovou republikou Německo, kde je situace ztížena obtížnými geografickými podmínkami. Zejména v případě Krušných a Lužických hor je třeba na relativně krátkém úseku překonávat značné výškové rozdíly.

Velkému nárůstu dopravy na síti TEN-T a rozvoji infrastruktury financované ze zdrojů EU neodpovídá ani technické zázemí správce infrastruktury.

K největším problémům na síti TEN-T patří:

- chybějící úseky dálnic a rychlostních silnic, chybí kvalitní a výkonné napojení některých regionů (kraj Zlínský, Jihočeský, Karlovarský) a dálniční propojení regionů soudržnosti Severovýchod - střední Morava – Moravskoslezsko
- časté dopravní obtíže na dvoupruhových silnicích I. třídy zařazených do sítě TEN-T z důvodu bezpečnostních závad a jejich nedostatečné kapacity
- nevyhovující vedení úseků silnic centry obcí
- negativní vlivy některých současných silničních napojení k hraničním přechodům
- nedostatečná kapacita odstavných parkovišť pro nákladní vozidla na dálnicích a rychlostních silnicích
- úroveň bezpečnosti silniční dopravy ve srovnání se státy EU-15 (vysoká nehodovost)
- nízký podíl telematických aplikací na řízení a usměrňování provozu na síti TEN-T
- zastaralý park mechanismů správce silniční sítě

3.1.2.2 Cíle prioritní osy 2

Globálním cílem prioritní osy 2 je **zlepšení silniční dopravy na síti TEN-**

V prioritní ose 2 se předpokládají investice do výstavby a modernizace dálnic, rychlostních silnic a ostatních silnic I. třídy zahrnutých do sítě TEN-T, a to z hlediska plnění požadavků SOZS a dalších dokumentů EU do projektů vymezených rozhodnutím Evropského parlamentu a Rady č. 884/2004/ES. Z hlediska potřeb ČR bude pozornost zaměřena na výstavbu a dobudování dalších jednotlivých úseků transevropské sítě TEN-T, dále na rekonstrukci mostů na již zprovozněných úsecích, které jsou v nevyhovujícím technickém stavu, apod. Cílem podpory je zabezpečit kvalitu pozemních komunikací, které jsou součástí sítě TEN-T ve směrech dálkové a mezistátní dopravy v úrovni srovnatelné s vyspělými státy EU. Snaha je o dosažení požadovaných parametrů sítě TEN-T na území ČR, napojení všech krajů na kvalitní síť dálnic a rychlostních silnic, zabezpečení dostatečné kapacity silniční infrastruktury v příhraničních a dalších oblastech, zlepšení podmínek pro dohled nad bezpečností a plynulostí provozu prostřednictvím infrastrukturálních investic, zkvalitňování dopravních informací a tím

možnost usměrňování a řízení dopravy k zajištění její vyšší bezpečnosti a plynulosti prostřednictvím využití systémů ITS, včetně stavebních opatření.

Podporu lze uplatnit pro úseky dálnic, rychlostních silnic a ostatních silnic na síti TEN-T. Do této oblasti podpory budou zahrnuty také intervence pro snížení negativního vlivu silniční dopravy na životní prostředí a veřejné zdraví u staveb již existujících, které nesplňují podmínky dle platných zákonů a předpisů v oblasti životního prostředí. Předmětem podporovaného dotačního titulu je také výstavba protihlukových opatření u stávajících dálnic, rychlostních silnic a silnic I. třídy sítě TEN-T (např. protihlukové zdi a valy, výměna oken u domů obytných a občanské vybavenosti tam, kde je překročena hladina hluku a pod.). Součástí podpory budou i opatření k ochraně přírody např. výstavba mostů pro migraci živočichů a pod.

Při plánování a výstavbě dopravní infrastruktury je nutné respektovat veřejný zájem ochrany přírody a krajiny. Všechny předpokládané akce musí toto respektovat, a to nejen ve vztahu k velkoplošně chráněným územím (národní park, chráněná krajinná oblast), ale také vzhledem k vyhlášení řady lokalit jako součást soustavy NATURA 2000. Plánování a realizace nových dopravních koridorů dálnic a silnic I. třídy sítě TEN-T v ČR bude respektovat územní ochranu jednotlivých lokalit a integritu celé soustavy Natura 2000.

Nedostatek informovanosti o stavu dopravního provozu a nedokonalá reakční připravenost a akceschopnost jak správců, tak i uživatelů dopravní infrastruktury vede ke zbytečným kongescím, nehodám, zvýšeným provozním nákladům a vyšším emisím. Tyto problémy lze řešit částečně aplikací dopravní telematiky. Podpora v rámci prioritní osy 2 by tak byla využita rovněž k implementaci ITS za účelem zvýšení bezpečnosti a plynulosti silniční dopravy. Technologie ITS umožňují např. sledování stavu silnic, zabezpečení plynulého a bezpečného cestování (koordinované řízení dopravního provozu, dávkování vozidel, proměnné dopravní značky, systémy zjišťující výskyt dopravní nehody nebo kongescí, doporučení vhodné objížděky, atd.), poskytování informací o volných parkovacích místech, řízení jízdy v tunelech, kontrolu a prosazování dodržování dopravních předpisů, atd.

Globálního cíle prioritní osy 2 bude dosaženo prostřednictvím **specifických cílů**:

- zlepšení parametrů a rozvoj dálnic a silnic sítě TEN-T
- zajištění standardů EU na silniční síti s velkým objemem dopravy za účelem zvýšení bezpečnosti a plynulosti dopravy
- zlepšení technických podmínek správce silniční sítě TEN-T

Navrženým specifickým cílům prioritní osy 2 odpovídají tyto **oblasti podpory**:

- **Modernizace a rozvoj dálnic a silnic sítě TEN-T.**

Specifických cílů prioritní osy bude dosaženo těmito intervencemi:

- pokračováním ve výstavbě dalších úseků sítě TEN-T,
- modernizací a zkapacitněním již provozovaných úseků kategorie D, R a ostatních silnic I. tříd sítě TEN-T,
- realizací technických opatření vedoucích k minimalizaci vlivů dokončených staveb na jednotlivé složky životního prostředí a veřejného zdraví a ke zvýšení bezpečnosti,

- realizací investic do infrastruktury vedoucích ke zlepšení dohledu nad bezpečností a plynulostí provozu,
 - modernizací obslužných a servisních míst správce silnic a dálnic sítě TEN-T,
 - modernizací dopravních mechanizačních prostředků pro síť TEN-T v návaznosti na implementaci projektů OPD v rámci výše uvedených intervencí v rozsahu odrážejícím poměr celkové délky sítě TEN-T a délky sítě podpořené intervencemi OPD.
- **Rozvoj inteligentních dopravních systémů v silniční dopravě a systémů ke zvýšení bezpečnosti a plynulosti silniční dopravy.**

Specifických cílů prioritní osy bude dosaženo touto intervencí:

 - postupnou realizací telematických systémů na dálniční síti a sítích navazujících

3.1.2.3 Strategie pro dosažení cílů

Naplňování cílů v prioritní ose 2 bude probíhat především výstavbou dálničních úseků a úseků rychlostních silnic, které jsou součástí sítě TEN-T, což se týká naprosté většiny komunikací této třídy na území ČR s několika výjimkami jako jsou např. rychlostní silnice R4 a R7. Pozornost bude zaměřena na: výstavbu a dobudování jednotlivých úseků transevropské sítě TEN-T, především na projekty podle rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 884/2004/ES. Území ČR se dotýkají dva úseky prioritní dálniční osy Gdaňsk – Brno/Bratislava – Vídeň:

- dálnice Katowice – Brno/Žilina (výstavba zahájena do roku 2010)
- dálnice Brno – Vídeň (výstavba zahájena do roku 2009)

Intervence se budou týkat i dalších úseků dálnic, rychlostních silnic a ostatních silnic I. třídy na síti TEN-T. Součástí opatření v této prioritní ose budou také intervence pro snížení negativního vlivu silniční dopravy na životní prostředí u staveb již existujících, které nesplňují podmínky dle platných zákonů a předpisů v oblasti životního prostředí a infrastrukturální intervence pro zlepšení dohledu nad bezpečností a plynulostí provozu.

Předmětem podporovaného dotačního titulu budou také technická opatření pro zmírnění negativních vlivů velkých objemů silniční dopravy a zvýšení její bezpečnosti (intenzifikace upřednostněná před extenzivním rozvojem). Podpora by byla využita na implementaci ITS za účelem zvýšení bezpečnosti a plynulosti silniční dopravy. Technologie ITS umožňují např. sledování stavu silnic, zabezpečení plynulého a bezpečného cestování (koordinované řízení dopravního provozu, dávkování vozidel, proměnné dopravní značky, systémy zjišťující výskyt dopravní nehody nebo kongescí, doporučení vhodné objížděky, atd.), poskytování informací o volných parkovacích místech, řízení jízdy v tunelech, kontrolu a prosazování dodržování dopravních předpisů, atd. Cílem podpory je komplexně systémově řešené zkvalitňování dopravních informací a tím možnost usměrňování a řízení dopravy k zajištění její vyšší bezpečnosti a plynulosti včetně dohledu nad ní prostřednictvím využití systémů ITS.

3.1.2.4 Předpokládané výsledky a dopady

Výsledky

K očekávaným výsledkům patří především zlepšení dostupnosti ČR jako celku i jejích jednotlivých regionů a to vlivem zlepšených parametrů silniční sítě TEN-T. K dalším výsledkům se řadí větší bezpečnost a plynulost provozu a lepší využití kapacity silniční infrastruktury, vlivem zavádění telematických systémů a zlepšení technických podmínek správy silniční sítě TEN-T. Dále bude výsledkem rovněž implementace komplexního systémového řešení ITS.

Dopady

Mezi očekávané dopady patří zlepšení podmínek pro stimulaci ekonomického růstu a snižování nezaměstnanosti regionů, napojených na moderní silniční infrastrukturu. Dalšími dopady kvalitní infrastruktury by mělo být především snížení nehodovosti a negativních dopadů na životní prostředí, především v oblastech, kde jsou hlavní silniční tahy vedeny středem obcí. Očekávaným dopadem implementace ITS jsou např. také úspory nákladů, nutných na budování nových silnic a dálnic.

Sledované indikátory v prioritní ose 2 jsou uvedeny v závěru kapitoly 3.

3.1.2.5 Příjemci

Příjemci podpory budou vlastníci/správci dotčené infrastruktury.

3.1.2.6 Forma podpory

Forma podpory bude nevratná přímá pomoc.

3.1.2.7 Vazby na jiné prioritní osy

Prioritní osa 2 je zaměřena na rozvoj silniční sítě úrovně TEN-T. Koordinace v rámci dopravního módu bude zejména s prioritní osou 4 OP Doprava (silnice mimo TEN-T) prostřednictvím společného žadatele v těchto prioritních osách (ŘSD ČR). Koordinace v rámci významných dopravních tahů (železniční x silniční x letecká x vnitrozemská vodní doprava) v ČR probíhá na základě dokumentů DP ČR a Politiky územního rozvoje. Koordinace v rámci financování dopravní infrastruktury – bez ohledu na to zda se jedná o národní prostředky nebo prostředky EU vyplývá z celkové koordinace dopravního plánování v ČR. Na úrovni územních plánů vyšších územněsprávních celků (schvalují je kraje) jsou vydefinovány jednotlivé dopravní tahy a jejich provázanost s komunikacemi nižších tříd. Kraje jsou přímo zapojeny do procesů schvalování územních rozhodnutí a stavebních povolení pro jednotlivé komunikace a mohou tak jednak klást podmínky pro realizaci dopravních staveb – protihluková opatření, křížení apod. a dále provázat investice na sítích ve své správě (II. a III. třída) na investice na národní úrovni (D, R a I. třída).

Přímá vazba existuje na tyto operačními programy:

- Regionální operační programy (regionální infrastruktura silnic II. a III. třídy).

Překryvy nejsou; přímou vazbu mezi prioritní osou 2 OP Doprava a uvedenými operačními programy lze chápat jen jako přínos realizace jejích intervencí pro příslušný operační program.

Výstavba a modernizace dálniční a silniční sítě TEN-T je řešena pouze v prioritní ose 2 OP Doprava.

3.1.2.8 Velké projekty

Indikativní seznam projektů je uveden v příloze č. 1.

3.1.3 Prioritní osa 3 – Modernizace železniční sítě mimo síť TEN-T

Podpora v prioritní ose 3 - Modernizace a rozvoj dalších železničních tratí bude zaměřena na oblast modernizace a výstavby železničních tratí, ležících mimo síť TEN-T. Jedná se o podporu dopravy šetrnější k životnímu prostředí, která může zároveň napomoci k významnému odlehčení silniční sítě. Pro železniční dopravu je kromě sítě TEN-T důležitá i kvalitní síť navazujících železničních tratí s mezinárodním a národním významem.

3.1.3.1 Výchozí stav

Kromě železniční sítě TEN-T je nezbytnou součástí železniční infrastruktury i síť ostatních celostátních a regionálních drah. Zatímco v posledních letech směřovala naprostá většina prostředků do modernizace tranzitních koridorů, ostatní tratě svým technickým stavem postupně zaostávají za současnými požadavky na moderní železniční dopravu. Oblast investic se ve většině případů omezila jen na prostou údržbu. Mnohdy jsou však železniční tratě mimo síť TEN-T klíčové pro obsluhu regionů. Často nemůže být jejich potenciál plně využit právě s ohledem na zastaralé technické vybavení a nevyhovující parametry, které nedovolují nabídnout vhodnou alternativu pro silniční dopravu.

K hlavním nedostatkům sítě celostátních a regionálních drah mimo síť TEN-T patří:

- nedostatečná úroveň zabezpečovacího zařízení (např. na tratích řízených předpisem D3, podle něhož je jízda vlaku zcela závislá na lidském činiteli),
- nízké traťové rychlosti s častými omezeními trvalými nebo přechodnými,
- množství bodových závad,
- nedostatečně zabezpečené přejezdy,
- nedostatečné podmínky pro obsluhu velkých podniků a průmyslových zón nákladní dopravou včetně nedostatečného propojení železniční dopravy s logistickými procesy,
- chybějící propojení některých železničních příhraničních systémů se sousedními státy,
- nedostatečné zapojení do integrovaných dopravních systémů prostřednictvím moderních přestupních terminálů,
- nedostatečná úroveň interoperability,
- nevhodné vedení některých traťových úseků vzhledem ke změnám v osídlení,
- nevyhovující parametry pro kombinovanou dopravu na tratích zahrnutých do dohody AGTC.

3.1.3.2 Cíle prioritní osy 3

Globálním cíle prioritní osy 3 je **zlepšení železniční dopravy na síti mimo TEN-T**.

Stejně jako u prioritní osy 1 musí být rozvojová strategie realizovaná v rámci této osy postavena na pevném základě progresivní perspektivy služeb s cílem umožnit železnicím stát se spolehlivou alternativou k soukromým dopravním prostředkům.

V nastíněném kontextu jsou klíčovými pojmy u této osy spolehlivost a frekvence obsluhy, zejména v ohledu příměstské dopravy a dojížděky, stejně jako integrace železnice v rámci širších systémů multimodální veřejné dopravy. Toto pak nezbytně klade požadavky na rozvoj infrastruktury i systémového vybavení společně zajišťujících poskytování dopravních řešení odpovídajících přání zákazníků.

V této prioritní ose se předpokládá podporovat modernizaci a rozvoj železničních tratí ležících mimo síť TEN-T. Jedná se tedy o traťové úseky mimo transevropské sítě, na nichž bude např. podle technického stavu infrastruktury konkrétního úseku zvýšena traťová rychlost, modernizováno zabezpečovací zařízení, zajištění souladu s TSI a vybavení prostor pro cestující za účelem zvýšení kultury cestování a zajištění přístupu osobám s omezenou schopností pohybu a orientace. Oblast podpory je použitelná pro navazující železniční tratě celostátní důležitosti. V okolí velkých měst a v městských aglomeracích mohou být navrhovány úpravy a modernizace tratí tak, aby bylo možné provozovat rychlou a pravidelnou příměstskou dopravu do městských center. Lze sem zařadit i rekonstrukci infrastruktury za účelem využití lehkých vozidel typu tram-train při propojení železniční a tramvajové sítě. Rovněž do této oblasti podpory spadá modernizace přeshraničních spojení mimo síť TEN-T. Podporu z FS lze použít např. pro elektrizaci důležitých železničních tratí.

Do této oblasti podpory budou zahrnuty také intervence pro snížení negativního vlivu železniční dopravy na životní prostředí a veřejné zdraví u staveb již existujících, které nesplňují podmínky dle platných zákonů a předpisů v oblasti životního prostředí.

Globálního cíle prioritní osy 3 bude dosaženo prostřednictvím *specifického cíle*:

- vytváření podmínek pro větší konkurenceschopnost železniční dopravy.

Navrženému specifickému cíli prioritní osy 3 odpovídá tato *oblast podpory*:

- **Modernizace a rozvoj železniční sítě mimo síť TEN-T**

Specifických cílů prioritní osy bude dosaženo těmito intervencemi:

- modernizací důležitých tratí a železničních uzlů, včetně budování přeložek,
- rekonstrukcí dalších železničních tratí, vč. zajištění interoperability a budování přeložek,
- rekonstrukcí a rozvojem přeshraničních úseků (na území ČR),
- postupnou elektrizací dalších železničních tratí,
- uvedením do optimálního stavu ostatních celostátních a vybraných regionálních tratí,
- investicemi na národní síti, které umožní její provázání na drážní systémy regionální a městské hromadné dopravy případně jejich kombinace,
- realizací technických opatření vedoucích k minimalizaci vlivů dokončených staveb na jednotlivé složky životního prostředí a veřejného zdraví,
- modernizací nádražních budov na modernizovaných tratích, s vysokou mírou provozu a počtem cestujících, která jsou v majetku správce infrastruktury, za předpokladu, že tato infrastruktura přispěje k lepšímu přístupu pro osoby s hendikepem či sníženou pohyblivostí a že bude moci být využívána všemi soutěžiteli v železniční dopravě.

3.1.3.3 Strategie pro dosažení cílů

Cílů prioritní osy bude dosaženo investicemi v oblasti železničních tratí ležících mimo sítě TEN-T. Podpora bude směřována do stavebních úprav vedoucích ke zvýšení traťové rychlosti a dalších parametrů, jako jsou traťové třídy nebo prostorová průchodnost. Další důležitou oblastí je zabezpečovací zařízení, které je v mnoha případech nutné nahradit novějšími systémy s ohledem na zvýšení bezpečnosti provozu, snížením nákladů na provozování dopravní cesty a zvýšením plynulosti dopravy. Z hlediska bezpečnosti je důležité rovněž zlepšování zabezpečení přejezdů, v odůvodněných případech jejich nahrazení mimoúrovňovým křížením. Součástí této prioritní osy může být rovněž výstavba zcela nových traťových úseků, tam kde to bude řádně odůvodnitelné analýzou budoucnosti sektoru z hlediska existujícího přepravního potenciálu a nemožnosti dosažení potřebných parametrů na stávající infrastruktuře. Podporu lze použít také pro elektrizaci vybraných železničních tratí a to i ve vazbě na zavádění systémů propojujících železniční a tramvajové sítě (tram-train). Do podpory budou zahrnuty také intervence pro snížení negativního vlivu železniční dopravy na životní prostředí u staveb již existujících, které nesplňují podmínky dle platných zákonů a předpisů v oblasti životního prostředí. Předmětem podporovaného dotačního titulu je tak i např. výstavba protihlukových opatření u železničních tratí mimo sítě TEN-T (např. protihlukové zdi a valy a výměna oken u domů obytných a občanské vybavenosti tam, kde je překročena hladina hluku). Součástí budování moderní železniční infrastruktury by měla být rovněž opatření vedoucí k zajištění interoperability. To se týká i úseků mimo sítě TEN-T.

3.1.3.4 Předpokládané výsledky a dopady

Výsledky

Mezi očekávané výsledky prioritní osy 3 patří především zvýšená konkurenceschopnost železniční dopravy v přepravních prouděch mimo hlavní transevropskou síť TEN-T a tím i zvýšení a nebo alespoň udržení podílu železniční dopravy na výkonech osobní i nákladní dopravy a zlepšení dostupnosti dotčených regionů.

Dopady

Mezi očekávané dopady patří, snížení vlivu dopravy na životní prostředí a bezpečnosti a to jak vlivem zlepšením konkurenceschopnosti železniční a vodní dopravy, tak i vytvořením podmínek pro převedení části přepravních výkonů ze silniční na železniční dopravu, resp. alespoň zpomalení dalšího nárůstu silniční dopravy.

Sledované indikátory v prioritní ose 3 jsou uvedeny v závěru kapitoly 3.

3.1.3.5 Příjemci

Příjemci podpory budou vlastníci/správci dotčené infrastruktury, či SŽDC s.o.

3.1.3.6 Forma podpory

Forma podpory bude nevratná přímá pomoc.

3.1.3.7 Vazby na jiné prioritní osy

Prioritní osa 3 je zaměřena na rozvoj železniční sítě úrovně mimo TEN-T. Koordinace v rámci dopravního módu bude zejména s prioritní osou 1 OP Doprava (železniční tratě na TEN-T) prostřednictvím společného žadatele v těchto prioritních osách (SŽDC). Koordinace v rámci významných dopravních tahů (železniční x silniční x letecká x vnitrozemská vodní doprava) v ČR probíhá na základě dokumentů DP ČR a Politiky územního rozvoje. Koordinace v rámci

financování dopravní infrastruktury – bez ohledu na to zda se jedná o národní prostředky nebo prostředky EU vyplývá z celkové koordinace dopravního plánování v ČR. Na úrovni územních plánů vyšších územněsprávních celků (schvalují je kraje) jsou vydefinovány jednotlivé dopravní tahy a jejich provázanost s komunikacemi nižších tříd. Kraje jsou přímo zapojeny do procesů schvalování územních rozhodnutí a stavebních povolení pro jednotlivé komunikace a mohou tak klást podmínky pro realizaci dopravních staveb – protihluková opatření, křížení apod.

Přímá vazba existuje na tyto operační programy:

- Regionální operační programy (integrované systémy veřejné dopravy, infrastruktura letecké dopravy, obnova vozového parku drážní dopravy).

Překryvy nejsou; přímou vazbu mezi prioritní osou 3 OP Doprava a uvedenými operačními programy lze chápat jen jako přínos realizace jejich intervencí pro příslušný operační program.

Modernizace železniční sítě mimo sítě TEN-T je řešena pouze v prioritní ose 3 OP Doprava.

3.1.3.8 Velké projekty

Indikativní seznam projektů je uveden v příloze č. 1.

3.1.4 Prioritní osa 4 – Modernizace silnic I. třídy mimo TEN-T

Podpora v rámci prioritní osy 4 bude zaměřena na výstavbu a modernizaci rychlostních silnic mimo sítě TEN-T a ostatních silnic I. třídy.

3.1.4.1 Výchozí stav

V oblasti **silniční dopravy** se projevují negativní stránky spojené se zvýšením ekologické zátěže, s nekontrolovatelným růstem individuální dopravy a těžké silniční nákladní dopravy, zanedbaností a nízkou kvalitou silnic, včetně problémů s jejich financováním.

Vysoký podíl silnic I. třídy prochází značným množstvím obcí, kde silná doprava obtěžuje místní občany. Velká část silnic I. třídy má nedostatečné šířkové parametry a není vybavena stoupacími pruhy pro pomalejší vozidla v členitějším terénu.

Část příhraniční infrastruktury nespádající do sítě TEN-T v současné době nevyhovuje nárokům. Vstupem do EU vzrostly požadavky na kapacitu příhraničních úseků dopravní infrastruktury, která je na mnoha místech nevyhovující. Proto je prioritní osa rovněž zaměřena na zvýšení kapacity a kvality silnic I. třídy v příhraničních oblastech s obtížnými geomorfologickými podmínkami. Nedostatečná kapacita silniční infrastruktury a tím způsobené kongesce mají negativní vliv na okolní prostředí především v příhraničních oblastech. Tento vliv je ještě zvýšen nepříznivými terénními podmínkami v těchto oblastech, které způsobují zvýšené množství emisí, zasahujících okolí komunikací.

Prioritní osa je zaměřena na zlepšení kvality silnic I. třídy, které nejsou zařazeny do sítě TEN-T a to jmenovitě na jejich přestavbu na rychlostní silnice nebo na jejich uvedení do normového stavu odstraněním závad. To je nutné k zajištění kvalitního meziregionálního silničního spojení. Silnice I. třídy spravuje ŘSD ČR.

Především jde o bezpečnost provozu na silnicích I. třídy, které jsou považovány za prvořadé při implementaci této prioritní osy.

Mezi potencionální intervence v této prioritní ose patří také výstavba obchvatů obcí na silnicích I. třídy mimo TEN-T nebo odstranění bodových závad pro zvýšení bezpečnosti provozu a

modernizaci ostatních silnic I. třídy pro dosažení standardní úrovně. Implementace těchto akcí by měla pomoci snížit negativní vliv z těžké silniční dopravy na dotčené obyvatelstvo. Rovněž zvýšení plynulosti provozu by mělo přispět ke snížení vlivu dopravy na životní prostředí a veřejné zdraví a také snížit spotřebu energie.

3.1.4.2 Cíle prioritní osy 4

Globálním cílem prioritní osy 4 je **zlepšení dopravy na silnicích I. třídy mimo TEN-T**.

Kromě silniční sítě TEN-T je nezbytnou součástí dopravní soustavy i ostatní silniční síť, nutná k zajištění kvalitního meziregionálního silničního spojení. V oblasti silnic I. tříd přetrvává řada nedostatků a se zvyšujícím se provozem vznikají další. Kromě zlepšování parametrů stávajících úseků je potřeba věnovat pozornost výstavbě obchvatů obcí tam kde je to opodstatněné.

Při plánování a výstavbě dopravní infrastruktury je nutné respektovat veřejný zájem ochrany přírody a krajiny. Všechny předpokládané akce musí toto respektovat, a to nejen ve vztahu k velkoplošně chráněným územím (národní park, chráněná krajinná oblast), ale také vzhledem k vyhlášení řady lokalit jako součást soustavy NATURA 2000.

Globálního cíle prioritní osy 4 bude dosaženo prostřednictvím *specifického cíle*:

- zlepšení parametrů rychlostních silnic a ostatních silnic I. třídy mimo TEN-T za účelem zvýšení bezpečnosti a plynulosti dopravy.

Navrženému specifickému cíli odpovídá tato *oblast podpory*:

- **Rekonstrukce a modernizace na silnicích I. třídy mimo TEN-T**

Specifického cíle prioritní osy bude dosaženo těmito intervencemi:

- zajištění kvalitní sítě silnic I. třídy,
- modernizací a odstraňováním závad na silnicích I. třídy,
- budováním silnic I. třídy sloužících jako obchvaty, zklidňováním dopravy v obydlené zástavbě prostřednictvím vyvedení dopravy z hustě obydlených území nebo investicemi ke zvýšení plynulosti dopravy (přeložky, odstranění úzkých míst) na silnicích I. tříd,
- postupnou implementací telematických systémů na silnicích I. třídy,
- zabezpečením dostatečné kapacity silniční infrastruktury v příhraničních a citlivých oblastech,
- realizací technických opatření vedoucích k minimalizaci vlivů již dokončených staveb na jednotlivé složky životního prostředí a veřejného zdraví a ke zvýšení bezpečnosti,
- drobnými investičními akcemi na podporu bezpečnosti provozu (např. investice do metodicko-výcvikových center, které by měly zajistit jednotnou úroveň doškolení řidičů určitých vozidel a umožnit tím naplnit České republice směrnici 2003/59/ES a přispět tím k plnění jak Národní strategie bezpečnosti silničního provozu, tak i plnění Akčního plánu EU k bezpečnosti silničního provozu).

3.1.4.3 Strategie pro dosažení cílů

Cílů prioritní osy 4 by mělo být dosaženo investicemi na rychlostních silnicích a ostatních silnicích I. třídy nezařazených do sítě TEN-T. Jedná se o spojení k dopravním sítím TEN-T za účelem snižování izolace prostřednictvím zlepšené dostupnosti dopravou. Předpokládá se podpora výstavby obchvatů měst a obcí, odstranění nevyhovujícího technického stavu, apod. Vzhledem k charakteristikám dopravy bude účelné převést na kapacitnější komunikace ve čtyřpruhovém uspořádání také silnice I. třídy, které procházejí významnými urbanizačními oblastmi a u kterých lze předpokládat výrazné zvýšení intenzit a vzrůstající kapacitní problémy zejména v období dopravních špiček. Je třeba se zaměřit na odstraňování tzv. nehodových lokalit, tj. míst častého výskytu dopravních nehod. Cílem je zabezpečení kvalitnějšího řešení tranzitní dopravy obcemi. Do této oblasti podpory budou zahrnuty také intervence pro snížení negativního vlivu silniční dopravy na životní prostředí u staveb již existujících, které nesplňují podmínky dle platných zákonů a předpisů v oblasti životního prostředí. Předmětem podporovaného dotačního titulu je i výstavba protihlukových opatření u stávajících silnic I. třídy (např. protihlukové zdi a valy, výměna oken u domů obytných a občanské vybavenosti tam, kde je překročena hladina hluku apod.). Předmětem podpory budou i opatření k ochraně přírody (např. výstavba mostů pro migraci živočichů apod.).

3.1.4.4 Předpokládané výsledky a dopady

Výsledky

Mezi očekávané výsledky prioritní osy 4 patří především vytvoření podmínek pro bezpečnější a plynulejší dopravu na rychlostních silnicích a ostatních silnicích I. třídy ležících mimo sítě TEN-T, která bude zajišťovat kvalitní dopravní dostupnost regionů.

Dopady

Mezi očekávané dopady patří ekonomický růst a snížení nezaměstnanosti v dotčených regionech. Dále pak zvýšení bezpečnosti a snížení vlivu silniční dopravy na životní prostředí vlivem zlepšení parametrů silniční infrastruktury.

Sledované indikátory v prioritní ose 4 jsou uvedeny v závěru kapitoly 3.

3.1.4.5 Příjemci

Příjemci podpory budou vlastníci/správci dotčené infrastruktury.

3.1.4.6 Forma podpory

Forma podpory bude nevratná přímá pomoc.

3.1.4.7 Vazby na jiné prioritní osy

Prioritní osa 4 je zaměřena na rozvoj silniční sítě úrovně mimo TEN-T. Koordinace v rámci dopravního módu bude zejména s prioritní osou 2 OP Doprava (silnice na TEN-T) prostřednictvím společného žadatele v těchto prioritních osách (ŘSD ČR). Koordinace v rámci významných dopravních tahů (železniční x silniční x letecká x vnitrozemská vodní doprava) v ČR probíhá na základě dokumentů DP a Politiky územního rozvoje. Koordinace v rámci financování dopravní infrastruktury – bez ohledu na to zda se jedná o národní prostředky nebo prostředky EU vyplývá z celkové koordinace dopravního plánování v ČR. Na úrovni územních plánů vyšších územněsprávních celků (schvalují je kraje) jsou vydefinovány jednotlivé dopravní tahy a jejich provázanost s komunikacemi nižších tříd. Kraje jsou přímo zapojeny do procesů schvalování územních rozhodnutí a stavebních povolení pro jednotlivé komunikace a mohou tak jednak klást podmínky pro realizaci dopravních staveb – protihluková opatření,

křížení apod. a dále provázat investice na sítích ve své správě (silnice II. a III. třídy) na investice na národní úrovni (D, R a silnice I. třídy).

Přímá vazba existuje na tyto operační programy:

- Regionální operační programy (regionální infrastruktura silnic II. a III. třídy).

Překryvy nejsou; přímou vazbu mezi prioritní osou 4 OP Doprava a uvedenými operačními programy lze chápat jen jako přínos realizace jejich intervencí pro příslušný operační program.

Modernizace silnic I. třídy mimo sítě TEN-T je řešena pouze v prioritní ose 4 OP Doprava. Bude zajištěna komplementarita s ROPy, neboť v nich se řeší silnice II. a III. třídy.

3.1.4.8 Velké projekty

Indikativní seznam projektů je uveden v příloze č. 1.

3.1.5 Prioritní osa 5 – Modernizace a rozvoj pražského metra a systému řízení silniční dopravy v hl. m. Praze

Prioritní osa 5 bude zaměřena na podporu výstavby metra za účelem zvýšení zájmu o městskou hromadnou dopravu a na zmírňování negativních vlivů velkých objemů silniční dopravy pomocí zavádění telematických systémů na území hl. m. Prahy.

3.1.5.1 Výchozí stav

Nezbytným předpokladem funkce velkých aglomeračních center je zajištění dopravních potřeb. Rozsah dopravy je však v mnoha případech takový, že způsobuje především v centrech velkých měst, jako je především Praha, značné problémy. Tento jev je zvýrazněn rovněž stoupajícím podílem IAD na přepravních výkonech a zároveň stále chybějící odpovídající infrastrukturou, jako jsou především silniční obchvaty. Kromě dobudování silniční infrastruktury je nezbytné dále vytvářet atraktivní alternativu k IAD prostřednictvím systémů městské hromadné dopravy. Dalším opatřením vedoucím ke zvládnutí rostoucích objemů silniční dopravy je na již existující infrastrukturu implementace telematických systémů umožňujících její lepší využití.

Výše zmíněné problémy jsou nejnaléhavější především v hl. m. Praze, kde se koncentrují funkce a aktivity nadregionálního významu a také služby pro vysoký počet osob dojíždějících z okolních i vzdálenějších regionů. Prudký nárůst IAD v Praze a jejím okolí od počátku devadesátých let výrazně převyšuje republikový i evropský průměr. Současná uliční síť je ovšem zcela nevyhovující takovýmto nárokům. Jedním z klíčových předpokladů pro vytvoření udržitelného dopravního systému ve městě je tak trvalá nabídka co nejatraktivnější konkurenceschopné hromadné dopravy. V Praze se i přes popsání problémů stále daří dosahovat příznivý poměr osob přepravených hromadnou dopravou a IAD cca 3:2. Udržení atraktivity systémů městské hromadné dopravy je však možné jen za cenu jejího neustálého zkvalitňování a rozšiřování. Městská hromadná doprava denně přepraví na území Prahy více než 3 mil. osob, z tohoto více jak 2/3 dopravou drážní. Nejvýkonnějším systémem je pražské metro, jehož provoz a především výstavba nových tras je však značně finančně náročné a v současnosti převyšuje finanční možnosti hl. m. Prahy.

Nedílnou součástí vytvoření udržitelného dopravního systému v hl. m. Praze je optimalizace provozu na stávající uliční síti při uplatnění zásad preference hromadné dopravy a s využitím nových možností telematických systémů (centrální řízení dopravního provozu, dávkování vozidel, proměnné dopravní značky, systémy zjišťující výskyt dopravní nehody nebo kongescí,

doporučení vhodné objížděky, poskytování informací o volných parkovacích místech, řízení jízdy v tunelech, kontrolu a prosazování dodržování dopravních předpisů, atd.).

3.1.5.2 Cíle prioritní osy 5

Globálním cílem prioritní osy 5 je **zlepšení městské hromadné dopravy výstavbou metra a systémů řízení silniční dopravy v hl. m. Praze.**

Podpora bude zaměřena především na zvýšení konkurenceschopnosti městské hromadné dopravy s cílem udržet příznivý poměr mezi individuální a městskou hromadnou dopravou a tím zmírňovat negativní vlivy dopravy na životní prostředí na území hl. m. Prahy. Předpokládá se vybudování systému řízení a regulace městského silničního provozu pro optimalizaci propustnosti uzlů na hlavní uliční síti města, jde také o výstavbu nových úseků metra. K hlavním prioritám městské hromadné dopravy bude patřit výstavba metra jako nejvýkonnějšího a nejprogresivnějšího dopravního prostředku s velkou kapacitou, rychlostí, pravidelností a bezpečností provozu.

Při stanovování cílů byl brán zřetel na základní environmentální požadavky na dopravu stanovené Státní politikou životního prostředí.

Globálního cíle prioritní osy 5 bude dosaženo prostřednictvím **specifických cílů**:

- zkvalitňování městské hromadné dopravy v Praze,
- zvládání velkých objemů silniční dopravy.

Navrženým specifickým cílům odpovídají tyto **oblasti podpory**:

- **Rozvoj sítě metra v Praze**
- **Zavádění systémů řízení a regulace silničního provozu v Praze**

3.1.5.3 Strategie pro dosažení cílů

Cílů v rámci prioritní osy bude dosaženo investicemi do oblasti infrastruktury metra, což v Praze představuje především budování nových tras metra jako nejvýkonnějšího a nejprogresivnějšího dopravního prostředku.

Novými trasami metra se nadále bude zvyšovat pokrytí všech významných existujících a nově vznikajících přepravních vztahů. Rozšiřováním a zkvalitňováním metra na území města, využívajícím rozvojových příležitostí volných konců trasy k výstavbě uzlových propojení s dalšími prostředky příměstské dopravy a dobudováním přístupnosti stávajících stanic pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace, se zajistí zachování vysokého podílu hromadné dopravy na celkové přepravní práci, a to minimálně ve stávajícím poměru: MHD – 60 %, IAD - 40 %.

Cílem řízení dopravního provozu je optimalizovat provoz ve stávající uliční síti při uplatnění zásad preference hromadné dopravy s využitím nové moderní řídicí a informační technologie včetně návaznosti na komplexní telematický systém na národní úrovni.

3.1.5.4 Předpokládané výsledky a dopady

Výsledky

Mezi očekávané výsledky patří zvýšení atraktivity městské hromadné dopravy na území hl. m. Prahy, udržení nebo zvýšení jejího podílu na objemech osobní přepravy, zlepšení plynulosti silniční dopravy a tím i zkvalitnění dostupnosti v rámci území Prahy. Dalším výsledkem bude

implementace moderních telematických systémů v řízení silniční dopravy, které umožní optimální využití existující uliční sítě na území města.

Dopady

Očekávaným udržením případně zvýšením podílu hromadné dopravy na přepravních výkonech osobní dopravy dojde ke snížení vlivu IAD na životní prostředí a zvýšení bezpečnosti silniční dopravy na území hl. m. Prahy. Obdobné dopady se očekávají i od implementace telematických systémů.

Sledované indikátory v prioritní ose 5 jsou uvedeny v závěru kapitoly 3.

3.1.5.5 Příjemci

Příjemci podpory budou vlastníci/správci dotčené infrastruktury, případně Magistrát hl. m. Prahy.

3.1.5.6 Forma podpory

Forma podpory bude nevratná přímá pomoc.

3.1.5.7 Vazby na jiné prioritní osy

Výhradní příjemce prostředků v rámci prioritní osy 5 je hl. m. Praha. Tento subjekt je zároveň řídicím orgánem OP Praha – Konkurenceschopnost. Koordinace mezi projekty financovanými z OP Doprava a OP Praha – Konkurenceschopnost je zajištěna vztahem příjemce x řídicí orgán v rámci hl. m. Prahy.

Přímá vazba existuje na tyto operační programy:

- Praha – Konkurenceschopnost (Prioritní osa 1 - Dostupnost a prostředí).

Překryvy nejsou; přímou vazbu mezi prioritní osou 5 OP Doprava a uvedenými operačními programy lze chápat jen jako přínos realizace jejich intervencí pro příslušný operační program.

Modernizace a rozvoj pražského metra a systémů řízení silniční dopravy v hl. m. Praze je řešena pouze v prioritní ose 5 OP Doprava. Bude zajištěna komplementarita s OP Praha – Konkurenceschopnost, který se nezabývá rozvojem metra.

3.1.5.8 Velké projekty

Indikativní seznam projektů je uveden v příloze č. 1.

3.1.6 Prioritní osa 6 - Podpora multimodální nákladní přepravy a rozvoj vnitrozemské vodní dopravy

Prioritní osa 6 bude zaměřena na dvě oblasti. Půjde jednak o podporu multimodálních přepravních systémů, které zahrnují zejména překladiště kombinované dopravy a infrastrukturu VLC a dále pak o rozvoj a modernizaci vnitrozemských vodních cest. V oblasti vodní dopravy jde o dobudování vnitrozemských vodních cest splavněním dosud nesplavných úseků a zlepšováním parametrů již využívaných vodních cest, a to především v rámci sítě TEN-T.

3.1.6.1 Výchozí stav

Problematika, kterou se bude zabývat prioritní osa 6, souvisí se zmírňováním negativních vlivů na životní prostředí. V rámci prioritní osy 6 bude podpora zaměřena na řešení problematiky nákladní přepravy formou podpory multimodální nákladní přepravy a vnitrozemské vodní dopravy.

Větší uplatnění multimodální nákladní přepravy na dopravním trhu při trvale rostoucích požadavcích na nákladní přepravu by mělo přinést zejména zlepšení ve vztahu ke stavu životního prostředí. Pro možnost zapojení ekologičtějších druhů dopravy, tj. železniční a vnitrozemské vodní do současných logistických řetězců prostřednictvím multimodální nebo kombinované dopravy je klíčová existence sítě VLC, s kvalitním napojením minimálně na dva druhy dopravy. V tomto směru je absence napojení především na železniční dopravu u nově vznikajících logistických center jedním z rozhodujících faktorů působících proti možnosti zapojení železniční dopravy do logistických řetězců.

Pro zvýšení multimodální přepravy je stejně důležitá i síť překladišť KD s odpovídající úrovní služeb a cen konkurenceschopných vůči přímé silniční dopravě. Zvýšení nízkého podílu kombinované dopravy na přepravních výkonech (pouze 1,68 % z celkových přepravních výkonů v ČR bylo v roce 2004 realizováno kombinovanou dopravou) je podvázáno zejména nevyhovujícím technicko-provozním a technologickým vybavením stávajících překladišť, případně jejich nerovnoměrným rozmístěním na území ČR a rovněž nevyhovujícími parametry části železniční sítě. Kombinovaná doprava se v ČR úspěšně rozvíjí pouze v segmentu přepravy námořních kontejnerů na dálkových relacích do velkých námořních přístavů. V těchto relacích jde o alternativu k přímé silniční dopravě. Aby byla konkurenceschopná i v jiných segmentech trhu, je nezbytné její propojení se sítí VLC a zdokonalení její technologie tak, aby se podstatným způsobem snížila kritická přepravní vzdálenost, od které se kombinovaná doprava vůči dopravě silniční vyplácí.

Mezi hlavní problémy multimodální dopravy patří:

- nedostatečné technické vybavení a parametry většiny stávajících překladišť,
- stávající překladiště jsou umístěna na území ČR nerovnoměrně,
- nevhodné napojení multimodálních terminálů na silniční a železniční síť.

Pro umožnění využití potenciálu železniční a vnitrozemské vodní dopravy při obsluze sítě VLC je nezbytné, aby součástí VLC byla i překladiště KD.

Druhou oblastí podpory prioritní osy 6 je vnitrozemská vodní doprava. Smlouvou o přistoupení ČR k EU byla zařazena mezi síť TEN-T vodní cesta Labe od Pardubic po státní hranici s SRN a Vltava od Třebenic po soutok s Labem. Evropská dohoda o vnitrozemských vodních cestách mezinárodního významu (AGN) zavazuje ČR k rozvoji vodních cest s odpovídajícími parametry. Součástí bývalého IV. multimodálního helsinského koridoru je labsko-vltavská vodní cesta. Tato jediná vodní cesta využitelná pro mezinárodní dopravu trpí v současnosti kolísáním přípustných parametrů na regulovaném vodním toku v délce 40 km mezi Ústím nad Labem a Hřenskem. Bez realizace infrastruktury nedojde ke zlepšení plavebních podmínek na tomto úseku labsko–vltavské vodní cesty. Vnitrozemská vodní doprava v ČR pak nebude moci zvýšit svůj poměrně malý podíl na přepravních výkonech. V ČR je dále řada vodních cest regionálního významu, kde je zřejmý značný potenciál zvýšení ekonomické výkonnosti cestovního ruchu. Rovněž není zajištěna dostatečná provázanost vodních cest s průmyslovými centry, zónami a dostatečná využitelnost vodní dopravy v rámci multimodálních přeprav.

Záměry na rozvoj infrastruktury vodní dopravy jsou v souladu se Sdělením Komise o podpoře vnitrozemské vodní dopravy „NAIADES“ ze dne 17.1.2006 - KOM(2006) 6, jehož součástí je Integrovaný evropský akční program pro vnitrozemskou vodní dopravu. Tento program považuje adekvátní infrastrukturu za jednu z pěti vzájemně propojených strategických oblastí pro komplexní politiku vnitrozemské vodní dopravy

3.1.6.2 Cíle prioritní osy 6

Globálním cílem prioritní osy 6 je **zvýšení multimodality v nákladní přepravě a zlepšení vnitrozemské vodní dopravy**.

Podpora bude zaměřena především na multimodalitu celé dopravní soustavy. Zapojení železniční a vnitrozemské vodní dopravy do přepravních řetězců v nákladní dopravě je možné uskutečnit podporou vzniku multimodálních terminálů a zlepšením parametrů stávajících multimodálních terminálů a dále podporou vzniku sítě VLC napojených na více druhů dopravy a to včetně souvisejících studií.

Druhým předmětem podpory prioritní osy 6 je rozvoj vnitrozemských vodních cest podle platné DP ČR na dobudování vnitrozemských vodních cest především na labsko-vltavské vodní cestě zařazené do sítě TEN-T. Do podpory v tomto opatření bude dále zahrnuta výstavba a modernizace vodních cest regionálního významu, kde je zřejmá návaznost na zvýšení ekonomické výkonnosti cestovního ruchu a přístavů, např. záměry na zajištění průběžné splavnosti Vltavy v úseku Třeбенice – České Budějovice, modernizace a výstavba přístavů na vnitrozemských vodních cestách včetně implementace telematických systémů. Součástí opatření bude také podpora intervence k ochraně vod zejména v přístavech. Cílem je celkové rozšíření atrakční oblasti vodních cest včetně odstranění diskontinuity oddělených úseků vodních cest, vytvoření efektivní přístavní a servisní infrastruktury, vytvoření podmínek pro širší využívání vodních cest a celkové rozšíření atrakční oblasti vodní cesty.

Globálního cíle prioritní osy 6 bude dosaženo prostřednictvím **specifických cílů**:

- zatraktivnění multimodální nákladní přepravy za účelem snížení negativních vlivů dopravy na životní prostředí a veřejné zdraví snížením podílu silniční nákladní dopravy,
- zlepšení vnitrozemské vodní dopravy.

Navrženým specifickým cílům odpovídají tyto **oblasti podpory**:

- **Podpora multimodální nákladní přepravy, nákup dopravních prostředků pro KD a přepravních jednotek pro KD, modernizace překladišť KD**

Specifických cílů prioritní osy bude dosaženo těmito intervencemi:

- podpora investic v multimodální přepravě,
- výstavbou nové a modernizací stávající infrastruktury KD,
- podporou nových multimodálních technologií překládky,
- podporou vzniku VLC z veřejných zdrojů,
- podporou studií k podpoře multimodality v nákladní přepravě,
- podporou logistiky z veřejných zdrojů s pozitivním dopadem na vyšší zapojení železniční a vnitrozemské vodní dopravy do přepravních řetězců.

- **Rozvoj a modernizace vnitrozemských vodních cest sítě TEN-T a mimo TEN-T**

Specifických cílů prioritní osy bude dosaženo touto intervencí:

- zlepšením stavu infrastruktury a dalších funkčních parametrů vodní dopravy, řešením problémů splavnosti a bezpečnosti plavebního provozu na dopravně významných vnitrozemských vodních cestách.

- **Podpora modernizace vnitrozemských plavidel**

- Jako průnik výše zmíněných oblastí podpory budou poskytovány investice rovněž na modernizaci vnitrozemských plavidel.

Podpora modernizace vnitrozemských plavidel povede k nižším negativním dopadům vodní dopravy na ŽP a/nebo podpoře multimodality v nákladní přepravě a/nebo ke zvýšení bezpečnosti vnitrozemské vodní dopravy, která v konečném důsledku povede k eliminaci potenciálních ekologických škod.

3.1.6.3 Strategie pro dosažení cílů

Prostředkem k dosažení cílů prioritní osy 6 bude podpora KD a multimodality nákladní přepravy a vytváření podmínek pro provázanost jednotlivých druhů dopravy, tj. užšího propojení železniční, vodní a kombinované dopravy s logistickými procesy. Dále mohou být zahrnuty projekty na výstavbu překladišť KD a nákupu jejich vybavení, a to zejména ve vazbě na obsluhu sítě VLC. Zahrnuta bude i podpora telematiky, jejíž význam je zejména v KD důležitý. Podle evropské legislativy jsou překladiště kombinované dopravy součástí základní železniční infrastruktury, která je přístupná všem dopravcům. Jelikož v ČR síť takového překladišť stále chybí, je třeba vytvořit podmínky pro jejich vznik.

Tato oblast podpory předpokládá také finanční pomoc při nákupu přepravních jednotek KD v rámci podpory rozvoje KD, a tím vytvoření větší rovnováhy ve využívání různých druhů doprav v přepravě zboží.

Ve vodní dopravě jde o realizaci záměrů na zlepšování parametrů vodních cest podle platné DP ČR a s jejím odkazem na dobudování vodních cest především na labsko-vltavské vodní cestě v rámci sítě TEN-T.

Umožněna bude rovněž modernizace plavidel, která povede ke snížení dopadů vodní dopravy na ŽP a k podpoře multimodality. Záměry na podporu modernizace plavidel jsou v souladu se Sdělením Komise o podpoře vnitrozemské vodní dopravy „NAIADES“ ze dne 17.1.2006 - KOM(2006) 6, jehož součástí je Integrovaný evropský akční program pro vnitrozemskou vodní dopravu. Tento program považuje zkvalitnění účinnosti logistiky a environmentální a bezpečnostní výkonnosti loďstva vnitrozemské vodní dopravy za jednu z pěti vzájemně propojených strategických oblastí pro komplexní politiku vnitrozemské vodní dopravy.

3.1.6.4 Předpokládané výsledky a dopady

Výsledky

Mezi očekávané výsledky patří větší zapojení železniční a vnitrozemské vodní dopravy do přepravních řetězců nákladní dopravy budováním infrastruktury překladišť kombinované dopravy a VLC a podporou technologií kombinované dopravy. V oblasti vnitrozemské vodní dopravy se očekává zvýšení podílu na přepravních objemech především v nákladní dopravě.

Dopady

Očekávaným převodem části přepravních objemů v nákladní dopravě ze silniční dopravy na železniční a vnitrozemskou vodní dopravu dojde ke snížení vlivu silniční dopravy na životní prostředí. Tento dopad bude mít i modernizace plavidel.

Sledované indikátory v prioritní ose 6 jsou uvedeny v závěru kapitoly 3.

3.1.6.5 Příjemci

Příjemci podpory budou vlastníci/správci infrastruktury multimodální dopravy, právnické/fyzické osoby mající k pozemkům určeným k zastavění (podporovanou investicí) vlastnická či jiná práva, případně vlastníci překládacích mechanismů, přepravních jednotek KD a vlastníci/správci VLC, vlastníci dopravních prostředků, provozovatelé/vlastníci lodního parku, vlastníci/správci dotčené infrastruktury vnitrozemské vodní dopravy a ŘVC ČR.

3.1.6.6 Forma podpory

Forma podpory bude nevratná přímá pomoc.

3.1.6.7 Vazby na jiné prioritní osy

Prioritní osa 6 je zaměřena zejména na rozvoj sítě vnitrozemské vodní dopravy. Koordinace v rámci dopravního módu bude zajištěna koncentrací investic jak z národních zdrojů, tak ze zdrojů EU prostřednictvím společného žadatele (ŘVC ČR). Koordinace v rámci významných dopravních tahů (železniční x silniční x letecká x vnitrozemská vodní doprava) v ČR probíhá na základě dokumentů DP ČR a Politiky územního rozvoje. Koordinace v rámci financování dopravní infrastruktury – bez ohledu na to zda se jedná o národní prostředky nebo prostředky EU vyplývá z celkové koordinace dopravního plánování v ČR. Na úrovni územních plánů vyšších územněsprávních celků (schvalují je kraje) jsou vydefinovány jednotlivé dopravní tahy a jejich provázanost. Kraje jsou přímo zapojeny do procesů schvalování územních rozhodnutí a stavebních povolení pro jednotlivé komunikace a mohou tak klást podmínky pro realizaci dopravních staveb.

Přímá vazba existuje na tyto operační programy:

- Regionální operační programy (cestovní ruch),
- Životní prostředí.

Překryvy nejsou; přímou vazbu mezi prioritní osou 6 OP Doprava a uvedenými operačními programy lze chápat jen jako přínos realizace jejich intervencí pro příslušný operační program.

3.1.6.8 Velké projekty

Indikativní seznam projektů je uveden v příloze č. 1.

3.1.7 Prioritní osa 7– Technická pomoc OP Doprava

Prioritní osa 7 – „Technická pomoc OP Doprava“ bude zaměřena na podporu a zajištění implementace OP Doprava.

Výchozí stav

V rámci prioritní osy Technická pomoc může být podle článku 46 obecného nařízení financována podpora přípravné, správní, monitorovací, hodnotící, informační a kontrolní činnosti pro každý operační program. Předpokládá se financování činností zahrnujících

implementaci, monitorování, publicitu a další aktivity spojené s potřebou posílit a zefektivnit administrativní kapacitu pro provádění pomoci a zároveň zvýšit absorpční schopnost.

Nezbytným předpokladem úspěšného a efektivního využití podpory EU je především zajištění kvalitní přípravy projektů a efektivní implementace projektů z úrovně příjemců a implementačních orgánů. Velmi důležitými aspekty jsou rovněž zpracování sektorových strategií; informování veřejnosti o operačním programu a podílu prostředků EU na jeho realizaci a zajištění hodnotících aktivit v rámci operačního programu.

Předpokládá se také potřeba přípravy a zpracování analýz, podkladových studií a samotná příprava programové dokumentace pro období 2014 – 2020.

Globálním cílem prioritní osy 7 je **zajištění efektivního využití prostředků OP Doprava pro naplnění cílů OP Doprava**.

Podpora bude zaměřena především na:

- zajištění kvalitního řízení, realizaci a monitoring OP Doprava včetně elektronického monitorovacího systému,
- podporu absorpční kapacity příjemců s cílem zajistit kvalitní přípravu a implementaci projektů,
- podporu řídicích, kontrolních, platebních a monitorovacích procesů,
- zajištění publicity OP Doprava, naplňování komunikačního plánu OP Doprava,
- zajištění hodnocení OP Doprava,
- posilování administrativní kapacity Řídicího orgánu a příjemců (s cílem zlepšení absorpční kapacity programu a zefektivnění implementačního systému),
- náklady spojené s dokončením realizace programového období 2004 - 2006, na přípravu programového období 2014 – 2020 a na počáteční fázi realizace operačního programu 2014-2020,
- přípravu koncepčních a strategických dokumentů pod záštitou MD, přičemž tyto dokumenty budou dokončeny do července 2008.

Experimentování

Indikativní částka, která bude navržena po dokončení koncepčních a strategických dokumentů Společným řídicím výborem (viz kapitola 2.2.1) a schválena MV, bude v rámci této priority určena pro experimentování s novými akcemi (projekty a přístupy). Cílem bude otestovat projekty a přístupy a tak identifikovat ty, které jsou úspěšné, a které tedy mohou být implementovány v pozdějších letech OP v širším měřítku. Výstupy a výsledky těchto projektů nebudou přispívat k naplňování kvantifikovaných indikátorů OP.

Experimentování je pracovní metoda – začíná např. generováním nových nápadů v rámci výše uvedeného Společného řídicího výboru. Tyto nové ideje mohou být testovány prostřednictvím malých projektů s krátkým trváním. Výsledky těchto pilotních akcí budou analyzovány, a poté, co budou známy výsledky analýzy, budou úspěšné akce dále rozvinuty v kontextu priorit OP.

Pokrok v experimentování a navrhované akce a rovněž i výsledky těchto akcí budou diskutovány na zasedáních Monitorovacího výboru a budou zahrnuty do výročních zpráv o provádění.

Aktivita realizované v rámci prioritní osy 7 budou vzájemně komplementární a zároveň budou komplementární s aktivitami podpořenými v rámci OP Technická pomoc na úrovni NSRR jako koordinačního a metodického dokumentu, který stanovuje jednotný rámec pro řízení a provádění pomoci poskytované ze strukturálních fondů a z FS v ČR, a to ve všech cílech politiky hospodářské a sociální soudržnosti.

3.1.7.1 Příjemci

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 příjemců z tematických prioritních os OP Doprava.

3.1.7.2 Vazby na jiné prioritní osy

Prioritní osa 7 je průřezová a dotýká se všech prioritních os a oblastí podpor OP Doprava.

3.1.7.3 Velké projekty

V rámci této prioritní osy se nepředpokládá realizace velkých projektů.

3.2 Indikátory pro monitoring a hodnocení

3.2.1 Systém indikátorů

Výběr a nastavení systému indikátorů musí odpovídat potřebám monitorování a hodnocení. Indikátory musí umožňovat měření zlepšení jak podle NSRR, tak i podle OP Doprava. Účelem je měření plnění stanovených cílů pomocí indikátorů a to vše v souladu s metodikou EK.

Pro období 2007 – 2013 doporučila EK tuto základní strukturu indikátorů:

Účel	Úroveň	Typ indikátoru
Sociálně ekonomická analýza		Kontextu
Strategie operačního programu	Program	Dopadu (nebo výsledku), core
	Prioritní osy	Výsledku (nebo dopadu), výstupu, core
	Všechny úrovně	Finanční indikátory
	Podle potřeby	Horizontální témata

Pro úroveň programu jsou stanoveny kontextové indikátory, které charakterizují hlavní vlivy utvářející prostředí, v kterém jsou programové aktivity realizovány.

Na úrovni prioritních os budou sledovány tři úrovně indikátorů:

- **indikátory výstupů**, kterými je vyjádřen rozsah uskutečněných aktivit, a které jsou součástí průběžného monitorovacího procesu,
- **indikátory výsledků**, kterými se charakterizují přímé účinky programu na uživatele,
- **indikátory dopadu**, které vyjadřují střednědobé nebo dlouhodobé účinky programu na sociálně ekonomickou situaci, na kterou jsou globální a specifické cíle programu zaměřeny.

Dalšími indikátory jsou finanční indikátory sloužící pro monitoring jednotlivých operací.

Pro programovací období 2007 - 2013 jsou podle metodických pokynů EK povinnou součástí systému indikátorů každého OP **hlavní (core indicators) indikátory** a to pro úroveň programu a pro úroveň prioritních os. Hlavní indikátory vyjadřují prioritní osy Společenství a jsou společné pro všechny členské státy. Musí být sledovány v ročních monitorovacích zprávách a agregovány do úrovně NSRR.

Při volbě indikátorů určených pro monitorování průběhu plnění programu a hodnocení jeho celkové výkonnosti a úspěšnosti byla rozhodující jednak specifikace aktivit, které jsou spojeny s realizací navržených prioritních os, a jednak potřeba vazby indikátorové soustavy na rámec oblastí intervencí, které EU určila jako relevantní pro programové období 2007 - 2013.

Volba indikátorů vycházela z úloh, které tyto indikátory musí plnit ve fázi hodnocení efektivnosti a úspěšnosti operačního programu. Proto se vedle relevance indikátorů ve vztahu k programovým cílům akcentuje výběr indikátorů i jejich vypovídací schopnost při vyjádření úrovně hlavních determinant konkurenceschopnosti české ekonomiky a při hodnocení pozice, kterou ČR zaujímá v naplňování strategie udržitelného rozvoje v rámci EU.

Integrace obou směrů hodnocení je potřebná nejen pro kvantifikaci účinku realizovaných intervencí uvnitř programovacího období, ale také pro sledování míry konvergence konkurenceschopnosti české ekonomiky s úrovní vyspělých států.

Navržené monitorovací a evaluační indikátory reflektují v maximální míře možnosti, které nabízejí současné oficiální informační zdroje, kterými disponuje Český statistický úřad, resortní statistika MD, případně MŽP a Eurostat.

Sledování průběžného naplňování hodnot indikátorů bude realizováno prostřednictvím Monitorovacího systému (více o Monitorovacím systému v kap. 4.10.2). Data do Monitorovacího systému budou zadávána jak z úrovně příjemců (hodnoty indikátorů výstupu, případně výsledku), tak zároveň i z úrovně Řídícího orgánu (hodnoty indikátorů dopadu a výsledku).

V rámci počátečního nastavení systému indikátorů jsou výchozí hodnoty uvedeny pouze u těch indikátorů, u kterých bylo možné relevantní data v daném okamžiku získat. Výchozí hodnoty, není-li dále uvedeno jinak, tvoří údaje za rok 2005. U zbývajících indikátorů (např. Hodnota úspory času v železniční/silniční dopravě v EUR) budou výchozí hodnoty doplněny v rámci první výroční zprávy o implementaci OP Doprava. U indikátorů, u kterých nelze získat žádné hodnoty z důvodu charakteru indikátorů, zůstanou výchozí hodnoty nulové (např. Počet projektů).

Metodika tvorby systému indikátorů OP Doprava vychází zejména z dokumentu „Zásady tvorby indikátorů pro monitoring a evaluaci v období 2007-2013“, který byl zpracován z úrovně NOK. Při tvorbě systému indikátorů byly zároveň zohledněny i doporučení a požadavky vyplývající z Pracovního dokumentu č. 2 – „Indicative guidelines on evaluation methods: Monitoring and evaluation indicators“. Pracovní dokument č. 2 byl zpracován evaluační jednotkou DG Regio. Systém indikátorů OP Doprava je plně kompatibilní s národním číslníkem indikátorů, který je v gesci NOK. To zaručuje kompatibilitu a kvantifikovatelnost všech vybraných indikátorů na národní úrovni. Do systému indikátorů byly zahrnuty i veškeré pro sektor dopravy relevantní „core“ indikátory uvedené v pracovním dokumentu č. 2.

Kvantifikace konkrétních indikátorů vychází zejména z údajů získaných z resortních statistik MD, dále pak ze statistik MŽP a ČSÚ. Kvantifikace indikátorů dále vychází i ze zkušeností získaných v rámci předchozího programovacího období. Kvantifikace indikátorů výstupu v rámci konkrétních prioritních os byla vypočtena se zohledněním předpokládaného rozdělení finančních alokací na jednotlivé prioritní osy (oblasti podpory) a zároveň se zohledněním empiricky získaných jednotkových nákladových hodnot pro dané indikátory dle typu infrastruktury.

Pro výpočet vybraných cílových hodnot indikátorů byl použit následující obecný vzorec:

$$Y = K * \frac{\left(X + \frac{X}{85} * 15 \right)}{Z}$$

Y – cílová hodnota indikátoru

X – alokace příslušné prioritní osy (oblasti podpory)

Z – jednotkové náklady podle statistik MD se zohledněním odhadů do budoucna (pro příslušnou infrastrukturu)

K – očekávaný poměr mezi celkovými náklady (způsobilé + nezpůsobilé výdaje + čisté příjmy) a způsobilými náklady – očekávaná hodnota je 1,43.

Cílové hodnoty indikátorů výsledků a dopadů jsou založeny na cílech MD a strategických dokumentech na úrovni ČR. Byly stanoveny na základě výpočtů za současného vzetí v úvahu cílových hodnot indikátorů výstupů a plánovaného zlepšení charakteristik infrastruktury.

Detailní vysvětlení definic a výpočtů všech indikátorů OP Doprava včetně podrobného odůvodnění jejich cílových hodnot bude součástí speciálního metodologického dokumentu – Příručky indikátorů OP Doprava. Příručka indikátorů bude součástí pracovního manuálu ŘO s tím, že relevantní části budou zveřejněny pro využití příjemci.

Příručka bude schvalována a spravována ŘO a prezentována MV na počátku roku 2008. Kopie příručky bude poskytnuta EK a NOK. Příručka bude rovněž prezentována na pracovní skupině pro monitorování zřizované NOK.

Příručka se bude skládat z následujících částí:

- Seznamu indikátorů OP Doprava;
- Seznamu subjektů odpovědných za správu indikátorů;
- Karet indikátorů (pro každý z indikátorů obsahuje jeho název, číslo, definici, popis, referenční a cílovou hodnotu, metodu výpočtu, vztah k monitorovacímu systému atd.)
- Označení důležitosti indikátoru pro spuštění ad hoc či průběžného hodnocení (nízká, střední, vysoká)
- Označení osoby odpovědné za správu příručky, datum jejího schválení atd.

Monitorování dopadů na životní prostředí

Monitorování dopadů OP Doprava na životní prostředí bude prováděno v souladu s požadavky čl. 10 směrnice o SEA na úrovni jednotlivých projektů i samotného programu. Na úrovni projektů byly environmentální kritéria doporučená hodnotitelem SEA OP Doprava i NSRR zapracována do formuláře projektové žádosti⁷. Na úrovni programu budou aplikovány dvě sady environmentálních indikátorů. První sadu budou tvořit indikátory agregované z hodnot indikátorů jednotlivých spolufinancovaných projektů, druhou sadu budou tvořit environmentální indikátory, kterými bude monitorován a vyhodnocován celkový dopad OP Doprava i DP ČR.

Environmentální indikátory na programové úrovni:

- Emise skleníkových plynů pocházejících z dopravy v členění na fosilní zdroje a zdroje z biomasy;
- Emise oxidu siřičitého z dopravy;
- Emise oxidu dusíku z dopravy;
- Podíl motorových vozidel vybavených katalyzátorem (%);
- Podíl obyvatel vystavených nadměrnému hluku z dopravy (%);
- Podíl obyvatel vystavených nadlimitním hodnotám troposférického ozónu (%)
- Podíl obyvatel vystavených nadlimitním hodnotám suspendovaných částic velikostní frakce PM10 (%)

⁷ Úplný seznam environmentálních indikátorů / hodnotících kritérií je k dispozici na www.opd.cz v sekci projektové žádosti.

Pokrok v plnění environmentálních indikátorů / kritérií bude zahrnut do výročních zpráv o provádění.

3.2.2 Nastavení systému indikátorů

3.2.2.1 Kontextové indikátory OP Doprava

Pro úroveň programu jsou stanoveny kontextové indikátory. Jsou to kvantifikované informace sociálně-ekonomické povahy a vyjadřují měřitelné informace o prostředí, v němž jsou intervence uskutečňovány.

Tab. č. 24: Kontextové indikátory

Kód (nár.číselník/ „core“)	Název	Systém sledování	Výchozí data (2004)	Zdroj
	Celkový pokles míry nehodovosti v České republice (silnice)	Počet nehod v ČR na silnicích celkem	26 516	Policie ČR/ MD
	Počet regionů (NUTS III) bez napojení na kvalitní síť TEN-T silniční dopravy	Sleduje se absence napojení NUTS III na silniční síť TEN-T kvalitní infra-strukturou	5	Kraj
	Počet regionů (NUTS III) bez napojení na kvalitní síť TEN-T železniční dopravy	Sleduje se absence napojení NUTS III na železniční síť TEN-T kvalitní infra-strukturou	6	Kraj
07 23 00/ Lisabon	Obecná míra nezaměstnanosti	Míra nezaměstnanosti v ČR, stav ke konci sledovaného období	8,3 %	ČSÚ, Eurostat

3.2.2.2 Programové indikátory a indikátory prioritních os

Jako programové indikátory a indikátory prioritních os budou sledovány indikátory výstupu, výsledku a dopadu. Pro jejich kvantifikaci je hlavním hlediskem vyjádření „úrovně zlepšení“ proti výchozí úrovni. Lze tak hodnotit:

- Absolutní přírůstek
- Tempo růstu
- Změnu indikátoru v %
- Dosažení stanoveného cíle z výchozí úrovně v absolutním vyjádření
- Dosažení stanoveného cíle z výchozí úrovně v %

Tab. č. 25: Indikátory programu (sledují se indikátory výsledku a dopadu)

Kód (nár.číselník/ „core“)	Název	Systém měření	Výchozí hodnota	Cílová hodnota (2015)	Zdroj
Indikátory dopadu					
37 31 10	Změna počtu dopravních nehod na úsecích dotčených intervencí (%)	Počet dopravních nehod za určité období (rok) na dotčeném úseku komunikace	100 %	60 %	Policie ČR / MD

37 25 00/ Lisabon	Objem nákladní dopravy k HDP (% roku 2000)	Objem nákladní dopravy k HDP (% roku 2000)	88,5% (rok 2005)	75%	Eurostat
37 27 00/ Lisabon	Podíl silniční nákladní přepravy na celkovém výkonu	Procentuální podíl silniční nákladní přepravy z celkového přepravního výkonu nákladní dopravy (zahrnující dopravu železniční, silniční a vnitrozemskou vodní) v % (tkm)	74,5 % (2005)	74 %	Eurostat
21 17 00	Expozice obyvatelstva nadlimitním koncentracím PM10	% obyvatel ČR žijících na území, kde byly překročeny limity znečištění ovzduší pro PM10	66%	58%	ČHMÚ
21 02 00 core 30	Snížení skleníkových emisi (CO2 ekv., v t)	Množství CO ₂ na obyvatele za rok. v t	13,923 (2004)	13,505 vyhodnotit komplexně vliv dopravy (intervencí) na ŽP.	ČHMÚ

Indikátory pro hodnocení prioritních os byly stanoveny pro jednotlivé prioritní osy a odpovídají Národnímu číselníku indikátorů pro programovací období 2007 – 2013, jsou doplněny ještě indikátory výstupu.

Tab. č. 26: Indikátory prioritní osy 1 – Modernizace železniční sítě TEN-T (sledují se indikátory výstupu, výsledku a dopadu)

Kód (nár.číselník/ „core“)	Název	Systém měření	Výchozí hodnota	Cílová hodnota (2015)	Zdroj
Indikátory výstupu					
37 07 01/ core 19	Délka rekonstruovaných železničních tratí TEN-T**	Délka rekonstruovaných železničních tratí sítě TEN-T v km	40 ⁺	348	MD – Monitorovací systém
37 07 02	- z toho tratí TEN-T uvedených v rozhodnutí č. 884/2004/ES	Délka rekonstruovaných železničních tratí sítě TEN-T dle rozhodnutí č. 884/2004/ES v km	40 ⁺	234,3	MD – Monitorovací systém
37 09 10	Počet rekonstruovaných železničních uzlů	Počet nově rekonstruovaných železničních uzlů na síti TEN-T	0 ⁺⁺	8	MD – Monitorovací systém
37 01 00/ core 13	Počet projektů podporujících dopravu a dopravní infrastrukturu	Počet podpořených projektů	3 ⁺	20	MD – Monitorovací systém
37 09 30	Počet nově pořízených nebo modernizovaných vozidel ve veřejné dopravě celkem	Počet vozidel (souprav)	0	8	MD – Monitorovací systém
Indikátory výsledku					
37 11 00/ core 21	Hodnota úspory času v železniční dopravě v EUR.	Přínos rekonstruovaných železničních tratí pro cestující a nákladní dopravu vyjádřený jako hodnota zkrácení jízdních dob vlaků na dotčených úsecích (mil EUR/rok)	0	23,1	MD – Monitorovací systém
37 11 02	Dostupnost – zvýšení ESS	ESS (Equivalent straight-line speed) se počítá jako podíl přímé vzdálenosti bodů a nejkratšího možného času cesty mezi těmito body. Bodem se rozumí nejbližší sídlo od začátku/konce dotčeného úseku. (zvýšení v %).	0	8,7	MD
Indikátory dopadu					
37 32 15	Zvýšení přepravních výkonů v osobní dopravě	Nárůst přepravního výkonu v oskm na dotčených úsecích (%)	100 %	120 %	MD

37 32 16	Zvýšení přepravních výkonů v nákladní dopravě	Nárůst přepravního výkonu v tkm na dotčených úsecích (%)	100 %	110 %	MD
21 02 10	Snížení skleníkových emisí (CO ₂) z dopravy	Snížení skleníkových plynů podle ekvivalentu CO ₂ za určité časové období (v tunách)	<i>Bude předmětem evaluační studie*</i>	<i>Bude předmětem evaluační studie*</i>	MD

* Hodnota bude stanovena evaluační studií v průběhu roku 2008 zpracovanou na základě projektů předložených v první výzvě pro předkládání projektů.

** Zahrnuje tratě modernizované, optimalizované, elektrizované a rekonstruované.

+ Hodnota indikátoru vychází z projektů podpořených strukturálními fondy a Fondem soudržnosti v letech 2004-2006; tato hodnota není zahrnuta v cílové hodnotě.

++ MD v období 2004-2006 neimplementovalo žádný projekt naplňující hodnotu uvedeného indikátoru.

Tab. č. 27: Indikátory prioritní osy 2 – Výstavba a modernizace dálniční a silniční sítě TEN-T (sledují se indikátory výstupu, výsledku a dopadu)

Kód (nár.číselník/ „core“)	Název	Systém měření	Výchozí hodnota	Cílová hodnota (2015)	Zdroj
Indikátory výstupu					
37 02 00/ core 14	Délka nových silnic - celkem	Délka nových silnic (dálnic, rychlostních silnic, silnic I.) celkem, tzn. včetně TEN-T - v km	18,5 ⁺	120	MD – Monitorovací systém
37 03 00/ core 15	Délka nových dálnic a rychlostních silnic a silnic I. třídy - TEN-T	Délka nově postavených dálnic a rychlostních silnic a silnic I. třídy sítě TEN-T v km	18,5 ⁺	120	MD – Monitorovací systém
37 03 01	- z toho silnic TEN-T uvedených v rozhodnutí č. 884/2004/ES	Délka nově postavených dálnic a rychlostních silnic sítě TEN-T dle rozhodnutí č. 884/2004/ES v km	14,2 ⁺	50	MD – Monitorovací systém
37 12 00	Vybavení pozemních komunikací telematickými zařízeními	Délka komunikací nově vybavených telematickými systémy (km)	0 ⁺⁺	800	MD – Monitorovací systém
37 01 00/ core 13	Počet projektů podporujících dopravu a dopravní infrastrukturu	Počet podpořených projektů	4 ⁺	20	MD – Monitorovací systém
Indikátory výsledku					
37 11 01/ core 20	Hodnota úspory času v silniční dopravě v EUR	Přínos rekonstruovaných silnic pro cestující a nákladní dopravu vyjádřený jako hodnota zkrácení jízdních dob automobilů na	0	42,35	MD – Monitorovací systém

		dotčených úsecích (mil EUR/rok)			
37 11 02	Dostupnost – zvýšení ESS	ESS (Equivalent straight-line speed) se počítá jako podíl přímé vzdálenosti bodů a nejkratšího možného času cesty mezi těmito body. Bodem se rozumí nejbližší sídlo od začátku/konce dotčeného úseku. (zvýšení v %).	0	5,3	MD
Indikátory dopadu					
37 31 10	Změna počtu dopravních nehod na úsecích dotčených intervencí (%)	Počet nehod na dotčených úsecích po realizaci intervencí (%)	100 %	50 %	MD
21 02 10	Snížení skleníkových emisí (CO2) z dopravy	Snížení skleníkových plynů podle ekvivalentu CO2 za určité časové období (v tunách)	<i>Bude předmětem evaluační studie*</i>	<i>Bude předmětem evaluační studie*</i>	MD

* Hodnota bude stanovena evaluační studií v průběhu roku 2008 zpracovanou na základě projektů předložených v první výzvě pro předkládání projektů.

+ Hodnota indikátoru vychází z projektů podpořených strukturálními fondy a Fondem soudržnosti v letech 2004-2006; tato hodnota není zahrnuta v cílové hodnotě.

++ MD v období 2004-2006 neimplementovalo žádný projekt naplňující hodnotu uvedeného indikátoru.

Tab. č. 28: Indikátory prioritní osy 3 – Modernizace železniční sítě mimo síť TEN-T (sledují se indikátory výstupu, výsledku a dopadu)

Kód (nár.číselník/ „core“)	Název	Systém měření	Výchozí hodnota	Cílová hodnota (2015)	Zdroj
Indikátory výstupu					
37 07 03/ core 19	Délka rekonstruovaných železničních tratí – mimo TEN-T**	Délka rekonstruovaných železničních tratí sítě mimo TEN-T	26,4 ⁺	105,2	MD – Monitorovací systém
37 09 00	Délka elektrizovaných železničních tratí	Délka elektrizovaných železničních tratí v km	9 ⁺	53,5	MD – Monitorovací systém
37 01 00/ core 13	Počet projektů podporujících dopravu a dopravní infrastrukturu	Počet podpořených projektů	9 ⁺	20	MD – Monitorovací systém
Indikátory výsledku					
37 11 00/ core 21	Hodnota úspory času v železniční dopravě v EUR	Přínos rekonstruovaných železničních tratí pro osobní a nákladní dopravu vyjádřený jako hodnota zkrácení jízdních dob vlaků na dotčených	0	3,5	MD – Monitorovací systém

		úsecích (mil EUR/rok)			
37 11 02	Dostupnost – zvýšení ESS	ESS (Equivalent straight-line speed) se počítá jako podíl přímé vzdálenosti bodů a nejkratšího možného času cesty mezi těmito body. Bodem se rozumí nejbližší sídlo od začátku/konce dotčeného úseku. (zvýšení v %).	0	8,7	MD
Indikátory dopadu					
37 32 15	Zvýšení přepravních výkonů v osobní dopravě	Nárůst přepravního výkonu v oskm na dotčených úsecích (%)	100 %	110 %	MD
37 32 16	Zvýšení přepravních výkonů v nákladní dopravě	Nárůst přepravního výkonu v tkm na dotčených úsecích (%)	100 %	110 %	MD
21 02 10	Snížení skleníkových emisí (CO ₂) z dopravy	Snížení skleníkových plynů podle ekvivalentu CO ₂ za určité časové období (v tunách)	<i>Bude předmětem evaluační studie*</i>	<i>Bude předmětem evaluační studie*</i>	MD

* Hodnota bude stanovena evaluační studií v průběhu roku 2008 zpracovanou na základě projektů předložených v první výzvě pro předkládání projektů.

** Zahrnuje tratě modernizované, optimalizované, elektrizované a rekonstruované

+ Hodnota indikátoru vychází z projektů podpořených strukturálními fondy a Fondem soudržnosti v letech 2004-2006; tato hodnota není zahrnuta v cílové hodnotě.

++ MD v období 2004-2006 neimplementovalo žádný projekt naplňující hodnotu uvedeného indikátoru.

Tab. č. 29: Indikátory prioritní osy 4 – Modernizace silnic I. třídy mimo TEN-T (sledují se indikátory výstupu, výsledku a dopadu)

Kód (nár.číselník/ „core“)	Název	Systém měření	Výchozí hodnota	Cílová hodnota (2015)	Zdroj
Indikátory výstupu					
37 02 00/ core 14	Délka nových silnic - celkem	Délka nových silnic (dálnic, rychlostních silnic, silnic I tř.) celkem - v km	19,7 ⁺	52	MD – Monitorovací systém
37 04 00	Délka nových dálnic a rychlostních silnic a silnic I. třídy mimo TEN-T	Délka nových dálnic a rychl. s. a silnic I.třídy - mimo TEN-T v km	19,7 ⁺	52	MD – Monitorovací systém
37 05 02/ core 16	Délka rekonstruovaných silnic – mimo TEN-T	Délka rekonstruovaných silnic mimo TEN-T v km	1,3 ⁺	85,2	MD – Monitorovací systém
37 12 00	Vybavení pozemních komunikací telematickými zařízeními	Délka komunikací nově vybavených telematickými zařízeními (km)	0 ⁺⁺	100	MD – Monitorovací systém

37 01 00/ core 13	Počet projektů podporujících dopravu a dopravní infrastrukturu	Počet podpořených projektů	9 ⁺	20	MD – Monitorovací systém
Indikátory výsledku					
37 11 01/ core 20	Hodnota úspory času v silniční dopravě v EUR.	Přínos rekonstruovaných silnic pro cestující a nákladní dopravu vyjádřený jako hodnota zkrácení jízdních dob automobilů na dotčených úsecích (mil EUR/rok)	0	15,79	MD – Monitorovací systém
37 11 02	Dostupnost – zvýšení ESS	ESS (Equivalent straight-line speed) se počítá jako podíl přímé vzdálenosti bodů a nejkratšího možného času cesty mezi těmito body. Bodem se rozumí nejbližší sídlo od začátku/konce dotčeného úseku. (zvýšení v %).	0	5,3	MD
Indikátory dopadu					
37 31 10	Změna počtu dopravních nehod na úsecích dotčených intervencí (%) [*]	Počet nehod na dotčených úsecích po realizaci intervencí (změna v %)	100%	90%	MD
21 02 10	Snížení skleníkových emisí (CO ₂) z dopravy	Snížení skleníkových plynů podle ekvivalentu CO ₂ za určité časové období (v tunách)	<i>Bude předmětem evaluační studie*</i>	<i>Bude předmětem evaluační studie*</i>	MD

^{*} Hodnota bude stanovena evaluační studií v průběhu roku 2008 zpracovanou na základě projektů předložených v první výzvě pro předkládání projektů.

⁺ Hodnota indikátoru vychází z projektů podpořených strukturálními fondy a Fondem soudržnosti v letech 2004-2006; tato hodnota není zahrnuta v cílové hodnotě.

⁺⁺ MD v období 2004-2006 neimplementovalo žádný projekt naplňující hodnotu uvedeného indikátoru.

Tab. č. 30: Indikátory prioritní osy 5 – Modernizace a rozvoj pražského metra a systémů řízení silniční dopravy v hl. m. Praze (sledují se indikátory výstupu, výsledku a dopadu)

Kód (nár.číselník/ „core“)	Název	Systém měření	Výchozí hodnota	Cílová hodnota (2015)	Zdroj
Indikátory výstupu					
37 12 02	Vybavení silnic telematickými systémy	Počet nově instalovaných telematických zařízení na území hl. m. Prahy	0 ⁺⁺	45	MD – Monitorovací systém / MHMP
37 10 00	Délka nově vybudovaného metra	Délka nové infrastruktury pro metro v km	0 ⁺⁺	4,5	MD – Monitorovací

					systém / MHMP
37 01 00/ core 13	Počet projektů podporujících dopravu a dopravní infrastrukturu	Počet podpořených projektů	0 ⁺⁺	2	MD – Monitorovací systém / MHMP
Indikátory výsledku					
37 31 10	Změna počtu dopravních nehod na úsecích dotčených intervencí (%)*	Počet nehod na dotčených úsecích po realizaci intervencí (změna v %)*	100%	90%	MHMP
37 32 22/ core 22	Přírůstek počtu obyvatel obsluhovaných MHD	Počet obyvatel, kteří mohou být obsluhováni nově vybudovanou linkou MHD	0 ⁺⁺	81 350	MHMP
Indikátory dopadu					
21 02 11	Snížení skleníkových emisí (CO ₂) z dopravy na území hl.m. Prahy	Množství emisí CO ₂ z dopravy v tunách CO ₂ na obyvatele na území hl.m. Prahy	2,133	2,132	MHMP

⁺ Hodnota indikátoru vychází z projektů podpořených strukturálními fondy a Fondem soudržnosti v letech 2004-2006; tato hodnota není zahrnuta v cílové hodnotě.

⁺⁺ MD v období 2004-2006 neimplementovalo žádný projekt naplňující hodnotu uvedeného indikátoru.

Tab. č. 31: Indikátory prioritní osy 6 – Podpora multimodální nákladní přepravy a rozvoj vnitrozemské vodní dopravy (sledují se indikátory výstupu a výsledku)

Kód (nár.číselník/ „core“)	Název	Systém měření	Výchozí hodnota	Cílová hodnota (2015)	Zdroj
Indikátory výstupu					
37 17 02	Počet nově vybudovaných nebo rekonstruovaných vlečků	Počet nových/ rekonstruovaných vlečků	0 ⁺⁺	4	MD – Monitorovací systém
37 17 01	Nově pořízené nebo modernizované dopravní prostředky pro KD a modernizovaná říční plavidla	Počet nových nebo modernizovaných dopravních prostředků pro kombinovanou dopravu a modernizovaných říčních plavidel	0 ⁺⁺	14	MD – Monitorovací systém
37 15 00	Délka upravených vodních cest	Délka prodloužené splavnosti nebo délka upravených vodních cest v km	0 ⁺⁺	24	MD – Monitorovací systém
37 01 00 core 13	Počet projektů podporujících dopravu a dopravní infrastrukturu	Počet podpořených projektů	14 ⁺	50	MD – Monitorovací systém
Indikátory výsledku					
37 17 10	Zvýšení přepravního objemu v kombinované dopravě	Objem přepravy v kombinované dopravě v t	4 376 tis.t (2005)	Bude předmětem evaluační studie*	MD

37 17 12	Zvýšení přepravního objemu ve vnitrozemské vodní dopravě	Objem přepravy ve vnitrozemské vodní dopravě v t	2 032 tis. t. (2006)	2 800 tis. t.	MD
----------	--	--	-------------------------	---------------	----

* Hodnota bude stanovena evaluační studií v průběhu roku 2008 zpracovanou na základě projektů předložených v první výzvě pro předkládání projektů.

+ Hodnota indikátoru vychází z projektů podpořených strukturálními fondy a Fondem soudržnosti v letech 2004-2006; tato hodnota není zahrnuta v cílové hodnotě.

++ MD v období 2004-2006 neimplementovalo žádný projekt naplňující hodnotu uvedeného indikátoru.

Tab. č. 32: Indikátory prioritní osy 7 – Technická pomoc OP Doprava (sledují se indikátory výstupu)

Kód (nár.číselník/ „core“)	Název	Systém měření	Výchozí hodnota (2007)	Cílová hodnota (2015)	Zdroj
Indikátory výstupu					
48 01 00	Počet podpořených projektů technické pomoci	Počet podpořených projektů technické pomoci	27 ⁺	40	MD
Indikátory výsledku					
48 02 00	Celkové výdaje na realizaci projektů technické pomoci	Celkové realizované výdaje na informační, poradenské a konzultační služby, na monitorování a evaluační a analytické práce a na další aktivity TP (v mil. Kč)	46 ⁺	2230	MD

⁺ Hodnota indikátoru vychází z projektů podpořených strukturálními fondy a Fondem soudržnosti v letech 2004-2006; tato hodnota není zahrnuta v cílové hodnotě.

4 REALIZAČNÍ ČÁST OP

Na základě obecného nařízení, nařízení k FS a ERDF, prováděcího nařízení, NSRR a v souladu s nimi, definuje tato kapitola implementační systém OP Doprava. V kapitole jsou popsány systémy řízení, monitoringu a hodnocení na úrovni programu.

Řídící a implementační systém OP Doprava je nastaven tak, aby veškeré řídicí a implementační činnosti byly vykonávány maximálně efektivně a za zachování principu subsidiarity. Při nastavení řídicího a kontrolního systému byla brána v úvahu jednotnost s postupy platnými pro národní veřejné prostředky ČR.

Řídící a kontrolní systém OP Doprava zajistí stanovení funkcí subjektů zapojených do implementace a rozdělení funkcí v rámci každého subjektu, a to za dodržování zásady oddělení funkcí mezi takovými subjekty a v rámci každého takového subjektu. Budou nastaveny postupy pro zajištění správnosti a řádnosti výdajů vykazovaných v rámci operačního programu a tj. systémy a postupy, které zajistí odpovídající podklady pro audit.

4.1 Implementační ustanovení

Celkovou odpovědnost za realizaci programu nese Řídící orgán operačního programu. Řídící orgán programu deleguje některé činnosti na další subjekty nebo přebírá výstupy jejich činnosti, a to v rozsahu obvyklém a srovnatelném s rozložením činností při řízení investic financovaných z národních veřejných prostředků. Delegováním činností nebude dotčena celková odpovědnost Řídícího orgánu za výkon těchto činností.

Při nastavení řídicí a kontrolní struktury budou zejména odlišeny intervence směřující čistě do majetku ČR spravovaného k tomu určenými organizacemi a ostatní typy intervencí, kde se o podporu může ucházet větší počet příjemců (včetně výše uvedených organizací). Ve všech případech však bude zajištěna transparentnost v jednání s příjemci podpory.

Pro potřeby hodnocení a monitorování byl ustaven Monitorovací výbor OP Doprava, který též bude zprostředkovávat vazbu na sociální partnery a orgány EU.

V oblastech metodik, celkového monitorování a evaluace pomoci z prostředků strukturálních fondů a FS bude Řídící orgán OP Doprava spolupracovat s Národním orgánem pro koordinaci (dále jen „NOK“).

Za ověřování výkazu výdajů a žádostí o platby před jejich odesláním Komisi v rámci OP Doprava je zodpovědný Platební a certifikační orgán.

Za provádění auditů implementace OP Doprava je zodpovědný Auditní orgán.

4.2 Řídící orgán programu

Výkonem funkce Řídícího orgánu byl rozhodnutím ministra dopravy vydaném na základě usnesení vlády č. 175 ze dne 22. února 2006 pověřen odbor fondů EU Ministerstva dopravy.

Název Řídícího orgánu a kontakt

Řídící orgán OP Doprava	Ministerstvo dopravy <input type="checkbox"/> eské republiky – odbor fondů EU
Adresa	Nábřeží L. Svobody 12
	110 15 Praha 1
	Česká republika

Úloha Řídícího orgánu:

- plnění povinností vyplývajících pro subjekt jmenovaný Řídícím orgánem operačního programu z obecného nařízení a to zejména:
 - a) odpovídá za přípravu, projednání OP a jeho předložení Evropské komisi; zabezpečení souladu cílů a prioritních os OP s ostatními operačními programy, NSRR a Strategickými obecnými zásadami Společenství (dále jen „SOZS“), zajištění vypracování předběžného expertního posouzení programu a posouzení jeho vlivu na životní prostředí,
 - b) zajišťuje, aby operace pro financování byly vybírány na základě kritérií pro daný operační program a po celou dobu provádění zůstávaly v souladu s příslušnými předpisy Společenství a s vnitrostátními předpisy;
 - c) ověřuje, zda byly spolufinancované produkty dodány a služby poskytnuty a zda byly výdaje na operace vykázány příjemci skutečně vynaloženy a zda jsou v souladu s předpisy Společenství a s vnitrostátními předpisy; ověřování na místě týkající se jednotlivých operací mohou být prováděna na základě vzorku v souladu s prováděcími pravidly přijatými Komisí postupem podle čl. 103 odst. 3 obecného nařízení;
 - d) zajišťuje existenci systému pro záznam a uchovávání účetních záznamů v elektronické podobě pro každou operaci v rámci OP a shromažďování údajů o provádění nezbytných pro finanční řízení, monitorování, ověřování, audit a hodnocení;
 - e) zajišťuje, aby příjemci a jiné subjekty zapojené do provádění operací vedli buď oddělený účetní systém nebo odpovídající účetní kód pro všechny transakce související s operací, aniž tím jsou dotčeny vnitrostátní účetní předpisy;
 - f) zajišťuje, aby se hodnocení operačních programů podle čl. 48 odst. 3 obecného nařízení provádělo v souladu s článkem 47;
 - g) stanoví postupy k zajištění toho, aby byly všechny doklady týkající se výdajů a auditů nezbytné pro zajištění odpovídající pomůcky pro audit se zaměřením na finanční toky uchovávány v souladu s požadavky čl. 90 obecného nařízení;

- h) zajišťuje, aby Platební a certifikační orgán obdržel pro účely certifikace všechny nezbytné informace o postupech a ověřeních prováděných v souvislosti s výdaji;
- i) řídí práci monitorovacího výboru a poskytuje mu dokumenty umožňující sledovat kvalitu provádění operačního programu s ohledem na jeho konkrétní cíle;
- j) vypracovává výroční a závěrečné zprávy o provádění a po schválení monitorovacím výborem je předkládá Komisi;
- k) zajišťuje soulad s požadavky na poskytování informací a propagaci stanovenými v čl. 69 obecného nařízení;
- l) poskytuje Komisi informace, které jí umožní provést posouzení velkých projektů.

a dále je zodpovědný za:

- zajištění spolufinancování z národních veřejných zdrojů ČR na úrovni programu;
- zajištění nastavení funkční a efektivní struktury poskytování podpory z prostředků EU a ČR;
- vydávání Rozhodnutí o poskytnutí dotace/Rozhodnutí o financování akce;
- evidenci a monitoring nesrovnalostí a za jejich prošetření;
- předkládání odhadů týkajících se žádostí o platby pro daný a následující rozpočtový rok Platebnímu a certifikačnímu orgánu (čl. 76 odst. 3 obecného nařízení);
- předkládání souhrnných žádostí,

a další činnosti vyplývající z legislativy Společenství.

Některé z výše uvedených činností mohou být delegovány dalším subjektům nebo mohou být zajišťovány přebíráním výstupů činnosti dalších subjektů, Řídící orgán je však plně odpovědný za jejich provádění a za jejich správnost.

MD zajistí v rámci své organizační struktury oddělení řídicích funkcí odboru vykonávajícího funkci ŘO a odborů odpovědných za řízení institucionálních příjemců (SŽDC, ŘVC ČR, ŘSD ČR).

MD v rámci své organizační struktury důsledně odděluje řídicí, platební a kontrolní funkce. Platební funkce budou prováděny finančním útvarem MD, nezávislým na odboru fondů EU.. Kontrolní funkce ve smyslu čl. 62 odst. 1 písm. a) a b) obecného nařízení byly delegovány na odbor odpovědný za provádění auditu a supervize, který je zcela nezávislý na ostatních úsecích MD a podléhá přímo ministru dopravy.

4.3 Zprostředkující subjekt pro implementaci

Zprostředkujícím subjektem pro implementaci vybraných prioritních os nebo jejich částí bude Státní fond dopravní infrastruktury (dále jen „SFDI“), na který MD deleguje část svých pravomocí.

Zprostředkující subjekt pro OP Doprava bude pro vybrané prioritní osy nebo jejich části plnit tyto rámcové základní úkoly:

- a) plnit úlohu subjektu operačního programu zajišťujícího proplácení prostředků OP Doprava,
- b) uzavírat smlouvy o financování projektu s příjemci,
- c) proplácet národní veřejné spolufinancování projektů,
- d) předfinancovat příjemcům příspěvky z OP Doprava.

Detailní rozsah delegování činností na zprostředkující subjekt bude upraven v dohodě o delegování některých činností Řídícího orgánu uzavřené mezi MD a SFDI a v manuálu pracovních postupů.

4.4 Platební a certifikační orgán programu

Platební a certifikační orgán (dále jen „PCO“) určuje vláda ČR. Výkonem funkce PCO pro strukturální fondy a FS byl rozhodnutím ministra financí vydaném na základě usnesení vlády č. 198 ze dne 22. února 2006 pověřen odbor Národní fond Ministerstva financí. PCO nedeleguje žádnou ze svých činností na zprostředkující subjekt (subjekty).

Platební a certifikační orgán OP Doprava	Ministerstvo financí České republiky – odbor Národní fond
Adresa	Letenská 15
	118 10, Praha 1
	Česká republika

Úloha Platebního a certifikačního orgánu:

- a. PCO plní povinnosti stanovené obecným nařízením – zejména článkem 61;
- b. PCO je zároveň subjektem odpovědným za příjem plateb od Komise dle článku 37 obecného nařízení;
- c. spravuje prostředky poskytnuté ze SF a FS na účtech zřízených u ČNB;
- d. vypracovává a předkládá žádosti o průběžné platby a závěrečné platby Evropské komisi pro všechny programy na základě výkazů výdajů předložených Řídícími orgány;
- e. přijímá platby z Evropské komise;
- f. na základě kontroly Souhrnných žádostí předkládaných Řídícími orgány převádí prostředky SF a FS do rozpočtových kapitol;
- g. účtuje o účetních případech za oblast prostředků PCO v rámci účetní jednotky Ministerstvo financí;
- h. vede systém finančního výkaznictví pro prostředky PCO;
- i. certifikuje uskutečněné výdaje a vypracovává certifikát o uskutečněných výdajích, který zasílá spolu s žádostí o průběžnou platbu nebo závěrečnou platbu Evropské komisi a kopie zasílá auditnímu orgánu;
- j. pro účely certifikace ověřuje řádné fungování řídicího a kontrolního systému na všech úrovních implementace;
- k. provádí kontroly na místě;

- l. vytváří a aktualizuje metodické pokyny pro provádění certifikace výdajů SF a FS a pro finanční toky a kontrolu prostředků SF a FS;
- m. vrací neoprávněně vyplacené výdaje, včetně úroků Evropské komisi, nebylo-li v souladu s pravidly ES rozhodnuto o jejich realokaci v rámci programu, ve kterém k neoprávněnému čerpání prostředků došlo;
- n. vrací nevyužité prostředky Evropské komisi;
- o. na základě odhadů vypracovaných řídicími orgány předkládá aktualizované odhady týkající se žádostí o platby (výhled výdajů) Evropské komisi pro běžný a následující rok do 30. dubna;
- p. postupuje podle pravidel řídicí kontroly;
- q. reaguje na připomínky a doporučení Evropské komise;
- r. zajišťuje koncepci a metodiku rozvoje IS VIOLA SF/FS pro výkon funkce PCO včetně datové komunikace s monitorovacím systémem SF;
- s. vyhodnocuje čerpání alokací SF a FS, resp. sleduje plnění pravidla n+2 (n+3), a další činnosti vyplývající z legislativy Společenství.

4.5 Auditní orgán programu

Auditní orgán se zřizuje ve smyslu čl. 59 obecného nařízení. Usnesením vlády ČR č. 198 ze dne 22. února 2006 je výkonem funkce Auditního orgánu pověřeno Ministerstvo financí. Rozhodnutím ministra financí byl výkonem této funkce pověřen odbor Centrální harmonizační jednotka pro finanční kontrolu, který je funkčně nezávislý na Řídicím orgánu a na PCO.

Auditní orgán OP Doprava	Ministerstvo financí České republiky – Centrální harmonizační jednotka pro finanční kontrolu
Adresa	Letenská 15
	118 10, Praha 1
	Česká republika

Auditní orgán vykonává činnosti uvedené v článku 62 obecného nařízení.

Zejména se jedná o:

- a) zajišťuje audit připravenosti řídicího a kontrolního systému programu;
- b) předkládá EK před podáním žádosti o první platbu a nejpozději do 12 měsíců od schválení programu zprávu posuzující nastavení řídicích a kontrolních systémů operačního programu včetně stanoviska k jejich souladu s příslušnými ustanoveními právních předpisů ES;

- c) předkládá Komisi do 9 měsíců po schválení operačního programu strategii auditu zahrnující subjekty, které budou audity provádět;
- d) zajišťuje provádění auditu ve veřejné správě za účelem ověření účinného fungování řídicího a kontrolního systému programu v souladu s čl. 62 písm. a) obecného nařízení;
- e) předkládá každoročně Komisi aktualizovanou strategii auditu, předkládá metodu výběru vzorků pro audity operací a pro plánování auditů, která zajišťuje jejich provádění u hlavních subjektů a jejich rovnoměrné rozložení na celé programové období;
- f) předkládá každoročně Komisi konsolidovaný plán auditů prostředků poskytovaných z fondů EU;
- g) kontroluje čtvrtletně plnění konsolidovaného plánu auditů a informuje o tomto plnění Platební a certifikační orgán;
- h) zajišťuje provádění auditu ve veřejné správě na vhodném vzorku operací pro ověření výdajů vykázaných Evropské komisi v souladu s čl. 62 písm. b) obecného nařízení;
- i) zajišťuje metodické vedení dalších pověřených auditních subjektů zapojených do auditů ve veřejné správě operačního programu;
- j) dohlíží na kvalitu auditů ve veřejné správě prováděných pověřenými auditními subjekty u projektů spolufinancovaných z SF a FS;
- k) podílí se na tvorbě a aktualizaci metodických pokynů pro provádění auditu ve veřejné správě prostředků z operačního programu;
- l) předkládá každoročně v období od roku 2008 do roku 2015 Komisi výroční kontrolní zprávu, která obsahuje zjištění z auditů provedených během předchozího roku v souladu se strategií auditu operačního programu, jakož i nedostatky zjištěné v řídicích a kontrolních systémech programu. Informace týkající se auditů provedených po 1.6. 2015 budou zahrnuty do závěrečné zprávy o kontrole, která je podkladem pro prohlášení o uzavření;
- m) vydává každoročně pro Komisi stanovisko k tomu, zda fungování řídicího a kontrolního systému poskytuje přiměřenou záruku, že výkazy výdajů předložené Komisi jsou správné a že související transakce jsou zákonné a řádné;
- n) předkládá prohlášení o částečném uzavření, ve kterém hodnotí zákonnost a řádnost dotčených výdajů dle článku 88 obecného nařízení;
- o) předloží Komisi nejpozději do 31. 03. 2017 prohlášení o uzavření, ve kterém vyhodnotí platnost žádosti o závěrečnou platbu a zákonnost a řádnost souvisejících transakcí zahrnutých do závěrečného výkazu výdajů;
- p) zajišťuje, aby byly při auditorské činnosti uplatňovány mezinárodně uznávané auditorské standardy;

- q) provádí analýzu nahlášených nesrovnalostí pro účely zpracovávání prohlášení o uzavření nebo částečném uzavření;
- r) zpracovává každoročně zprávu o výsledcích finančních kontrol za operační program pro vládu ČR;
- s) zajišťuje, že Platební a certifikační orgán obdrží pro účely certifikace výsledky všech auditů provedených auditním orgánem nebo z jeho pověření;
- t) účastní se auditních misí Evropské komise na prověřování aspektů řídicího a kontrolního systému, které vyplynuly z výroční kontrolní zprávy;
- u) spolupracuje s Evropskou komisí při koordinaci plánů auditů a auditorských metod a vyměňuje si s ní výsledky z provedených auditů,
a další činnosti vyplývající z legislativy Společenství.

Auditní orgán nese odpovědnost za zajištění výše uvedených činností s tím, že při zachování vlastní odpovědnosti může vybranými činnostmi pověřit další auditní subjekty tj. delegovat tyto činnosti na pověřené auditní subjekty (PAS). Je přípustná pouze jedna úroveň pověření k výkonu výše uvedených činností (tj. pověřený subjekt nemůže činnostmi pověřit další subjekt). Auditní orgán pověřil výkonem činností auditního orgánu auditní subjekt (MD) na základě usnesení vlády č. 760/2007.

PAS při výkonu auditu postupuje v souladu s čl. 62 odst. 1 písm. a) a b) obecného nařízení a vykonává zejména následující činnosti:

- a) audit za účelem ověření účinného fungování řídicího a kontrolního systému operačního programu;
- b) audit operací na vhodném vzorku pro ověření vykázaných výdajů, přitom zejména ověřuje
 - zda operace splňuje kritéria výběru pro operační program, provádí se v souladu s rozhodnutím o schválení a splňuje všechny související podmínky týkající se její funkčnosti a využití nebo cílů, jichž je třeba dosáhnout; jedná se například o ověření:
 - ba) zda vykázané výdaje byly skutečně vynaloženy,
 - bb) zda vykázané výdaje odpovídají rozpočtovým položkám projektu uvedeným v právním aktu zakládajícím závazek poskytnutí finančních prostředků (včetně odsouhlasených změn v průběhu realizace),
 - bc) zda byly uskutečněny dodávky spolufinancovaných produktů a služeb,
 - způsobilost výdajů a správnost vykázaných výdajů z účetního hlediska,
 - soulad uskutečněných operací s vnitrostátními předpisy a předpisy ES (např. o zadávání veřejných zakázek, o veřejné podpoře atd.),
 - zda veřejný příspěvek byl příjemci vyplacen v souladu s čl. 80 obecného nařízení.

Na MD zajišťuje tuto činnost odbor finanční kontroly a auditu, který je nezávislý na ostatních odborech a podřízen přímo ministru dopravy.

4.6 Národní orgán pro koordinaci

Národním orgánem pro koordinaci (NOK) NSRR bylo usnesením vlády ČR č. 198 ze dne 22. února 2006 pověřeno MMR. Pro výkon této funkce byl na MMR zřízen NOK. Kompetence

NOK jsou v souladu se zákonem č. 248/2000 Sb., o podpoře regionálního rozvoje, ve znění pozdějších předpisů. NOK zodpovídá za celkovou koordinaci NSRR a je oficiálním partnerem vůči EK pro NSRR. NOK vytváří jednotný rámec implementačního prostředí pro řídicí orgány v oblasti řízení, realizace, monitoringu, evaluace, kontroly, sběru dat a jejich elektronické výměny. NOK zajišťuje koordinační funkce v souladu s úkoly řídicího orgánu definovanými v obecném a prováděcím nařízení.

4.6.1 Koordinační výbor Atraktivní prostředí

Za účelem zajištění řádných koordinačních mechanismů při řízení a implementaci operačních programů OP Doprava (v gesci MD) a OP Životní prostředí (v gesci MŽP) bude zřízen v souladu s NSRR ČR (kapitola 11. NSRR „Řízení a koordinace politiky hospodářské a sociální soudržnosti“) Koordinační výbor Atraktivní prostředí, který bude podřízen Monitorovacímu výboru NSRR (tj. Řídicímu a koordinačnímu výboru).

Tento Koordinační výbor především posílí vzájemnou informovanost mezi uvedenými operačními programy a podpoří synergii v dopadech obou operačních programů.

4.6.2 Provázanost dopravních investic mezi OP Doprava, Regionálními operačními programy, národními prostředky a prostředky krajů

Nad rámec koordinace uvedené u jednotlivých prioritních os a koordinačního výboru Atraktivní prostředí připraví MD a předloží do vlády materiál zahrnující komplexní plánování výdajů České republiky do dopravní infrastruktury ze zdrojů státního rozpočtu, rozpočtu SFDI, úvěrů EIB a prostředků EU pro roky 2007 – 2013 (dále jen „Harmonogram“). Cílem Harmonogramu je indikativně zachytit zásadní investiční a neinvestiční potřeby dopravní infrastruktury a modelovat nároky na zdroje v jednotlivých letech. Vzhledem ke svému charakteru dlouhodobého finančního plánu bude Harmonogram průběžně aktualizován. Realizace projektů zejména z hlediska střednědobého a dlouhodobého plánu bude podmíněna jejich investiční připraveností, která může být ovlivněna objektivními faktory. Rovněž zacílení finančních zdrojů, zejména u externích finančních nástrojů (např. fondy EU, úvěry EIB) může být ovlivněno procesy schvalování. Termíny realizace a finanční zdroje projektů tedy bude nutné v průběhu let upravovat podle aktuální připravenosti.

Na základě tohoto Harmonogramu mohou regiony přizpůsobit vlastní investiční plánování (z národních zdrojů i ROP) tak, aby se investicemi dosáhlo maximálního synergického efektu.

4.7 Zajištění administrativní kapacity na úrovni Řídicího orgánu, Zprostředkujícího subjektu a majoritních příjemců podpory OP Doprava

Potřeba posílení administrativních struktur pro zajištění efektivního využívání prostředků ze strukturálních fondů je stanovena a vymezena v Národním strategickém referenčním rámci.

Dostatečná administrativní kapacita je nezbytným prostředkem nejen pro zajištění absorpční kapacity a používání formálních postupů, ale rovněž pro využívání finančních zdrojů v souladu s principy správného finančního řízení.

V souladu se zněním NSRR je základem systému pro zabezpečení dostatečné administrativní kapacity:

- analýza potřeb jednotlivých řídicích orgánů pro implementaci OP;
- definice funkcí a procesů;
- vypracování profilů pracovníků, popis pracovních pozic a pracovních náplní;
- kvalitní výběr a přijímání nových pracovníků.

Podle NSRR dále *„kvalitní výkon všech funkcí systému využívání prostředků EU úzce souvisí s profilem a stabilizací zaměstnanců, kteří se na přípravách a zajištění tohoto systému podílejí. Zaměstnanci veřejné správy se musí na řádný a kvalitní výkon těchto činností soustavně připravovat až několik let, včetně jazykového vzdělávání. Nezbytnou podmínkou kvalitního systému řízení lidských zdrojů je zajištění kvalitního a nezávislého náboru pracovníků, který zohlední „best practice“ a bude aplikován na všech úrovních implementačního systému. Hlavním cílem zlepšování systému řízení lidských zdrojů je omezení nežádoucího odlivu těchto vzdělaných a zkušených zaměstnanců do soukromé sféry, a to především prostřednictvím nastavení takových podmínek, které z práce ve veřejné správě vytvoří konkurenční volbu k soukromé sféře“.*

Výše zmíněná opatření jsou blíže specifikována v dopise Evropské komise ze dne 29. června 2007 (ref. č. 24 449/2007-62), kterým bylo zasláno české straně rozhodnutí o schválení NSRR a to následujícím způsobem:

- „Pozornost bude věnována systematickému posilování absorpční kapacity, včetně analýzám potřeb, definování požadavků, popisu pracovních pozic, procedurám nezávislého náboru zaměstnanců, systému motivace, vzdělávání a stabilizace zaměstnanců“.

Hlavní principy při nastavení systému stabilizace a motivace zaměstnanců veřejné správy zapojených do systému využívání prostředků z rozpočtu EU a posílení administrativních kapacit jsou stanoveny usnesením vlády č. 818/2007 ze dne 18. července 2007, k postupu při řešení administrativní kapacity čerpání zdrojů strukturálních fondů a Fondu soudržnosti na období 2007 – 2013.

Výše zmíněné závazky budou následně implementovány na úrovni každého operačního programu. Podrobnosti o způsobu naplňování závazků (např. analýza potřeb ŘO, definování funkcí a postupů, vytváření profilů zaměstnanců, popis pracovních pozic, kvalita výběru a náboru nových zaměstnanců) by měly být předmětem monitorovacích zpráv. Ve zprávách by měl být rovněž uveden způsob využívání technické pomoci OP Doprava a Operačního programu Technická pomoc pro účely zajištění tohoto cíle. Neméně významnou oblastí je podpora absorpční kapacity příjemců a pomoc příslušných orgánů příjemcům pomoci.

Zpráva o plnění administrativní kapacity bude dokončena a prezentována na prvním jednání MV OP Doprava, které se uskuteční po schválení OP Doprava.

4.8 Systém finanční kontroly

Ministerstvo financí jako ústřední správní úřad pro finanční kontrolu v souladu s příslušnými ustanoveními zákona č. 2/1969 Sb., o zřízení ministerstev a jiných ústředních orgánů státní správy ČR, ve znění pozdějších předpisů, metodicky řídí, koordinuje a zajišťuje výkon finanční kontroly v rámci operačního programu. Základním východiskem pro vydávání dílčích metodických pokynů, konzultovaných s příslušnými orgány Evropské komise, jsou platné právní předpisy ČR a ES.

V kontrolním systému musí být zřetelně oddělen systém kontroly ve veřejné správě a řídicí kontroly od systému auditu ve veřejné správě.

4.8.1 Kontrola ve veřejné správě

Řídicí orgán odpovídá za plnění povinností dle čl. 60 obecného nařízení. Odpovídá za řízení a provádění operačního programu v souladu se zásadou řádného finančního řízení, a proto zajišťuje, aby operace byly pro financování vybírány podle kritérií pro operační program, a aby po celou dobu provádění byly v souladu s příslušnými předpisy Společenství a s vnitrostátními předpisy. Řídicí orgán zajišťuje výkon kontroly tím, že ověřuje dodání spolufinancovaných produktů a služeb a skutečné vynaložení výdajů na operace vykázaných příjemci. Řídicí orgán zajišťuje existenci systému pro záznam a uchovávání účetních záznamů v elektronické podobě pro každou operaci a shromažďování údajů nezbytných pro audit. Úkolem Řídicího orgánu je také zajistit, aby postupy a všechny dokumenty týkající se výdajů a auditů operačního programu byly Evropské komisi a Účetnímu dvoru k dispozici po dobu tří let od uzavření operačního programu.

4.8.2 Vnitřní kontrolní systém

Všechny orgány podílející se na implementaci operačního programu budou mít zaveden potřebný řídicí a kontrolní systém, který bude v souladu s národní legislativou a bude způsobilý včas identifikovat administrativní, systémové nebo záměrné chyby a vytvářet podmínky pro prevenci vzniku chyb.

Řídicí kontrola

je zajišťována odpovědnými vedoucími zaměstnanci a tvoří součást vnitřního řízení všech subjektů zapojených do implementace operačního programu, při přípravě operací před jejich schválením, při průběžném sledování uskutečněných operací až do jejich konečného vypořádání a vyúčtování a následného prověření vybraných operací v rámci hodnocení dosažených výsledků a správnosti hospodaření.

S ohledem na principy účinného a efektivního řídicího a kontrolního systému v průběhu implementace programu bude zajištěno, že:

- a) všechny subjekty zapojené do řízení a kontroly programu mají jednoznačně stanoveny konkrétní funkce, a to jak v rámci celého systému implementace, tak i v rámci každého subjektu zvlášť;
- b) je dodržována zásada oddělení platebních, řídicích a kontrolních funkcí mezi jednotlivými subjekty zapojenými do implementace programu i v rámci subjektů samotných;
- c) jsou stanoveny jednoznačné postupy pro zajištění správnosti a řádnosti výdajů vykazovaných v rámci programu;

- d) jsou zavedeny spolehlivé účetní systémy, systémy monitorování a systémy finančního výkaznictví v elektronické podobě;
- e) je zaveden systém podávání zpráv o implementaci programu a projektů a monitorování;
- f) jsou přijata opatření pro provádění auditu fungování řídicího a kontrolního systému;
- g) jsou zavedeny takové systémy a stanoveny takové postupy, které zabezpečí odpovídající pomůcky pro audit se zaměřením na finanční toky;
- h) jsou přijata opatření k zajištění zastupitelnosti zaměstnanců ve všech funkcích;
- i) jsou stanoveny postupy hlášení a monitorování pro nesrovnalosti a zpětné získávání neoprávněně vyplacených částek.

Pro každou úroveň řízení a implementace programu bude vypracován manuál vnitřního kontrolního systému ve formě řízené dokumentace, která bude obsahovat detailní popis pracovních postupů pro prováděné činnosti.

Interní audit

Útvar interního auditu bude funkčně nezávislý a organizačně oddělený od řídicích a výkonných struktur a bude podřízen příslušnému vedoucímu orgánu veřejné správy.

Útvary interního auditu budou v pravidelných intervalech prověřovat vnitřní kontrolní systém. Jejich činnost bude kromě jiného zahrnovat prověřování plnění základních požadavků na vnitřní kontrolní systém. Významnou součástí bude též předkládání doporučení ke zdokonalování kvality vnitřního kontrolního systému, k předcházení nebo zmírnění rizik, k přijetí opatření k nápravě zjištěných nedostatků a konzultační činnost.

Zprávy z interních auditů pravidelně prováděných na jednotlivých úrovních implementace budou předkládány příslušnému vedoucímu orgánu veřejné správy. Jednotný přístup k auditu na všech úrovních implementace a reportování zjištění auditu bude podkladem pro řízení rizik na úrovni Řídicího orgánu.

Řízení rizik na úrovni Řídicího orgánu

V souladu s manuálem pracovních postupů odboru fondů EU se každoročně zpracovává analýza rizik. Tato analýza je zaměřena na rozbor vzájemných vztahů, kontextu a souvislostí procesů spojených s činnostmi vykonávanými odborem fondů EU, tj. implementací operačních programů (OP Doprava, OP Infrastruktura) a řízením projektů Fondu soudržnosti období 2004-2006, ve vztahu k zajištění schválených záměrů a cílů ministerstva dopravy, a zejména ve vztahu k OP Doprava.

Metodika identifikace rizik je založena na principu individuální identifikace a hodnocení jednotlivých rizik, přičemž se podle počtu zaměstnanců, kteří hodnotili a identifikovali rizika vypočte celková významnost rizika pro danou činnost či operaci za oddělení/odbor jako celek.

Koordinátor řízení rizik podává řediteli odboru Zprávu o aktuálním stavu a vyhodnocení nastaveného systému řízení rizik. V této zprávě, která bude následně každý rok předávána MV, předkládá, ve spolupráci s odpovědnou osobou (či osobami), návrhy k eliminaci závažných rizik.

Kromě výše uvedeného každoročního opakování analýzy rizik implementace OP Doprava, byla provedena v průběhu přípravy OP Doprava analýza zásadních globálních rizik čerpání prostředků EU.

Tab. č. 1: Katalog rizik souvisejících s čerpáním prostředků EU ve vztahu k OP Doprava

P.č.	Popis rizika	Opatření ke snížení rizika
1	Změny implementační struktury v průběhu programového období (změna postavení nebo struktury MD, SFDI, příp. příjemců).	Zafixování zodpovědností jednotlivých subjektů v manuálech pracovních postupů, které jsou pravidelně auditovány. Změny manuálů jsou prováděny na základě změn právních předpisů nebo z důvodu zlepšení administrace OP Doprava. Manuály pracovních postupů se promítají do řídicího a kontrolního systému komunikovaného EK.
2	Vzhledem k nutnosti financovat údržbu a některé investiční akce nezpůsobilé pro EU může dojít k nedostatku národních prostředků na spolufinancování.	Vytvoření harmonogramu financování akcí OP Doprava pro celé rozpočtové období. Vyjednání úvěru EIB pro spolufinancování OP Doprava. Snaha o zapojení PPP. Spolupráce na vytváření státního rozpočtu a rozpočtu SFDI na jednotlivá léta.
3	Nedostatečná připravenost projektů na straně příjemců.	Včasný dialog s příjemci s cílem pomoci zajistit kvalitní administrativní a absorpční kapacity na straně majoritních (státních) příjemců prostřednictvím technické pomoci operačního programu.
4	Zvyšování cen stavebních prací vyvolaných vysokou poptávkou v EU 10 vlivem dotací EU.	Rízení investic v letech tak, aby nedošlo k nadměrné kumulaci investičních akcí z jednotlivých zdrojů v běžném roce v rámci ČR (vytvořen Harmonogram výstavby dopravní infrastruktury 2008 – 2013). ŘO ustanovil systém kontroly důsledného a proaktivního dodržování postupů zadávacího řízení. Ověření postupů zadávacího řízení je nezbytnou podmínkou pro proplacení prostředků EU. Neodůvodněné navýšení vysoutěžené ceny může vést ke zrušení zadávacího řízení.
5	Pomalé schvalování projektů na straně EK.	Zajištění předkládání kvalitně připravených projektových žádostí v dostatečně dlouhé době před započítáním investic. Maximalizace využívání JASPERS pro zjednodušení práce na straně EK.
6	Negativní vnější zásahy (zejm. legislativní povahy) ovlivňující např. způsobilost výdajů nebo udržitelnost projektů.	Začlenění ŘO jako povinného připomínkového místa pro veškerá opatření legislativní povahy dotýkající se i jen zprostředkované projektů OP Doprava.
7	Velmi složité a neefektivní systémy koordinace operačních programů v rámci ČR.	Maximalizace využívání elektronických informačních systémů pro shromažďování, třídění a vyhodnocování informací a jejich poskytování ostatním subjektům. Návrhy na optimalizaci / zefektivnění systémů koordinace.
8	Nedostatečná administrativní kapacita na straně implementační struktury, vysoká fluktuace zaměstnanců (ŘO, ZS).	Zavedení finanční a nefinanční motivace zaměstnanců veřejné sféry vedoucí ke zvyšování odbornosti a stabilizace pracovníků v souladu s usnesením vlády č. 818/2007.
9	Nedostatečná komunikace s veřejností.	Zpracování strategie komunikace s veřejností, vytvoření integrovaného informačního bodu pro styk s veřejností. Nastavení jednoduchých a přehledných oboustranných informačních kanálů (součást Komunikačního plánu OP).

10	Složitě schvalování veřejných podpor poskytovaných v rámci OP Doprava resp. nesoulad podmínek pro způsobilost výdajů a podmínek v rámci povolených výjimek ze zákazu veřejné podpory.	Nastavení jednoduchých a transparentních režimů veřejné podpory.
----	---	--

4.8.3 Audit ve veřejné správě

Za výkon auditu ve veřejné správě na všech úrovních realizace finančních prostředků z operačního programu podle zákona č. 320/2001 Sb., o finanční kontrole ve veřejné správě a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů a v souladu s přímo použitelnými předpisy Evropských společenství, je odpovědný Auditní orgán. Auditní orgán v souladu s povinností dle čl. 62 písm. a) ověřuje účinnost systému finančního řízení a kontroly a následně testuje správnost rizikových transakcí v souladu s mírou přípustného rizika. V souladu se zněním čl. 62 písm. b) zajišťuje provádění operací na vhodném vzorku pro ověření vykázaných výdajů.

4.8.4 Kontrola vykonávaná Nejvyšším kontrolním úřadem

Nejvyšší kontrolní úřad je oprávněn vykonávat nezávislou kontrolní činnost ve smyslu příslušných ustanovení zákona č. 166/1993 Sb., o Nejvyšším kontrolním úřadu, ve znění pozdějších předpisů.

4.8.5 Auditní činnosti prováděné orgány Evropské komise a Evropským účetním dvorem

Evropská komise se přesvědčí, že v rámci operačního programu byly zavedeny a účinně fungují řídicí a kontrolní systémy v souladu s článkem 72 odst. 1 obecného nařízení. Tuto kontrolu provádí Evropská komise na základě výročních kontrolních zpráv a výročního stanoviska Auditního orgánu a vlastních auditů.

Evropský účetní dvůr, který v rámci své působnosti vykonává samostatné a nezávislé kontroly vyplývající z jeho působnosti.

4.8.6 Nesrovnalosti

Všechny orgány podílející se na implementaci operačního programu mají povinnost hlásit Řídícímu orgánu zjištěná podezření na nesrovnalosti. Řídící orgán podezření prošetří a ta, která se na základě kontrolních zjištění prokáží jako opodstatněná, předá věcně příslušným orgánům k zahájení správního nebo soudního řízení. Hlášení kontrolních orgánů je třeba vždy považovat za opodstatněné. Řídící orgán zároveň v příslušném termínu hlásí tato opodstatněná podezření subjektům zapojeným do vnější úrovně hlášení.

4.9 Nastavení procesu výběru projektů

Projekty budou předkládány příjemci. Výběr projektů bude proveden Řídícím orgánem OP Doprava, a to na základě výstupu odborného posouzení souladu s kritérii výběru projektů schválených Monitorovacím výborem. Velké projekty (projekty s celkovými náklady nad 50 mil. EUR) budou předkládány Evropské komisi prostřednictvím Řídícího orgánu OP Doprava (MD).

Po předkladatelích bude zejména požadováno doložení:

- souladu s globálním cílem OP Doprava,
- efektivnosti vynaložených prostředků – hodnota za peníze,
- naplňování cílů DP ČR a DP EU,
- plnění cílů oblasti intervence a specifických cílů prioritní osy,
- příspěvku realizace projektu ke zkvalitnění životního prostředí a zlepšení veřejného zdraví,
- slučitelnosti s horizontálními politikami Společenství,
- v relevantních případech ekonomické způsobilosti žadatele.

U projektových žádostí bude kontrolována úplnost a formální správnost projektových žádostí a způsobilost nákladů požadované intervence z hlediska pravidel FS a ERDF a národního veřejného spolufinancování.

Žádný projekt neobdrží finanční prostředky Společenství (ERDF, FS, EIB a další) předtím, než splní veškeré požadavky kladené legislativou EU – a zejména nikoli předtím, než bude dokončeno vyhodnocení EIA (tam, kde je příslušnou legislativou požadováno).

4.10 Monitorování programu a Monitorovací systém

Řídící orgán a Monitorovací výbor zajistí kvalitu provádění operačního programu. Řídící orgán a Monitorovací výbor provádějí monitorování na základě finančních ukazatelů a ukazatelů, které jsou uvedeny v operačním programu.

Sběr dat o realizaci programu a projektů bude zajištěn Řídícím orgánem. Řídící orgán za účelem efektivního monitoringu zajistí funkční monitorovací systém včetně elektronického sledování údajů o projektech a programu. Příjemci budou poskytovat údaje o realizaci projektů v rozsahu a formě požadované Řídícím orgánem tak, aby byla zajištěna dostatečná datová základna pro řízení, monitorování a evaluaci programu. Monitorovací systém bude dále poskytovat údaje pro Monitorovací výbor, centrální monitoring pomoci EU v rámci ČR a Evropskou komisi ve formě a termínech jednotlivými subjekty požadovaných.

4.10.1 Monitorovací výbor programu

Monitorovací výbor se zřizuje v souladu s článkem č. 63 obecného nařízení. Cílem Monitorovacího výboru je zajistit účinnost a kvalitu poskytované pomoci.

Členy Monitorovacího výboru jsou zástupci ŘO, ZS, zainteresovaných ministerstev, krajů a obcí, odborné veřejnosti, nestátních neziskových organizací, EIB, EK i státních investorských organizací. Počet členů a jejich složení je upraven ve statutu Monitorovacího výboru.

Členy Monitorovacího výboru jmenuje a odvolává na základě návrhů příslušných institucí ministr dopravy při uplatnění principu partnerství.

Monitorovacímu výboru předsedá zástupce Řídícího orgánu.

Povinností Monitorovacího výboru je zajistit dohled nad realizací OP Doprava zejména nad zajištěním souladu s předpisy ES a legislativou ČR, dosažením cílů programu při efektivním využití veřejných prostředků, aj.

Monitorovací výbor zajišťuje zejména následující úkoly vyplývající z článku 65 obecného nařízení:

- posuzuje a schvaluje kritéria pro výběr financovaných projektů nejpozději do šesti měsíců od schválení operačního programu a schvaluje veškeré revize těchto kritérií podle potřeb programování;
- na základě dokumentů předložených Řídícím orgánem pravidelně hodnotí pokrok v dosahování konkrétních cílů operačního programu;
- posuzuje výsledky provádění, zejména dosahování cílů stanovených pro každou prioritní osu, a hodnocení podle čl. 48 odst. 3 obecného nařízení;
- posuzuje a schvaluje výroční a závěrečné zprávy o provádění uvedené v článku 67 obecného nařízení;
- je informován o výroční kontrolní zprávě nebo o části zprávy týkající se operačního programu a o veškerých souvisejících připomínkách vznesených Komisí po posouzení této zprávy nebo vztahujících se k dotyčné části zprávy;
- může Řídícímu orgánu navrhnout jakoukoli revizi nebo přezkum operačního programu, které by mohly přispět k dosažení cílů fondů uvedených v článku 3 obecného nařízení nebo zlepšit jeho řízení, včetně finančního řízení;
- posuzuje a schvaluje veškeré návrhy na změnu obsahu rozhodnutí EK o příspěvku z fondů.

4.10.2 Monitorovací systém

Řídící orgán programu zajistí funkci efektivního informačního systému, který bude pokrývat všechny činnosti spojené s implementací operačního programu. Informační systém bude umožňovat jednoduchý vstup dat od příjemců podpory, zpracování údajů za účelem řízení programu a projektů, monitoringu, evaluace a poskytování informací EK. Informační systém bude dále předávat výstupy ve formě požadované navazujícími systémy.

Informační systém bude zajišťovat především:

Věcný monitoring a řízení programu a projektů

- počet a stav projektových žádostí
- stav hodnocení projektových žádostí
- počet a stav projektů

- stav vystavování rozhodnutí a dodatků
- plnění fyzických ukazatelů programu
- nastavení a plnění plánů kontrol a monitoringu

Finanční monitoring a řízení programu a projektů

- finanční plány programu a čerpání
- realizaci plateb
- sledování finančních toků
- cash flow projektů
- prognózy příjmů a výdajů
- výkaznictví
- certifikaci plateb

Ostatní důležité funkce

- sledování a hlášení nesrovnalostí
- monitoring auditu
- generování výstupních sestav podle požadavků v elektronické a tiskové podobě
- poskytování sestav pro informace veřejnosti
- sledování historie práce v systému – audit trail

Interface systému

- systém musí umožnit příjemcům vstup přes webové rozhraní nebo jiným obdobným přístupem, aby bylo možno efektivně poskytovat požadované údaje o projektech
- systém musí umožnit výstup sestav v elektronické formě podle požadavků EK a relevantních subjektů na národní úrovni
- systém musí umožnit elektronický vstup a výstup sestav v navazujících informačních systémech

4.10.3 Zajištění monitorovacího systému

Pro monitorování programového období 2007-2013 je od 1. ledna 2007 zajištěna plná funkcionality jednotného integrovaného systému, který zajistí monitorování na všech úrovních implementace (centrální, výkonné, žadatele/příjemce). Systém zajišťuje plnou podporu pro řízení, monitorování, hodnocení a administraci programů a projektů. Respektuje požadavky EK a zajišťuje požadovanou funkci sběru dat a předávání těchto dat EK a PCO.

Dle usnesení vlády č. 198/2006 je jednotný centrální informační systém pro řízení, monitorování a hodnocení programů a projektů zabezpečován z úrovně MMR. MD tento jednotný systém aktivně využívá pro výkon relevantních činností Řídícího orgánu. Závaznost využívání jednotného monitorovacího systému vychází z NSRR. Poskytování srovnatelných,

věcně správných a aktuálních dat pro podporu řízení, monitorování a hodnocení je zajišťováno prostřednictvím centrálně závazného datového rozsahu, který je vymezen Metodikou monitorování SF a FS 2007-2013.

Informačně technologické řešení monitorovacího systému SF a FS navazuje na řešení aplikované pro programové období 2004-2006. Na základě dosavadních zkušeností z průběhu realizace je systém modifikován a doplněn o relevantní nástroje pro monitorování, řízení a evaluaci. Monitorovací systém je koncipován jako tříúrovňový celek vzájemně komunikujících informačních systémů – centrální úroveň (MSC2007), výkonná úroveň (Monit7+) a webový účet příjemce (Benefit7). Celé řešení informačního systému vychází z principů definovaných v NSRR.

Všechny úrovně monitorovacího systému jsou provozovány na technických prostředcích MMR, které je zároveň i gestorem technického zabezpečení přenosu dat mezi jednotlivými úrovněmi systému. Data mezi všemi úrovněmi monitorovacího systému SF a FS budou předávána v pravidelných intervalech. Jednotným technickým řešením je zároveň garantována i dostatečná bezpečnost a konzistence přenášovaných dat. Uživatelé všech úrovní monitorovacího systému SF a FS budou do systémů přistupovat prostřednictvím zabezpečeného rozhraní přes aplikační portál v rámci sítě Internet.

MSC2007

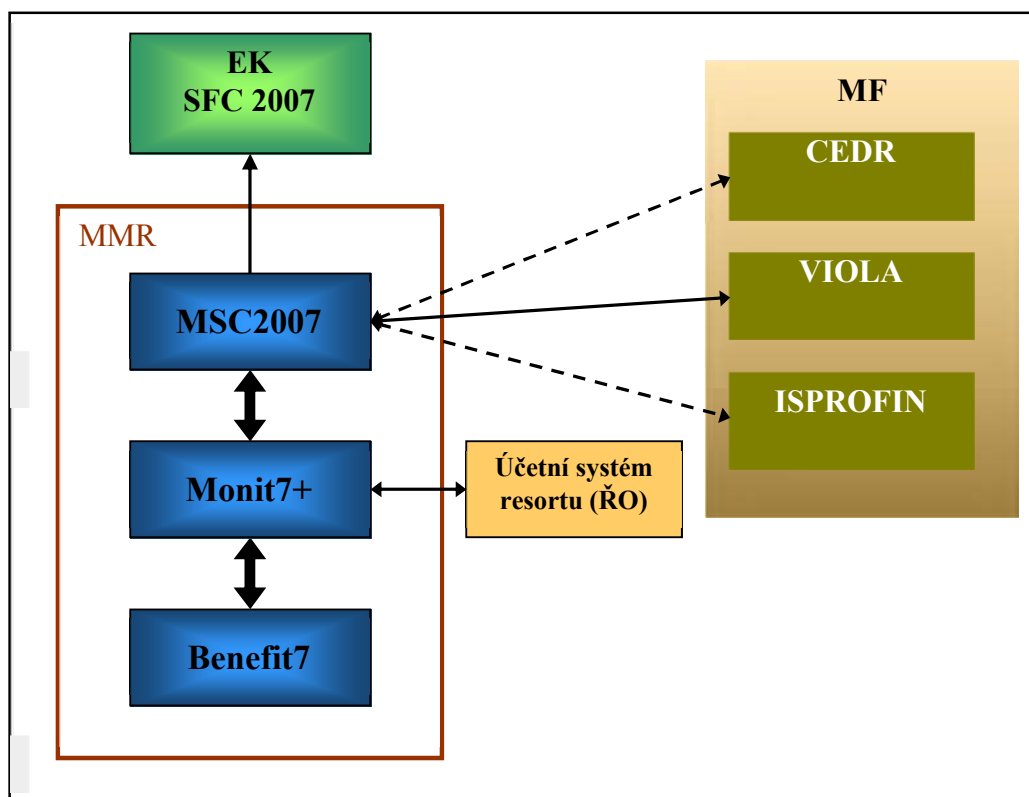
Centrální úroveň MSC2007 je v čisti v gesci Ministerstva pro místní rozvoj. Vývoj, provozování, údržba a podpora uživatelů je zabezpečována Odborem správy monitorovacího systému MMR. Systém umožňuje centrální věcný a finanční monitoring programů a projektů, realizaci finančních toků dle Metodiky finančních toků a kontroly programů spolufinancovaných ze strukturálních fondů, Fondu soudržnosti a Evropského rybářského fondu na programové období 2007-2013 (dále jen „MFT“ – metodika je vydávána PCO) a elektronickou výměnu dat s podřízenými úrovněmi informačního monitorovacího systému, informačními systémy Ministerstva financí (zejména s účetním systémem Viola SF/CF) a databází Evropské komise SFC2007.

Monit7+

Pro řízení programu a administraci projektů bude používána výkonná úroveň informačního systému Monit7+. Zodpovědnost za správu relevantní části monitorovacího systému Monit7+ má Řídicí orgán. Řídicí orgán prostřednictvím Monit7+ poskytuje aktuální informace o stavu programu a projektů, včetně informací vyžadovaných NOK a EK, po celou dobu realizace jednotlivých projektů i celého OP Doprava. Na úrovni Monit7+ je realizována elektronická výměna dat s interními informačními systémy Řídicího orgánu (např. účetní systém). Monit7+ je v relevantních oblastech a v souladu s dohodou o delegování některých činností mezi ŘO a ZS využíván i ZS.

Benefit7

Webový účet příjemce Benefit7 je určen k podpoře výkonných činností realizovaných na úrovni jednotlivých příjemců/zadatelů. Toto webové rozhraní bude umožňovat veškerou datovou komunikaci mezi ŘO a příjemcem/zadatelem. Webový účet bude umožňovat zejména zpracování žádostí o podporu, předkládání žádostí o platbu, předkládání monitorovacích zpráv atp.

Schéma úrovní monitorovacího systému a návaznosti na další IS**4.10.4 Výroční a závěrečné zprávy o provádění**

Řídící orgán předkládá každoročně Monitorovacímu výboru ke schválení výroční zprávu o provádění a zasílá ji Evropské komisi do konce června následujícího roku, přičemž první zpráva bude Komisi předložena v roce 2008.

Závěrečná zpráva o provádění bude postoupena Evropské komisi do 31.3.2017.

Všechny výroční a závěrečné zprávy o provádění by měly obsahovat informace v souladu s článkem 67 odst. 2 obecného nařízení a to:

- a) pokrok, kterého bylo dosaženo při provádění OP Doprava a prioritních os ve vztahu k jejich konkrétním a ověřitelným cílům, které jsou, dají-li se kvantifikovat, kvantitativně vyjádřeny pomocí ukazatelů uvedených v kap. 3.2 OP Doprava na úrovni prioritní osy;
- b) finanční provádění OP Doprava, podrobně uvádějící u každé prioritní osy:
 - (i) výdaje vynaložené příjemci, které jsou zahrnuty do žádostí o platbu zaslaných Řídícímu orgánu, a odpovídající příspěvek z veřejných zdrojů,
 - (ii) celkové platby přijaté od EK a kvantitativní vyjádření finančních ukazatelů podle čl. 66 odst. 2 obecného nařízení, a
 - (iii) výdaje vynaložené subjektem odpovědným za provádění plateb příjemcům.

- c) pouze pro informaci orientační rozpis přidělů fondů podle kategorií v souladu s prováděcími pravidly přijatými Komisí postupem podle článku 103 odst. 3 obecného nařízení;
- d) opatření, které Řídící orgán nebo Monitorovací výbor přijaly pro zajištění kvality a účinnosti provádění, zejména:
 - (i) monitorovací a hodnotící opatření, včetně opatření pro shromažďování údajů,
 - (ii) přehled všech závažných obtíží, které se při provádění operačního programu vyskytly, a veškerá přijatá opatření, případně včetně reakce na připomínky vznesené podle čl. 68 odst. 2 obecného nařízení, a
 - (iii) využití technické pomoci.
- e) opatření přijatá za účelem poskytování informací o OP Doprava a zajištění jeho propagace;
- f) informace o závažných obtížích týkajících se souladu s právními předpisy Společenství, které se vyskytly při provádění OP Doprava, a o opatřeních přijatých k jejich řešení;
- g) případně pokrok a financování velkých projektů;
- h) využití pomoci uvolněné po zrušení podle čl. 98 odst. 2 obecného nařízení k dispozici Řídícímu orgánu nebo jinému orgánu veřejné moci během období provádění operačního programu;
- i) případy, kdy byla zjištěna podstatná změna podle čl. 57 obecného nařízení.

Informace podle písmen d), g), h) a i) se neuvádějí, pokud zde od předchozí zprávy nedošlo k žádné významné změně.

4.11 Finanční řízení

Aniž by byla dotčena odpovědnost Komise za provádění rozpočtu EU, orgány České republiky jsou odpovědné za finanční řízení a kontrolu pomoci v rámci OP Doprava.

Finanční řízení programu a projektů bude uskutečňováno tak, aby byly v maximální možné míře sloučeny postupy národního veřejného financování a financování z prostředků FS a ERDF.

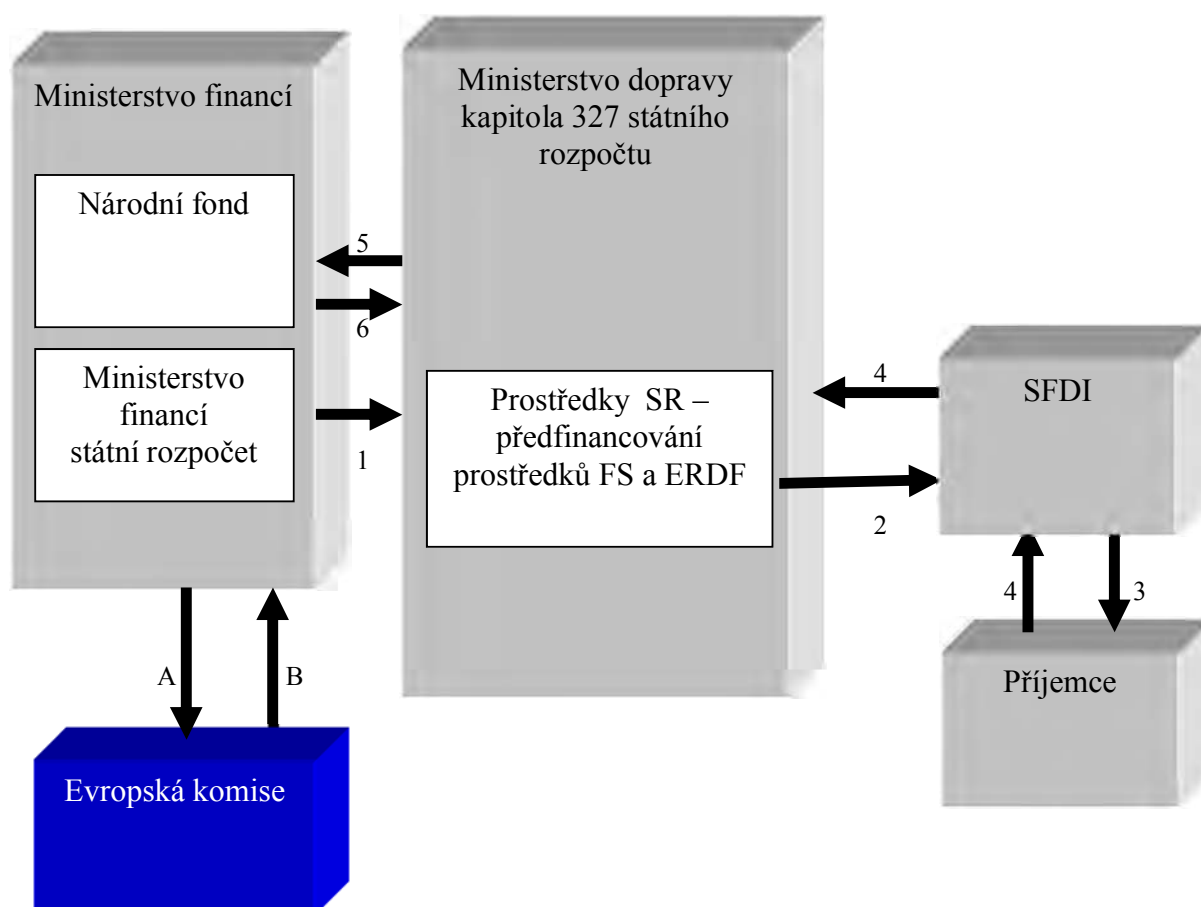
Systém finančních toků popisuje MFT. Ministerstvo financí spravuje prostředky poskytované Evropskou komisí na financování programů strukturálních fondů a Fondu soudržnosti.

Prostředky strukturálních fondů a Fondu soudržnosti budou Evropskou komisí zasílány na účet Platebního a certifikačního orgánu. PCO metodicky řídí finanční prostředky strukturálních fondů a Fondu soudržnosti a bude rovněž i realizovat převody prostředků strukturálních fondů a Fondu soudržnosti do státního rozpočtu.

Systém finančních toků prostředků OP Doprava bude zajištěn prostřednictvím finančního toku přes státní rozpočet. Prostředky ERDF a FS budou příjemcům předfinancovány na základě předložených žádostí o platbu z kapitoly MD (příjemci, kteří předloží žádosti o platbu v rámci oblastí podpory, pro něž platby zajišťuje ZS, budou mít platby předfinancovány z rozpočtu ZS). Žádosti příjemců budou předkládány pouze v měně platné na území ČR. PCO po obdržení souhrnné žádosti (zpracované na základě žádostí o platbu předkládaných a proplacených

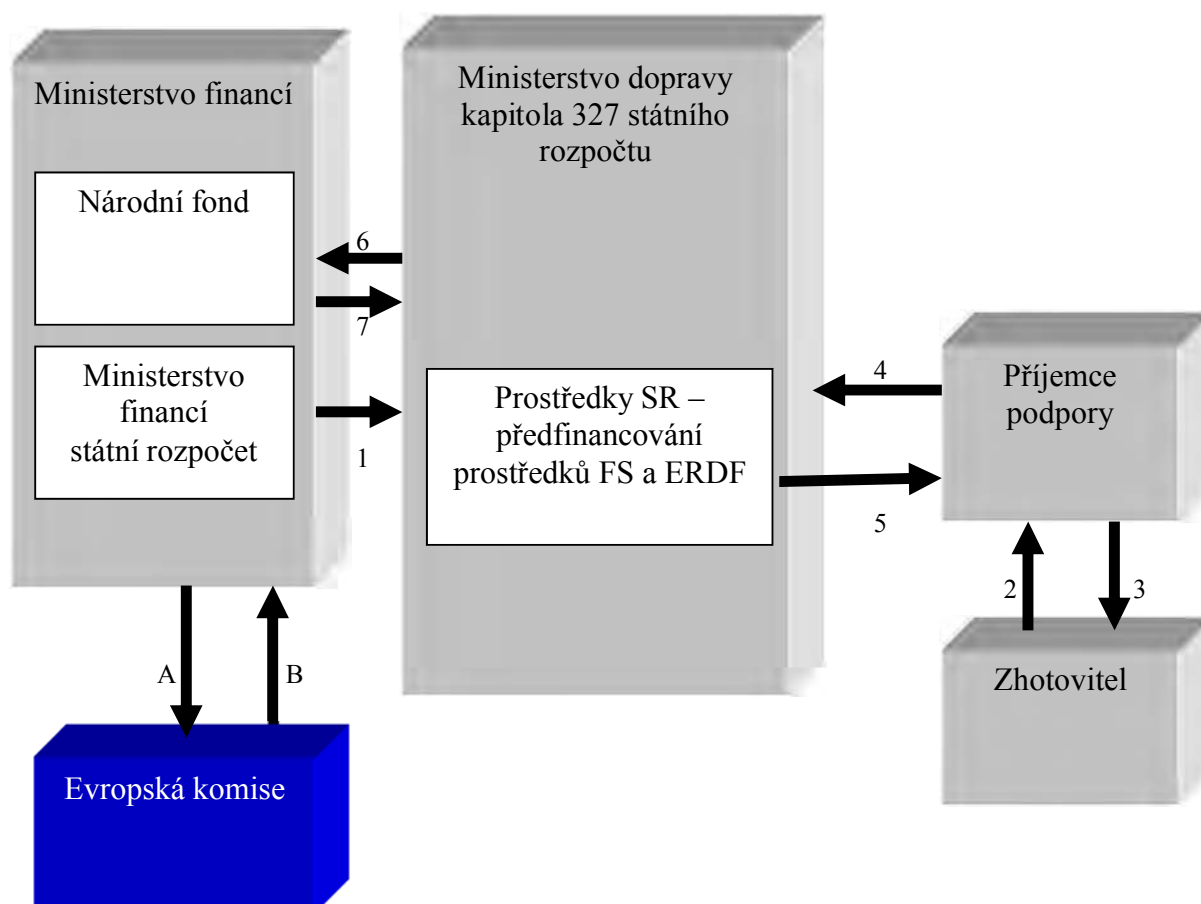
příjemcům) provede proplacení prostředků ERDF a FS do kapitoly státního rozpočtu spravované MD. Platby z a do rozpočtu EU probíhají v EUR.

4.11.1 Schéma finančních toků OP Doprava při zapojení zprostředkujícího subjektu (SFDI)



1	Správce kapitoly státního rozpočtu si na základě jednání s MF narozpočtuje v kapitole MD prostředky na předfinancování prostředků FS a ERDF
2	Na začátku roku převede MD prostředky předfinancování na SFDI pro oblasti podpory, ve kterých prostředky příjemcům vyplácí SFDI
3	SFDI průběžně proplácí prostředky na krytí nákladů ve výši 100 % výdajů
4	Příjemce na základě uskutečněných výdajů vystavuje žádost o platbu prostředků krytých SF/FS a předloží ji ZS ke kontrole a schválení
5	Řídící orgán vystaví Souhrnnou žádost a požádá PCO o proplacení prostředků ERDF a FS
6	PCO provádí kontrolu předložené souhrnné žádosti, její zaúčtování (rozhodným datem pro stanovení kurzu pro přepočet prostředků z Kč na EUR je datum zaúčtování PCO) a následně úhradu prostředků ERDF a FS do státního rozpočtu kapitoly MD
A	PCO žádá po provedení certifikace EK o doplnění prostředků na jeho účet
B	EK žádost odsouhlasí a zasílá prostředky na účet PCO

4.11.2 Schéma finančních toků OP Doprava bez zapojení zprostředkujícího subjektu (SFDI)



1	Správce rozpočtové kapitoly si na základě jednání s MF narozpočtuje v kapitole MD prostředky na předfinancování prostředků FS a ERDF
2	Zhotovitel vystaví účetní doklad
3	Příjemce uhradí částku požadovanou zhotovitelem (v plném rozsahu)
4	Příjemce na základě uskutečněných výdajů vystavuje žádost o platbu prostředků krytých SF/FS a předloží ji Řídícímu orgánu ke kontrole a schválení
5	Řídící orgán předloženou žádost schválí a dá pokyn příslušnému útvaru MD k provedení platby na účet příjemce z prostředků státního rozpočtu, kapitoly MD
6	Řídící orgán vystaví Souhrnnou žádost a požádá PCO o proplacení prostředků ERDF a FS
7	PCO provádí kontrolu předložené souhrnné žádosti, její zaúčtování (rozhodným datem pro stanovení kurzu pro přepočet prostředků z Kč na EUR je datum zaúčtování PCO) a následně úhradu prostředků ERDF a FS do státního rozpočtu, kapitoly MD;

A	PCO žádá po provedení certifikace EK o doplnění prostředků na jeho účtu
B	EK žádost odsouhlasí a zasílá prostředky na účet PCO

V případě poskytování zálohových plateb příjemcům (platby ex-ante) bude postup relevantním způsobem modifikován. Případné další odchylky od tohoto schématu se budou řídit ustanoveními MFT.

Postup pro předfinancování:

Předfinancování znamená proplacení výdajů, které jsou kryté ze SF/FS, v předstihu z prostředků SR s tím, že je částka těchto výdajů posléze zpětně proplacena z účtu PCO do příslušné kapitoly SR, která je příjemci dopředu proplatila.

Postupy pro spolufinancování:

Spolufinancováním se rozumí veřejné výdaje, které financují tu část uznatelných výdajů projektu, která není kryta příspěvkem FS/ERDF. Spolufinancování může být poskytováno ze zdrojů:

- státního rozpočtu (zejména kapitoly ministerstva dopravy)
- Státního fondu dopravní infrastruktury
- rozpočtu krajů, měst a obcí
- výjimečně i z dalších veřejných rozpočtů

Postupy pro úhradu výdajů neuznatelných z hlediska dotace FS/ERDF:

Výdaje, které jsou součástí projektu, ale nejsou uznatelné z hlediska poskytnutí příspěvku FS/ERDF, jsou v zásadě hrazeny ze zdrojů příjemce. V případě, že příjemcem je ČR, budou tyto výdaje financovány ze zdrojů SFDI nebo ze zdrojů příslušné kapitoly státního rozpočtu (v závislosti na typu výdajů a příjemce).

Další obecné postupy:

Pokud je dotace FS/ERDF poskytována příjemci zpětně (refundace), jsou výdaje na úhradu výdajů projektu do doby proplacení dotace kryty ze zdrojů příjemce. Pokud je příjemcem prostředků ČR nebo veřejnoprávní subjekt budou tyto výdaje kryty z příslušného veřejného rozpočtu.

Postupy poskytování předfinancování a spolufinancování budou nastaveny pro jednotlivé varianty tak, aby minimalizovaly administrativní zátěž příjemců a implementační struktury OP Doprava a zároveň zajišťovaly efektivní řízení programu a projektů.

4.12 Slučitelnost OP Doprava s politikami Společenství

Řídicí orgán OP Doprava zodpovídá za to, že v průběhu realizace OP Doprava a implementace jednotlivých intervencí je zajištěna slučitelnost intervencí OP Doprava s politikami Společenství.

4.12.1 Soulad s pravidly veřejné podpory

Řídící orgán zajistí, že veškerá veřejná podpora poskytnutá v rámci OP Doprava bude v souladu s procesními a hmotně-právními pravidly veřejné podpory platnými v době poskytnutí příspěvku z veřejných zdrojů.

4.12.2 Veřejné zakázky

Zakázky na zboží, služby a práce, které budou financovány z OP Doprava budou prováděny v souladu s platnou národní a komunitární legislativou pro zadávání veřejných zakázek.

4.12.3 Environmentální legislativa

Veškeré projekty podporované z prostředků OP Doprava budou vyhovovat dikci a duchu příslušné legislativy Společenství a národní legislativě v oblasti životního prostředí.

4.13 Propagace a publicita

V souladu s článkem 69 obecného nařízení a ve smyslu prováděcího nařízení Řídící orgán poskytne informace o projektech a o programu a zajistí jejich publicitu. Informace jsou určeny občanům Evropské unie a příjemcům pomoci s cílem zdůraznit roli Společenství a zajistit, aby byla pomoc z fondů transparentní.

Realizace publicity a poskytování informací budou prováděny v souladu s ustanoveními prováděcího nařízení, která se týkají propagace a publicity.

Realizace propagačních a informačních opatření operačního programu musí být prováděna primárně na dvou úrovních:

- zajištění informovanosti a publicity pro potenciální příjemce pomoci a širokou veřejnost,
- zajištění publicity ze strany příjemců pomoci při vlastní realizaci projektů.

Vzhledem k charakteru programu, kde hlavními příjemci bude omezený počet organizací zajišťujících správu dopravní cesty, bude komunikační strategie zaměřena především na informovanost veřejnosti a ekonomických a sociálních partnerů o úloze OP Doprava a EU při financování jednotlivých projektů a jejich přínosech.

ŘO OP Doprava zpracuje Komunikační plán (dále jen „KoP“) pro OP Doprava, který rozpracovává komunikační strategii pro pomoc z ERDF a FS. Při zpracování KoP OP Doprava se bude respektovat komunikační strategie NSRR. ŘO OP Doprava předkládá Monitorovacímu výboru OP Doprava výroční a závěrečnou zprávu, která obsahuje též kapitolu „plnění informačních a propagačních opatření“ včetně přehledu monitorovacích indikátorů, které budou monitorovat plnění KoP.

ŘO OP Doprava jmenuje komunikačního úředníka programu zodpovědného za přípravu a realizaci KoP.

KoP a informace o jmenování komunikačního úředníka budou zaslány EK v souladu s prováděcím nařízením.

Realizace propagace a publicity OP Doprava bude financována z technické pomoci OP Doprava.

4.14 Hodnocení

V souladu s ustanovením zejména článků 47 a 48 (z úrovně členského státu) a 49 (z úrovně EK) obecného nařízení bude v rámci implementace OP Doprava uskutečňováno hodnocení OP Doprava. ŘO OP Doprava připraví plán hodnocení OP Doprava, do něhož začlení aktivitu hodnocení strategické povahy zaměřené na zlepšení strategie a řízení realizace pomoci, zejména souhrnného hodnocení pro strategické zprávy podle čl. 29 obecného nařízení, hodnocení ex ante pro příští programovací období a, podle možností, rovněž i hodnocení operativní povahy (tj. hodnocení průběžná a ad hoc). Plán bude také počítat se spoluprací s Evropskou komisí na přípravě hodnocení ex post. V plánu hodnocení budou zpracovávány také aktivity směřující ke zlepšování evaluační kapacity. Hlavní položky plánu hodnocení budou navrženy v koordinaci s evaluační jednotkou NOK. Plán hodnocení bude vypracován na celé programovací období, aktualizován vždy po roce a detailně rozpracováván pro nejbližší příští kalendářní rok. Plnění plánu hodnocení se bude vyhodnocovat v ročních intervalech.

Vzhledem ke specifické povaze financovaných operací (převážně velké infrastrukturní projekty) se evaluace prováděné ŘO ve shodě s čl. 48 odst. 3. Obecného nařízení zaměří na plnění výstupových indikátorů. Toto plnění může být posuzováno bezprostředně po dokončení financované operace. Protože významnou část financovaných operací programu budou tvořit projekty, zaměřené na výstavbu infrastruktury trvající několik let, ŘO bude věnovat náležitou pozornost získání alespoň hrubého odhadu naplňování cílů OP již při ukončení těchto projektů. Tento odhad, založený na hodnotách výstupových indikátorů, umožní ŘO navrhnout v případě potřeby úpravy OP Doprava.

Důležitou součástí hodnocení budou indikátory výsledku a dopadu. Nicméně vzhledem k časovému odstupu, ve kterém se projeví změna jejich hodnot, resp. dopad OP na statistické charakteristiky, jež jsou hlavním podkladem pro sledování těchto indikátorů, nemohou být výchozími informacemi nezbytnými pro flexibilní řízení OP Doprava ze strany ŘO, zejm. na začátku programovacího období 2007-13. Význam těchto indikátorů vzroste s časem a indikátory následně budou i důležitou součástí strategického hodnocení OP Doprava – viz níže.

Hodnocení budou provádět odborníci nebo subjekty, interní nebo externí, kteří jsou funkčně nezávislí na orgánech uvedených v čl. 59 písm. b) a c) obecného nařízení. Výsledky hodnocení budou zveřejňovány Řídicím orgánem na internetových stránkách OP Doprava.

Evaluační jednotka

V souladu s čl. 47 odst. 3 obecného nařízení zajistí ŘO OP Doprava evaluační kapacitu nezávislou na PCO a AO OP Doprava. Zajišťovat bude zejména:

- návrh plánu hodnocení a jeho roční aktualizace,
- realizaci plánu hodnocení,
- vypracování zadání pro výběr externího zpracovatele hodnocení,
- zadávání výběrových řízení pro realizaci evaluačních projektů,
- vytváření optimálních podmínek pro realizaci evaluačních projektů, jejich koordinace s využitím odborných skupin,
- vyhodnocování plnění plánu hodnocení,
- předkládání výsledků plnění plánu hodnocení Monitorovacímu výboru ,
- rozvíjení evaluační kapacity pro OP Doprava,
- co nejširší prezentaci výsledků evaluačních aktivit zodpovědným subjektům,
- širokou publicitu výsledků hodnocení OP Doprava a šíření získaných zkušeností z hodnocení za účelem zlepšení kvality, účinnosti a provázanosti příspěvků z OP Doprava,

- komentáře k materiálům předloženým v rámci spolupráce s ostatními evaluačními pracovišti, včetně evaluátorů NSRR.

Hodnocení v průběhu programového období (on-going evaluace) budou probíhat v souladu s Pracovním dokumentem 5 „Indicative Guidelines on Evaluation Methods: Evaluation during the Programming Period“ zpracovaným DG REGIO a budou tedy zahrnovat hodnocení povahy strategické, operativní a ad-hoc.

Plán hodnocení

Zamýšlené aktivity hodnocení OP Doprava jsou specifikovány v rámci plánu hodnocení. První verze plánu hodnocení byla předložena na ustavujícím jednání MV OP Doprava dne 16. května 2007.

Na základě vyhodnocení výstupů předchozích evaluací, identifikovaných potřeb a návrhů ze strany ŘO, ZS, NOK a ostatních relevantních subjektů, bude každoročně zpracovávána aktualizace plánu hodnocení OP Doprava (poprvé na konci roku 2008). Aktualizovaný plán hodnocení bude schválen ŘO OP Doprava a následně předložen na jednání MV tohoto programu.

Plán hodnocení na období 2007-2013 obsahuje následující oblasti aktivit:

Operativní evaluace

Operativní evaluace jsou zaměřeny na vyhodnocování pokroku a efektivnosti implementace na základě sledování dat z monitoringu a hodnocení fungování implementačních a monitorovacích struktur a procesů. Operativní evaluace zahrnují také tématická hodnocení zaměřená na specifické tematické oblasti (priority) či aspekty (např. územní, srovnávání v rámci EU) intervencí.

Průběžná hodnocení výsledků a průběhu implementace budou spočívat zejména v pravidelných (čtvrtletních) analýzách výstupů monitorování. Na základě identifikovaných problémů budou prováděny návazné (ad hoc) evaluační studie. V případě významných odchylek od cílů OP Doprava posoudí evaluace příčiny a závažnost těchto odchylek a následně navrhnou řešení zjištěných problémů (bariér či omezení realizace) nebo možné revize/relokace cílů/prostředků OP.

Důvodem pro zahájení operativního hodnocení, ať již ad hoc či průběžného, bude nejčastěji nedostačující naplňování jednoho či více monitorovacích indikátorů, které měsíčně vyhodnocuje nejen ŘO, ale na národní úrovni také NOK.

Strategické evaluace

Podle čl. 29 odst. 2 Nařízení č. 1083/2006 mají být členským státem předloženy stručné zprávy – první do konce roku 2009, druhá do konce roku 2012. Každá z těchto zpráv bude obsahovat vyhodnocení příspěvku programů financovaných ze SF a FS k cílům politiky soudržnosti, dále k naplňování úkolů jednotlivých fondů, naplňování SOZS a NSRR a plnění cílů pro růst a zaměstnanost. Evaluace bude zásadním způsobem přispívat pro tvorbu těchto zpráv. ŘO OP Doprava bude poskytovat nezbytná data i součinnost NOK, který je odpovědný za zpracování těchto zpráv.

Dalšími plánovanými evaluacemi strategické povahy jsou hodnocení naplňování hodnot indikátorů výsledku a dopadu, evaluace dopadů OP na horizontální témata a evaluace makroekonomických dopadů OP. Provedení strategické evaluace se předpokládá také v případě, kdy je předložen návrh na změnu OP, v souladu s článkem 33 obecného nařízení. Rovněž se počítá s přípravou na programové období 2014-2020, zahrnující ex-ante hodnocení a vyhodnocení SEA připravovaného programu.

Ad hoc evaluace

Hodnocení ad-hoc jsou hodnocení zahájena podle okamžité potřeby, v návaznosti na závažná zjištění monitoringu či kontrol, resp. z jiných důvodů (např. zprávy pro řízení). Ad hoc evaluace představují flexibilní část Plánu hodnocení OP Doprava.

Rozvoj evaluační kapacity

Aktivity zaměřené na rozvoj hodnotící kapacity (vzdělávací, metodické, výměna zkušeností atd.) v rámci struktury implementace OP Doprava jsou rovněž součástí plánu hodnocení.

5 FINANČNÍ ZAJIŠTĚNÍ

5.1 Finanční zajištění sektoru doprava

Zdroje financování dopravní infrastruktury v letech 2007 – 2013 (2015)

Základní zdroje financování dopravní infrastruktury lze v letech 2007 – 2013 (15) rozdělit dle typu na:

- národní veřejné zdroje ČR (SFDI, státní rozpočet)
- prostředky strukturální politiky EU (OP Infrastruktura, ISPA/FS 2000 – 2006, OP Doprava)
- prostředky finančního nástroje TEN-T
- úvěrové prostředky (především EIB)
- PPP

Národní veřejné zdroje ČR (SFDI, státní rozpočet)

Hlavním zdrojem prostředků pro dopravní infrastrukturu zůstanou i v programovém období 2007 – 2013 veřejné národní prostředky ČR poskytované prostřednictvím státního rozpočtu a SFDI. Výdajový rámec SFDI se předpokládá v letech 2008 – 2010 ve výši min. 45 mld. Kč ročně. Tyto zdroje budou využity na národní akce a rovněž na spolufinancování prostředků EU tam, kde toto spolufinancování nebude pokryto úvěrovými prostředky EIB. SFDI zároveň bude poskytovat ve specifických případech předfinancování projektů EU (např. v případě realizace před schválením EK). Modelově se indikativně počítá s členěním 39,5 % investičních prostředků pro železnice, 59,5 % pro pozemní komunikace a 1 % pro vnitrozemské vodní cesty.

Prostředky strukturální politiky EU

V letech 2007 a 2008 (OP Infrastruktura) a 2007 – 2011 (FS) bude dobíhat podpora ze zdrojů strukturální politiky 2000 – 2006; podrobněji viz. samostatné kapitoly věnované reflexi podpory EU. Pro infrastrukturu v rozsahu definovaném v tomto programu bude jediným zdrojem prostředků strukturální politiky OP Doprava.

Pro regionální silnice II. a III. třídy budou významným nástrojem ROPy a regionální rozpočty.

Prostředky finančního nástroje TEN-T

V rámci výzev MIP a NON MIP TEN-T se bude ČR ucházet o prostředky tohoto nástroje zejména na přípravu projektů a s tím spojené projektové studie. Žádosti budou podávány rovněž na práce, a to zejména v případě ERTMS a významných přeshraničních projektů. Podpora bude koordinována s prostředky OP Doprava tak, aby došlo k synergickému efektu (předpokládá se zejména kombinace přípravy financované z TEN-T, a prací z OP Doprava).

Využití finančního nástroje TEN-T se uvažuje zejména pro železniční projekty, které jsou součástí Prioritních projektů č. 22 a č. 23 a jsou stanoveny rozhodnutím Evropského parlamentu a Rady č. 884/2004/ES. Prostředky z finančního nástroje TEN-T budou využity hlavně pro vypracování přípravných a projektových dokumentací (studie) v rámci NON-MIP a na investiční projekty v rámci MIP.

Úvěrové prostředky (především EIB)

EIB se aktivně podílí na financování dopravní infrastruktury. Pro programové období 2007 – 2013 ČR aktivně jedná s EIB o zajištění úvěru na spolufinancování prostředků OP Doprava. Prostředky EIB budou kombinovány s prostředky OP Doprava tak, aby dle možností společně pokryly 100 % nákladů projektu. Aktuálně předpokládaný objem úvěru činí 34 mld. Kč v letech 2008 – 2010.

Public Private Partnership – PPP

V rámci ekonomických nástrojů je sledováno podle možností i organizování vhodných investičních projektů pro modernizaci dopravní infrastruktury pomocí financování systémem PPP.

Pojmem PPP (Public Private Partnership) se rozumí způsob zajištění veřejných služeb nebo veřejné infrastruktury cestou úzké spolupráce se soukromým sektorem. Podstatou PPP je dlouhodobý smluvní vztah, ve kterém soukromý sektor přebírá klíčové kompetence financování, investování a provozování veřejné služby, za což mu veřejný sektor platí jedním ze tří alternativních způsobů:

- poplatek za dostupnost veřejné služby,
- poplatek za poskytnutý rozsah veřejné služby resp,
- koncese na přímý výběr poplatků od veřejnosti.

PPP projekty mohou samy o sobě být realizovány v různých modelech, různým způsobem lze realizovat též kombinaci PPP a fondů EU v rámci jednoho projektu.

Specificky se v případě sektoru dopravy jedná zejména o rozebíhající financování D3 Tábor – Bošilec. Dále se o využití tohoto principu financování uvažuje v případě dalšího budování D3 a R4. V železniční dopravě je uvažován zejména tzv. AIRCON - spojení letiště Ruzyně (TEN-T) s centrem Prahy (železniční uzel Praha TEN-T). Vzhledem ke skutečnosti, že princip PPP bude v případě prvních projektů novým způsobem financování bude po jejich ukončení vyhodnocen a bude zvolen optimální postup využití principu PPP v dalším období.

Během přípravné fáze PPP projektů musí finanční poradci analyzovat všechny dostupné možnosti financování, a to včetně případného příspěvku z OP Doprava, a doporučit ŘO nejefektivnější způsob financování. ŘO bude s vybraným finančním poradcem spolupracovat tak, aby poskytl nejlepší možné podmínky pro využití fondů EU v PPP projektech.

Za jeden z možných ekonomických nástrojů lze také považovat rozvoj vhodných investičních projektů pro modernizaci dopravní infrastruktury pomocí Partnerství veřejného a soukromého sektoru (PPP).

Partnerství veřejného a soukromého sektoru lze za určitých podmínek považovat za instrument vhodný pro veřejný sektor, zejména při přípravě a implementaci infrastrukturalních projektů. Hlavní výhody PPP jsou pro veřejný sektor následující:

- úspory veřejných zdrojů
- možnost zvýšení objemu investic (pákový efekt)

- dle zkušeností soukromého sektoru získání „větší/lepší hodnoty za peníze“
- zkrácení doby výstavby
- vysoká technická kvalita projektů
- nižší riziko pro veřejný sektor, protože jsou některá rizika přenesena na soukromý sektor.

PPP projekty nemusí být nutně pro veřejný sektor ziskové. K zajištění úspěšného užití PPP a k snížení ekonomických problémů se musí veřejné orgány soustředit na několik oblastí:

- užití správného PPP modelu
- zvýšit konkurenci mezi případnými soukromými partnery
- ochránit veřejný zájem
- garantovat životaschopnost projektu bez započítání nepatřičného zisku plynoucího z veřejných subvencí.

V České republice je omezená zkušenost s PPP při realizaci infrastrukturálních projektů.

K zajištění úspěšného zahájení PPP projektů je nutná znalost následujících procesů: posouzení proveditelnosti, veřejné zakázky, finanční plán a nastavení optimálních implementačních podmínek a efektivnost realizace projektu. Proto Ministerstvo pro místní rozvoj ve spolupráci s PPP centrem Ministerstva financí připraví do dubna 2008 metodologii a manuál pro příjemce, kteří budou mít zájem zahájit tento typ partnerství.

MMR připravilo (v souladu s usnesením vlády č. 536/2007) detailní metodiku interpretace/ vzor koncesní smlouvy a koncesního zákona, jako důležitou pomůcku pro přípravu a realizaci PPP projektů, kterou využijí zejména kraje, města a obce. V souladu s výše uvedeným usnesením vlády připravuje MF dílčí metodiky pro oblast daní a financování. Česká republika tak bude mít v roce 2008 kompletní legislativní a metodologický rámec pro přípravu a realizaci PPP projektů. MMR následně v průběhu roku 2008 připraví studie, které budou identifikovat typy projektů v rámci jednotlivých OP, které budou vhodné pro aplikaci PPP metodik. Tyto studie a aktivity budou podporovány prostřednictvím OP Technická pomoc.

Prvním úkolem Řídícího orgánu OP Doprava je propagace PPP projektů a rozšíření výše uvedené informace a zprávy možným žadatelům ve formě workshopů, seminářů, konferencí, publikací atd.

Řídící orgán OP Doprava umožní nejpozději do prosince 2008 na základě výše uvedeného a na základě zkušeností získaných z projektů výstavby dálnice D3, úsek D3 – úsek Tábor – Bošilec, stejně jako jiných sekcí dálnice D3 a rychlostní komunikace R4 (úsek není dosud stanoven), ale také z železničního projektu AIRCON – spojujícího letiště Praha Ruzyně (TEN-T) s centrem Prahy (železniční uzel TEN-T), který bude realizován prostřednictvím PPP, v rámci vyhlášených výzev, předkládání projektů realizovaných prostřednictvím PPP. Technická pomoc na vypracování potřebné dokumentace bude k dispozici těm žadatelům, kteří budou připravovat předložení návrhu projektu spolufinancovaného formou PPP.

Důležitým cílem OP Doprava je realizace maximálního počtu PPP projektů v programovacím období 2007-2013. Tyto projekty vytvoří pozitivní zkušenosti a je očekáváno, že postupně dojde k velké dynamice v této oblasti.

Při implementaci konkrétního projektu PPP je nezbytné zabránit nepatřičnému zisku a zachovat rovný a transparentní přístup, respektovat národní a komunitární právo. To se týká především oblasti veřejné podpory.

5.2 Finanční zajištění OP Doprava

Rozhodujícím údajem pro výši spolufinancování z ERDF a z FS pro OP Doprava je návrh rozložení podpory mezi operační programy uvedený v NSRR. Základem pro stanovení výše absorpční kapacity pro jednotlivé oblasti podpory byly podklady MD poskytnuté příslušnými odbory MD. Tyto požadavky byly korigovány požadavky zástupců regionů a dále upraveny především podle DP ČR a také z požadavků ŘSD ČR, SŽDC a krajských úřadů.

V OP se nepředpokládá využití křížového financování podle článku 34 obecného nařízení.

Míra financování je v souladu s článkem 53 Nařízení Rady (ES) 1083/2006 a přílohou III tohoto nařízení stanovena na 85% způsobilých výdajů projektu. Při výpočtu způsobilých výdajů budou respektována ustanovení článku 55 Nařízení Rady (ES) 1083/2006 o projektech vytvářejících příjmy.

Tab. č. 33: Indikativní finanční plán OP Doprava podle let

OP Doprava

	Strukturální fondy (ERDF nebo ESF)	Fond soudržnosti	Celkem 3=1+2
	1	2	
2007	144 178 837	572 229 657	716 408 494
2008	151 662 639	599 985 014	751 647 653
2009	159 174 961	627 865 900	787 040 861
2010	167 045 895	657 043 197	824 089 092
2011	190 718 016	686 239 266	876 957 282
2012	198 551 746	715 335 948	913 887 694
2013	206 520 716	744 938 571	951 459 287
Celkem 2007-2013	1 217 852 810	4 603 637 553	5 821 490 363

Tab. č. 34: Indikativní finanční plán OP Doprava podle prioritních os

OP Doprava									
Rozdělení alokace podle prioritních os (EUR, běžné ceny)									
Číslo prioritní osy	Název prioritní osy	Fond/míra spolufinancování vztahována k	Příspěvek Společenství	Národní zdroje	Indikativní rozdělení národních zdrojů		Celkové zdroje	Míra spolufinancování	Pro informaci
					Národní veřejné zdroje	Národní soukromé zdroje			
			a	b(=c+d)	c	d	e=a+b	f=a/e	EB
1	Modernizace a rozvoj železniční sítě TEN-T	FS/veřejné	2 196 706 382	387 654 066	387 654 066		2 584 360 448	85,00%	224 591 246
2	Výstavba a modernizace dálniční a silniční sítě TEN-T	FS/veřejné	1 372 796 400	242 258 189	242 258 189		1 615 054 589	85,00%	291 825 926
3	Modernizace železniční sítě mimo síť TEN-T	FS/veřejné	578 403 953	102 071 285	102 071 285		680 475 238	85,00%	38 044 505
4	Modernizace silnic I. třídy mimo TEN-T	ERDF/veřejné	1 116 496 958	197 028 876	197 028 876		1 313 525 834	85,00%	139 553 853
5	Modernizace a rozvoj pražského metra a systémů řízení silniční dopravy v hl. m. Praze	FS/veřejné	386 495 544	68 205 097	68 205 097		454 700 641	85,00%	0
6	Podpora multimodální nákladní přepravy a rozvoj vnitrozemské vodní dopravy	ERDF/veřejné	101 355 852	17 886 329	17 886 329		119 242 181	85,00%	16 404 607
7	Technická pomoc	FS/veřejné	69 235 274	12 218 059	12 218 059		81 453 333	85,00%	0
Celkem		ERDF+FS	5 821 490 363	1 027 321 901	1 027 321 901	0	6 848 812 264	85,00%	710 420 137
z toho : FS		FS	4 603 637 553	812 406 696	812 406 696	0	5 416 044 249	85,00%	
ERDF		ERDF	1 217 852 810	214 915 205	214 915 205	0	1 432 768 015	85,00%	

V případě projektů generujících příjem jsou způsobilými výdaji jako podkladem pro výpočet příspěvku z fondů: Celkové investiční výdaje minus nezpůsobilé výdaje v souladu s čl. 56 obecného nařízení a minus čisté příjmy v souladu s čl. 55 obecného nařízení.

Soukromé zdroje jsou předpokládány pouze v Prioritní ose 1 a 6, ve kterých bude poskytována veřejná podpora.

Tab. č. 35: Orientační rozdělení příspěvku Společenství podle kategorie v operačním programu Doprava

Orientační rozdělení příspěvku Společenství podle kategorie v operačním programu Doprava						
Téma 1		Téma 2		Téma 3		
Prioritní téma		Forma financování		Území		
Kód	Částka	Kód	Částka	Kód	Částka	Částka
16 Železnice (TEN-T)	578 403 953 €	01 nevratná pomoc	5 821 490 363 €	00 nevztahuje se	5 491 413 437 €	
17 Železnice (TEN-T)	2 122 089 850 €			01 město	330 076 926 €	
19 Mobilní železniční prostředky (TEN-T)	74 616 531 €					
20 Dálnice (R mimo TEN)	581 079 334 €					
21 Dálnice (TEN-T) včetně R	1 284 373 091 €					
22 Státní silnice	535 417 624 €					
25 Městská doprava	353 487 851 €					
26 Multimodální doprava	12 871 035 €					
27 Multimodální doprava (TEN-T)	12 716 463 €					
28 Inteligentní dopravní systémy	121 431 003 €					
31 Vnitrozemské vodní cesty	4 616 690 €					
32 Vnitrozemské vodní cesty (TEN-T)	71 151 664 €					
85 Příprava provádění monitorování a kontrola	63 368 872 €					
86 Hodnocení a studie; informace a komunikace	5 866 402 €					
Celkem	5 821 490 363 €	celkem	5 821 490 363 €	celkem	5 821 490 363 €	

Tab. č. 36: Indikativní výpočet podílu prostředků OP Doprava začleněných do intervencí Lisabonských priorit (Earmarking)

Kód	Kategorie dle čl. 9 (3)*	Částka	Podíl na alokaci OP Doprava		
			Lisabon	Ostatní	Celkem
16 Železnice	ano	578 403 953	9,94%		9,94%
17 Železnice (TEN-T)	ano	2 122 089 850	36,45%		36,45%
19 Mobilní železniční prostředky (TEN-T)	ne	74 616 531		1,28%	1,28%
20 Dálnice (R mimo TEN)	ano	581 079 334	9,98%		9,98%
21 Dálnice (TEN-T) včetně R	ano	1 284 373 091	22,06%		22,06%
22 Státní silnice	ne	535 417 624		9,20%	9,20%
25 Městská doprava	ne	353 487 851		6,07%	6,07%
26 Multimodální doprava	ano	12 871 035	0,22%		0,22%
27 Multimodální doprava (TEN-T)	ano	12 716 463	0,22%		0,22%
28 Inteligentní dopravní systémy	ano	121 431 003	2,09%		2,09%
31 Vnitrozemské vodní cesty	ne	4 616 690		0,08%	0,08%
32 Vnitrozemské vodní cesty (TEN-T)	ano	71 151 664	1,22%		1,22%
85 Příprava provádění monitorování a kontrola	ne	63 368 872		1,09%	1,09%
86 Hodnocení a studie; informace a komunikace	ne	5 866 402		0,10%	0,10%
Celkem		5 821 490 363 €	82,18%	17,82%	100,00%

* Příloha IV k Nařízení Rady (ES) č. 1083/2006 ze dne 11. července 2006 o obecných ustanoveních o Evropském fondu pro regionální rozvoj, Evropském sociálním fondu a Fondu soudržnosti a o zrušení nařízení (ES) č. 1260/1999

Naplnění Lisabonské strategie je popsáno v tabulce č. 36.

OP Doprava je zaměřen na naplnění Lisabonské strategie zejména prostřednictvím kategorie výdajů 17 – Železnice (TEN-T) a 21 – Dálnice (TEN-T) včetně R. Indikativní celková alokace sloužící k naplnění Lisabonské strategie je 82,18% celkových finančních zdrojů OP Doprava.

Seznam příloh

Příloha 1	Přehled velkých projektů
Příloha 2	Intenzity dopravních toků

Upozornění:

Přehledy projektů uvedené v příloze č. 1 a schémata v příloze č. 2 je nutno považovat za indikativní. Údaje můžou být zpřesňovány a měněny v průběhu programovacího období v souladu se schvalovacími procesy v rámci ČR.

Seznam zkratk

AGC	Evropská dohoda o mezinárodních železničních magistralách (European Agreement on Main International Railway Lines)
AGN	Evropská dohoda o hlavních vnitrozemských vodních cestách mezinárodního významu (European Agreement on Main Inland Waterways of International Importance)
AGR	Evropská dohoda o hlavních silnicích s mezinárodním provozem (European Agreement on Main International Road Lines)
AGTC	Evropská dohoda o nejdůležitějších trasách mezinárodní kombinované dopravy a souvisejících objektech (European Agreement on Important International Combined Transport Lines and Related Installations)
AMS	automatizovaná monitorovací stanice
AO	Auditní orgán
CBA	Analýza nákladů a přínosů (Cost Benefit Analysis)
CO	oxid uhelnatý (carbon monoxide)
CO ₂	oxid uhličitý (carbon dioxide)
ČHMÚ	Český hydrometeorologický ústav (Czech Hydrometeorological Institute)
ČNB	Česká národní banka
ČSL, s.p.	Česká správa letišť, státní podnik (Czech Airports Authority, state enterprise)
ČSÚ	Český statistický úřad (Czech Statistical Office)
ČR	Česká republika (Czech Republic)
DP ČR	Dopravní politika ČR pro léta 2005 – 2013
DP EU	Bílá kniha EU: Evropská dopravní politika do roku 2010 – čas rozhodnout
EHK OSN	Evropská hospodářská komise Organizace spojených národů (UN ECE Economic Commission for Europe)

EHS/EEC	Evropské hospodářské společenství (European Economic Community)
EIA	posouzení vlivu na životní prostředí (Environmental Impact Assessment)
EIB	Evropská investiční banka (European Investment Bank)
EK	Evropská komise (EC European Commission)
EP	Evropský parlament (EP European Parliament)
ERDF	Evropský fond pro regionální rozvoj (European Regional Development Fund)
ES	Evropské společenství (European Community)
ESF	Evropský sociální fond (European Social Fund)
ERTMS	Evropský systém pro řízení železniční dopravy (European Rail Traffic Management System)
EU	Evropská unie (European Union)
FS	Fond soudržnosti (Cohesion Fund)
HDP	hrubý domácí produkt (GDP Gross Domestic Product)
IAD	individuální automobilová doprava (Individual passenger transport)
IDS	integrovaný dopravní systém (Integrated transport system)
prováděcí nařízení	Nařízení Komise (ES) č. 1828/2006 ze dne 8. prosince 2006, kterým se stanoví prováděcí pravidla k nařízení Rady (ES) č. 1083/2006 o obecných ustanoveních týkajících se Evropského fondu pro regionální rozvoj, Evropského sociálního fondu a Fondu soudržnosti a k nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1080/2006 o Evropském fondu pro regionální rozvoj
ISPA	Nástroj předvstupních strukturálních politik (Instrument for Structural Policies for Pre-Accession)
ITS	inteligentní dopravní systémy (Intelligent Transport Systems)
KD	kombinovaná doprava (Combined Transport)
KoP	komunikační plán (Communication Plan)
MD	Ministerstvo dopravy (Ministry of Transport)
MF	Ministerstvo financí (Ministry of Finance)
MFT	Metodika finančních toků a kontroly programů spolufinancovaných ze strukturálních fondů, Fondu soudržnosti a Evropského rybářského fondu na programové období 2007-2013
MHD	městská hromadná doprava (Municipal Mass Transportation)
MHMP	Magistrát hl. m. Prahy (Prague City Hall)
MKD	mezinárodní kamionová doprava (International Lorries Transportation)
MMR	Ministerstvo pro místní rozvoj (Ministry of Regional Development)
MPO	Ministerstvo průmyslu a obchodu (Ministry of Industry and Trade)
MSC2007	Monitorovací systém Central 2007
MV	Ministerstvo vnitra (Ministry of Interior)

MV	Monitorovací výbor (Monitoring Committee)
MŽP	Ministerstvo životního prostředí (Ministry of the Environment)
nařízení k ERDF	Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1080/2006 o Evropském fondu pro regionální rozvoj a o zrušení nařízení (ES) č. 1783/1999
nařízení k FS	Nařízení Rady (ES) č. 1084/2006 o zřízení Fondu soudržnosti a o zrušení nařízení (ES) č. 1164/1994
NNO	nevládní neziskové organizace (non-state non-profit organisations)
NO _x	směs oxidů dusíku (various Nitrogen Oxides)
NOK	Národní orgán pro koordinaci
NPR	Národní program reformy na léta 2005-2008
NSRR	Národní strategický referenční rámec (National Strategic Reference Framework)
NUTS	Nomenklatura územních statistických jednotek (Nomenclature of Territorial Statistical Units)
O	odbor (Department)
obecné nařízení	Nařízení Rady (ES) č. 1083/2006 o obecných ustanoveních týkajících se Evropského fondu pro regionální rozvoj, Evropského sociálního fondu a Fondu soudržnosti a o zrušení nařízení (ES) č. 1260/1999
OP	Operační program (Operational programme)
oskm	osobové kilometry (Passenger km)
PCO	Platební a certifikační orgán
Prováděcí nařízení	nařízením Komise (ES) č. 1828/2006, kterým se stanoví prováděcí pravidla k nařízení Rady (ES) č. 1083/2006 o obecných ustanoveních týkajících se Evropského fondu pro regionální rozvoj, Evropského sociálního fondu a Fondu soudržnosti a k nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1080/2006 o Evropském fondu pro regionální rozvoj
PPP	Public Privat Partnership (partnerství veřejného a soukromého kapitálu)
ROP	Regionální operační program (Regional Operational Programme)
Ro – La	Přeprava kamionů po železnici – Rollende Landstrasse (Rolling Road – Transport of complete road vehicles on railway)
rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 884/2004/ES	Rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 844/2004/ES ze dne 29. dubna 2004, kterým se mění rozhodnutí č. 1692/96/ES o hlavních směrech Společenství pro rozvoj transevropské dopravní sítě
ŘO	Řídící orgán (Managing Authority)
ŘSD ČR	Ředitelství silnic a dálnic ČR (Road and Motorway Directorate of Czech Republic)
ŘVC ČR	Ředitelství vodních cest ČR (Waterways Directorate of Czech Republic)
SEA	posouzení vlivu strategie (dokumentu, plánu) na životní prostředí (Strategic Environmental Assessment)
SF	Strukturální fond (Structural Fund)

SFDI	Státní fond dopravní infrastruktury (The State Fund for Transport Infrastructure)
SFŽP	Státní fond životního prostředí (State Environmental Fund)
SO ₂	oxid siřičitý (sulfur dioxide)
SOZS	Strategické obecné zásady Společenství na léta 2007 – 2013 (Community Strategic Guidelines 2007-2013)
SPV	zvláštní právnická osoba vytvořená pouze za účelem plnění úkolů koncesionáře (special purpose vehicle)
SR	státní rozpočet (The State Budget)
SŽDC (s.o.)	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (Railway Infrastructure Administration, state organisation)
SWOT	analýza silných a slabých stránek, příležitostí a ohrožení (Strengths-Weaknesses-Opportunities-Threats Analysis)
TA	Technická asistence – pomoc (Technical Assistance)
TEN-T	Transevropské dopravní síť (Trans European Network-Transport)
TEU	Jednotka ekvivalentu 20 stop, normalizovaná statistická jednotka (Twenty-foot Equivalent Unit)
TINA	Posouzení potřeb dopravní infrastruktury (Transport Infrastructure Needs Assessment)
TSI	Technická specifikace interoperability (Technical Specification for Interoperability)
TŽK	tranzitní železniční koridor (Transit Railway Corridor)
UIC	Mezinárodní železniční unie (International Union of Railways)
VHD	veřejná hromadná doprava
VLC	veřejné logistické centrum (Public Logistic Centre)
VOC	těkavé organické látky (volatile organic compounds)
ŽP	životní prostředí

Definice:

Multimodální terminál: jedná se o soubor pozemků, staveb a zařízení sloužících k multimodální dopravě. Za součást těchto staveb lze považovat např. pozemní část veřejných přístavů, překladiště KD apod.

VLC: Veřejné logistické centrum je místo určené pro koncentraci nabídky širokého spektra logistických služeb včetně kombinované dopravy, ve kterém je možné zajistit obsluhu minimálně dvěma druhy dopravy (silniční / železniční / vnitrozemská vodní / letecká). Předpokladem pro jeho vznik, resp. umístění je existence dostatečné výroby/spotřeby a napojení na kapacitní dopravní infrastrukturu více druhů doprav. Veřejným zájmem je co nejdokonalejší a nejefektivnější dopravní obsluha konkrétního území a snížení negativních vlivů rostoucí silniční dopravy na životní prostředí a veřejné zdraví. Provozovatel VLC je

povinen osobě, která o to požádá umožnit využívání všech služeb VLC a to za nediskriminačních podmínek a sjednanou cenu. Před zahájením provozu veřejného VLC je jeho provozovatel povinen zveřejnit smluvní podmínky, ceník a rozsah poskytovaných služeb.

Seznam tabulek:

TAB.Č. 1: PODÍLY IAD NA CELKOVÝCH PŘEPRAVNÍCH VÝKONECH OSOBNÍ DOPRAVY A PŘEPRAVNÍ NÁROČNOST V OSOBNÍ DOPRAVĚ VE VYBRANÝCH STÁTECH ZA ROK 2004.....	17
TAB. Č. 2: MEZIOBOROVÉ POROVNÁNÍ UKAZATELŮ V OSOBNÍ DOPRAVĚ ¹⁾	17
TAB. Č. 3: PROGNÓZA VÝKONŮ V OSOBNÍ DOPRAVĚ (ÚDAJE POUZE ČESKÝCH DOPRAVCŮ).....	18
TAB. Č. 4: PŘEPRAVNÍ VÝKONY V NÁKLADNÍ DOPRAVĚ A PODÍLY JEDNOTLIVÝCH DRUHŮ DOPRAV VE VYBRANÝCH STÁTECH ZA ROK 2003	21
TAB. Č. 5: MEZIOBOROVÉ POROVNÁNÍ UKAZATELŮ V NÁKLADNÍ DOPRAVĚ (ÚDAJE POUZE ČESKÝCH DOPRAVCŮ)	22
TAB. Č. 6: PROGNÓZA VÝKONŮ V NÁKLADNÍ DOPRAVĚ (ÚDAJE POUZE ČESKÝCH DOPRAVCŮ).....	22
TAB. Č. 7: CELKOVÉ INVESTIČNÍ VÝDAJE DO DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY (BĚŽNÉ CENY) (MIL. KČ).....	24
TAB. Č. 8: HUSTOTA ŽELEZNIČNÍ SÍTĚ (2004)	25
TAB. Č. 9: HUSTOTA SILNIČNÍ A DÁLNIČNÍ SÍTĚ	29
TAB. Č. 10: HUSTOTA DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY V JEDNOTLIVÝCH REGIONECH V ROCE 2006 (NUTS 3).....	34
TAB. Č. 11: DOSTUPNOST VELKÝCH AGLOMERACÍ (NAD 50 TISÍC OBYVATEL	34
TAB. Č. 12: INDIKÁTOR „EQUIVALENT STRAIGHT-LINE SPEED“ PRO VÝŠE UVEDENÁ SPOJENÍ.....	37
TAB. Č. 13: ÚDAJE O DOSTUPNOSTI PRAHY Z VÝZNAMNÝCH OKOLNÍCH ZAHRANIČNÍCH MĚST.....	38
TAB. Č. 14: OBĚTI NEHODOVÝCH UDÁLOSTÍ V SILNIČNÍ A ŽELEZNIČNÍ DOPRAVĚ (POČET OBĚTÍ VZTAŽENÝ NA VÝKON V OSOBNÍ DOPRAVĚ – MRTVÍ A ZRANĚNÍ).....	39
TAB. Č. 15: MĚRNÁ SPOTŘEBA ENERGIE V SILNIČNÍ DOPRAVĚ A EMISE NO _x	41
TAB. Č. 16: PŘEHLED CELKOVÝCH EMISÍ Z DOPRAVY (TIS. T).....	41
TAB. Č. 17: PODÍL JEDNOTLIVÝCH DRUHŮ DOPRAVY NA EMISÍCH OXIDU UHLÍČITÉHO (TIS. T).....	41
TAB. Č. 18: ROČNÍ ÚHRN EMISÍ VYBRANÝCH LÁTEK Z DOPRAVY A PROVOZU OSTATNÍCH MOBILNÍCH ZDROJŮ A JEJICH PODÍL NA CELKOVÝCH EMISÍCH.....	42
TAB. Č. 19: ALOKACE Z ISPA/FS PRO ČR	44
TAB. Č. 20: PŘEHLED PROJEKTŮ SPOLUFINANCOVANÝCH Z ISPA/FS (STAV K 31.12.2006).....	45
TAB. Č. 21: SWOT ANALÝZA V SEKTORU DOPRAVA	47
TAB. Č. 22: VAZBA SC OP DOPRAVA NA PRIORITY NSRR.....	69
TAB. Č. 23: KATEGORIZACE OBLASTÍ INTERVENCE V JEDNOTLIVÝCH PRIORITNÍCH OSÁCH	82
TAB. Č. 24: KONTEXTOVÉ INDIKÁTORY	114
TAB. Č. 25: INDIKÁTORY PROGRAMU (SLEDUJÍ SE INDIKÁTORY VÝSLEDKU A DOPADU)...	114
TAB. Č. 26: INDIKÁTORY PRIORITNÍ OSY 1 – MODERNIZACE ŽELEZNIČNÍ SÍTĚ TEN-T (SLEDUJÍ SE INDIKÁTORY VÝSTUPU, VÝSLEDKU A DOPADU).....	116
TAB. Č. 27: INDIKÁTORY PRIORITNÍ OSY 2 – VÝSTAVBA A MODERNIZACE DÁLNIČNÍ A SILNIČNÍ SÍTĚ TEN-T (SLEDUJÍ SE INDIKÁTORY VÝSTUPU, VÝSLEDKU A DOPADU).....	117

TAB. Č. 28: INDIKÁTORY PRIORITY OSY 3 – MODERNIZACE ŽELEZNIČNÍ SÍTĚ MIMO SÍŤ TEN-T (SLEDUJÍ SE INDIKÁTORY VÝSTUPU, VÝSLEDKU A DOPADU).....	118
TAB. Č. 29: INDIKÁTORY PRIORITY OSY 4 – MODERNIZACE SILNIC I. TŘÍDY MIMO TEN-T (SLEDUJÍ SE INDIKÁTORY VÝSTUPU, VÝSLEDKU A DOPADU).....	119
TAB. Č. 30: INDIKÁTORY PRIORITY OSY 5 – MODERNIZACE A ROZVOJ PRAŽSKÉHO METRA A SYSTÉMU ŘÍZENÍ SILNIČNÍ DOPRAVY V HL. M. PRAZE (SLEDUJÍ SE INDIKÁTORY VÝSTUPU, VÝSLEDKU A DOPADU).....	120
TAB. Č. 31: INDIKÁTORY PRIORITY OSY 6 – PODPORA MULTIMODÁLNÍ NÁKLADNÍ PŘEPRAVY A ROZVOJ VNITROZEMSKÉ VODNÍ DOPRAVY (SLEDUJÍ SE INDIKÁTORY VÝSTUPU A VÝSLEDKU).....	121
TAB. Č. 32: INDIKÁTORY PRIORITY OSY 7 – TECHNICKÁ POMOC OP DOPRAVA (SLEDUJÍ SE INDIKÁTORY VÝSTUPU).....	122
TAB. Č. 33: INDIKATIVNÍ FINANČNÍ PLÁN OP DOPRAVA PODLE LET.....	154
TAB. Č. 34: INDIKATIVNÍ FINANČNÍ PLÁN OP DOPRAVA PODLE PRIORITY OS.....	155
TAB. Č. 35: ORIENTAČNÍ ROZDĚLENÍ PŘÍSPĚVKU SPOLEČENSTVÍ PODLE KATEGORIE V OPERAČNÍM PROGRAMU DOPRAVA	156
TAB. Č. 36: INDIKATIVNÍ VÝPOČET PODÍLU PROSTŘEDKŮ OP DOPRAVA ZAČLENĚNÝCH DO INTERVENČNÍ LISAPONSKÝCH PRIORITY (EARMARKING)	157