



Operační program
Doprava



Evropská unie
Investice do vaší budoucnosti
Evropský fond pro regionální rozvoj
Fond soudržnosti

Příručka

INDIKÁTORY

pro monitoring a hodnocení Operačního programu Doprava

4. pracovní verze k 11. 1. 2010



OBSAH

1. Úvod	3
2. Úloha indikátorové soustavy a její tvorba	4
3. Soustava indikátorů OP Doprava	6
3.1. Kontextové indikátory	6
3.2. Programové indikátory	7
3.3. Indikátory prioritních os	8
4. Core indikátory v OP Doprava	14
5. Postup výpočtu vybraných indikátorů	15
5.1. Postup výpočtu úspor času	16
6. Karty indikátorů	19
6.1. Seznam karet indikátorů	19
7. Seznam zkratk	55



1. Úvod

Příručka Indikátory pro monitoring a hodnocení Operačního programu Doprava (dále jen „Příručka Indikátory“) je speciální metodologický dokument ŘO OPD, který je zpracován v souladu s požadavkem Evropské komise stanoveným v kapitole 3.2.1 „Systém indikátorů“ programového dokumentu. Řídicí orgán je dle obecného nařízení o strukturálních fondech EU č. 1083/2006 ze dne 11. července 2006 o obecných ustanoveních o Evropském fondu pro regionální rozvoj, Evropském sociálním fondu a Fondu soudržnosti povinen sledovat naplňování cílů operačního programu. Pro hodnocení efektivnosti a úspěšnosti programu slouží soustava vhodně zvolených indikátorů. Tato příručka obsahuje vysvětlení definic, postupů při výpočtech nebo zdrojích všech indikátorů OP Doprava včetně odůvodnění jejich cílových hodnot.

Příručka bude schvalována a spravována ŘO a prezentována členům MV v roce 2008. Dokument bude poskytnut EK i pracovní skupině pro optimalizaci monitorovacího systému NOK.

Proces tvorby soustavy indikátorů a této příručky o indikátorech vycházel z následujících dokumentů:

- Metodický pokyn MMR: „Zásady tvorby indikátorů pro monitoring a evaluaci“ (březen 2006);
- metodický dokument EK – DG pro Regionální Politiku, tj. „Indicative Guidelines on Evaluation Methods: Monitoring and Evaluation Indicators“ (Working document No. 2, August 2006);
- Národní číselník indikátorů spravovaný MMR (součást MSC2007);
- na Metodiku pro přípravu programových dokumentů pro období 2007-2013 Ministerstva pro Místní rozvoj (únor 2007);
- Nařízení Komise (ES) č. 1828/2006, kterým se stanoví prováděcí pravidla k obecnému nařízení k SF a FS;
- Operační program Doprava na léta 2007 - 2013.



2. Úloha indikátorové soustavy a její tvorba

Indikátory pro monitoring a hodnocení představují základní nástroje pro měření plnění cílů a měření dosaženého pokroku operačního programu. Tento nástroj řídicím orgánům a zprostředkujícím subjektům umožní:

- monitorovat realizaci (programu, opatření, projektu, atp.);
- hodnotit jeho výkonnost vzhledem ke stanoveným cílům.

Při nastavování systému indikátorů Operačního programu Doprava byly zohledněny tři níže uvedené charakteristiky.

1) Nastavení systému indikátorů vycházelo z reálných potřeb monitorování a hodnocení.

Kvalita systému indikátorů závisí na jednoznačném pochopení logiky intervence (programu) a důslednosti při jeho tvorbě. Významným cílem při tvorbě systému je dosažení proporcionality, tj. přiměřeného a rovnovážného pokrytí mezi prioritami. V rámci tvorby systému indikátorů bylo třeba zhodnotit všechny požadované vlastnosti užitého indikátoru, jako např. relevance; citlivost; dostupnost; proveditelnost a náklady měření/získávání; vypovídající schopnost.

2) Systém indikátorů musí respektovat racionálnost.

Byla upřednostňována kvalita indikátorů před jejich počtem a ostatní významné vlastnosti, jako např. logická spojitost, míra pokrytí a užitečnost. Indikátorová soustava nesmí být předimenzovaná (zejména v oblasti programové). Tím bude dosažena vyšší míra přehlednosti kontrolních mechanismů monitoringu a hodnocení úspěšnosti operačních programů.

3) Vysoká technická kvalita.

Prvotním cílem této příručky je dosažení kvality jednotlivých indikátorů. Ke každému indikátoru je přiřazena konkrétní charakteristika, tj. přesná definice; výchozí hodnota; kvantifikovaný cíl a jeho výpočet v projektech; popis způsobu měření v rámci projektu (pokud je relevantní), zdrojů informací, periodicity měření. Pro vybrané indikátory byl vysvětlen postup výpočtu cílových hodnot. Při tvorbě indikátorové soustavy bylo nutné se vyvarovat dvou základních nedostatků:

- metodicko-technických nedostatků zvolených indikátorů (nepřesné vymezení obsahu a konstrukce indikátorů, nesprávná terminologie a zdroje zjišťování);
- nevhodné funkční vlastnosti z hlediska vazby na programové cíle.

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 úkolů, které indikátory musí plnit během monitorování a zejména při hodnocení efektivnosti a úspěšnosti operačního programu. Proto se při výběru indikátorů kladl důraz vedle relevance i na



jejich vypovídací schopnost, která je důležitá nejen pro vyjádření úrovně hlavních faktorů konkurenceschopnosti české ekonomiky, ale také pro 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 (tj. naplňování prvního strategického referenčního cíle NSRR).

Soustava indikátorů se postupně měnila v souvislosti s dopracováváním a zpřesňováním aktivit v jednotlivých prioritních osách programu. Další zásahy, zejména u vyčíslení výstupových indikátorů, proběhly po finalizaci finančních plánů prioritních os. Během negociací programového dokumentu s EK docházelo k dalším zásadním změnám v soustavě indikátorů. Do programového dokumentu byly doplněny například indikátory 37 11 00, 37 11 02, 37 11 02. Řídící orgán se taktéž zavázal k vypracování této příručky.

Monitorovací indikátory reflektují v maximální míře možnosti, které nabízejí současné oficiální informační zdroje, kterými disponuje Český statistický úřad, resortní statistika MD, případně MŽP a Eurostat. Přesto pro některé výsledkové indikátory je potřeba zajistit ve spolupráci s odborníky na dopravu a životní prostředí metodické řešení pro ne zcela běžně sledované indikátory.



3. Soustava indikátorů OP Doprava

3.1. Kontextové indikátory

Pro úroveň programu jsou stanoveny kontextové indikátory. Jsou to kvantifikované informace sociálně-ekonomické povahy a vyjadřují měřitelné informace o prostředí, v němž jsou budoucí intervence plánovány. Představovaly jeden z mnoha vstupů pro socioekonomickou analýzu.

Tab. č. 1: Kontextové indikátory

Kód (nár.číselník/ "core")	Název	Úplný název
37 31 10	Celkový pokles míry nehodovosti v České republice (silnice)	Počet nehod v ČR na silnicích celkem
37 32 10	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 infrastrukturou
37 32 11	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 infrastrukturou
07 23 00/ Lisabon	Obecná míra nezaměstnanosti	Míra nezaměstnanosti v ČR, stav ke konci sledovaného období



3.2. Programové indikátory

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 %.

Nedílnou součástí soustavy jsou „core“ indikátory relevantní pro oblast dopravy, které jsou definované v metodickém dokumentu EK: „Indicative Guidelines on Evaluation Methods: Monitoring and Evaluation Indicators“ (Working document No. 2, August 2006).

Tab. č. 2: Indikátory programu (sledují se indikátory výsledku a dopadu)

Kód (nár.číselník/ „core“)	Název	Úplný název
Indikátory výsledku		
37 17 11	Zvýšení podílu železniční a vodní dopravy v nákladní dopravě	Podíl přepravních výkonů železniční a vodní nákladní dopravy v %
Indikátory dopadu		
37 31 11	Změna počtu dopravních nehod na úsecích dotčených intervencí (%)	Počet dopravních nehod za určité období (rok) na dotčeném úseku silnice/železnice
37 25 00/ Lisabon	Objem nákladní dopravy k HDP	Objem nákladní přepravy k HDP (tkm/ HDP, mil. tkm/ mld. Kč)
37 27 00/ Lisabon	Přepravní náročnost v nákladní dopravě	Podíl silniční nákladní přepravy na celkovém výkonu (tkm) v %
37 28 00/ Lisabon	Přepravní náročnost v osobní dopravě	Podíl silniční osobní přepravy (IAD) na celkovém výkonu (oskm) v %
21 17 00	Expozice obyvatelstva nadlimitním koncentracím PM10	% obyvatel ČR žijících na území, kde byly překročeny limity znečištění ovzduší pro PM10
21 02 00 core 30	Snížení skleníkových emisí (CO2 ekv., v kt)	Množství CO ₂ na obyvatele za rok. v kt



3.3. Indikátory prioritních os

Indikátory pro hodnocení prioritních os byly stanoveny pro jednotlivé prioritní osy a odpovídají Národnímu číselníku indikátorů pro programovací období 2007 – 2013.

Tab. č. 3

Indikátory prioritní osy 1: Modernizace železniční sítě TEN-T

Kód (nár. číselník/ “core“)	Název	Úplný název
Indikátory výstupu		
37 07 01/ core 19	Délka rekonstruovaných železničních tratí TEN-T	Délka rekonstruovaných železničních tratí sítě TEN-T v km
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
37 09 10	Počet rekonstruovaných železničních uzlů	Počet nově rekonstruovaných železničních uzlů na síti TEN-T
37 01 00/ core 13	Počet projektů podporujících dopravu a dopravní infrastrukturu	Počet podpořených projektů podporujících dopravu a dopravní infrastrukturu
Indikátory výsledku		
37 11 00/ core 21	Hodnota úspory času v železniční dopravě v EUR.	Přírůstek rekonstruovaných železničních tratí pro cestující a nákladní dopravu vyjádřený jako hodnota zkrácení jízdních dob vlaků na dotčených úsecích (mil EUR/rok)
37 11 02	Dostupnost – zvýšení ESS	Dostupnost - ESS (Equivalent straight-line speed)
Indikátory dopadu		
37 32 15	Zvýšení přepravních výkonů v osobní dopravě	Nárůst přepravního výkonu v oskm na dotčených úsecích (%)
37 32 16	Zvýšení přepravních výkonů v nákladní dopravě	Nárůst přepravního výkonu v tkm na dotčených úsecích (%)
21 02 10	Snížení skleníkových emisí (CO ₂) z dopravy	Snížení skleníkových plynů podle ekvivalentu CO ₂ za určité časové období (v tunách)



Tab. č. 4: Indikátory prioritní osy 2 – Výstavba a modernizace dálniční a silniční sítě TEN-T

Kód (nár.číselník/ “core“)	Název	Úplný název
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
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
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
37 12 00	Vybavení pozemních komunikací telematickými zařízeními	Délka komunikací nově vybavených telematickými systémy (km)
37 01 00/ core 13	Počet projektů podporujících dopravu a dopravní infrastrukturu	Počet podpořených projektů podporujících dopravu a dopravní infrastrukturu
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)
37 11 02	Dostupnost – zvýšení ESS	Dostupnost - ESS (Equivalent straight-line speed)
Indikátory dopadu		
37 31 11	Snížení míry nehodovosti na dotčených úsecích	Počet nehod na dotčených úsecích po realizaci intervencí (%)
21 02 10	Snížení skleníkových emisí (CO ₂) z dopravy	Snížení skleníkových plynů podle ekvivalentu CO ₂ za určité časové období (v tunách)



Tab. č. 5: Indikátory prioritní osy 3 – Modernizace železniční sítě mimo síť TEN-T

Kód (nár.číselník/ “core“)	Název	Úplný název
Indikátory výstupu		
37 07 03/ core 19	Délka rekonstruovaných železničních tratí – mimo TEN-T	Délka rekonstruovaných železničních tratí sítě mimo TEN-T
37 09 00	Délka elektrizovaných železničních tratí	Délka elektrizovaných železničních tratí v km
37 01 00/ core 13	Počet projektů podporujících dopravu a dopravní infrastrukturu	Počet podpořených projektů
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 úsecích (mil EUR/rok)
37 11 02	Dostupnost – zvýšení ESS	Dostupnost - ESS (Equivalent straight-line speed)
Indikátory dopadu		
37 32 15	Zvýšení přepravních výkonů v osobní dopravě	Nárůst přepravního výkonu v oskm na dotčených úsecích (%)
37 32 16	Zvýšení přepravních výkonů v nákladní dopravě	Nárůst přepravního výkonu v tkm na dotčených úsecích (%)
21 02 10	Snížení skleníkových emisí (CO ₂) z dopravy	Snížení skleníkových plynů podle ekvivalentu CO ₂ za určité časové období (v tunách)



Tab. č. 6: Indikátory prioritní osy 4 – Modernizace silnic I. třídy mimo TEN-T

Kód (nár.číselník/ “core“)	Název	Úplný název
Indikátory výstupu		
37 02 00/ core 14	Délka nových silnic - celkem	Délka nových silnic (dálnic, rychlostních silnic, silnic I.) celkem - v km
37 05 02/ core 16	Délka rekonstruovaných silnic – mimo TEN-T	Délka rekonstruovaných silnic mimo TEN-T v km
37 12 00	Vybavení pozemních komunikací telematickými zařízeními	Délka komunikací nově vybavených telematickými zařízeními (km)
37 01 00/ core 13	Počet projektů podporujících dopravu a dopravní infrastrukturu	Počet podpořených projektů
Indikátory výsledku		
37 11 01/ core 20	Hodnota úspory času v silniční dopravě v EUR.	Přírůstek rekonstruovaných silnic pro cestující a nákladní dopravu vyjádřený jako hodnota zkrácení jízdních dob automobilů na dotčených úsecích (mil EUR/rok)
37 11 02	Dostupnost – zvýšení ESS	Dostupnost - ESS (Equivalent straight-line speed)
Indikátory dopadu		
37 31 11	Snížení míry nehodovosti na dotčených úsecích	Počet nehod na dotčených úsecích po realizaci intervencí (změna v %)
21 02 10	Snížení skleníkových emisí (CO ₂) z dopravy	Snížení skleníkových plynů podle ekvivalentu CO ₂ za určité časové období (v tunách)



Tab. č. 7: Indikátory prioritní osy 5 – Modernizace a rozvoj pražského metra a systémů řízení silniční dopravy v hl. m. Praze

Kód (nár.číselník/ “core“)	Název	Úplný název
Indikátory výstupu		
37 12 02	Vybavení silnic telematickými systémy	Počet nově instalovaných telematických zařízení na území hl. m. Prahy
37 10 00	Délka nově vybudovaného metra	Délka nové infrastruktury pro metro v km
37 01 00/ core 13	Počet projektů podporujících dopravu a dopravní infrastrukturu	Počet podpořených projektů
Indikátory výsledku		
37 31 11	Snížení míry nehodovosti na dotčených úsecích	Počet nehod na dotčených úsecích po realizaci intervencí (změna v %)*
37 32 22/ core 22	Přírůstek počtu obyvatel obsluhovaných MHD	Počet obyvatel, kteří mohou být obsluhováni nově vybudovanou linkou MHD
Indikátory dopadu		
21 02 11	Snížení skleníkových emisí (CO ₂) z dopravy	Množství emisí CO ₂ z dopravy v tunách CO ₂ na obyvatele na území hl.m. Prahy



Tab. č. 8: Indikátory prioritní osy 6 – Podpora multimodální nákladní přepravy a rozvoj vnitrozemské vodní dopravy

Kód (nár.číselník/ “core“)	Název	Úplný název
Indikátory výstupu		
37 17 02	Počet nově vybudovaných nebo rekonstruovaných vleček	Počet nových/ rekonstruovaných vleček
37 17 01	Nově pořízené nebo modernizované dopravní prostředky	Počet nových nebo modernizovaných dopravních prostředků pro KD a modernizovaných říčních plavidel
37 15 00	Délka upravených vodních cest	Délka prodloužené splavnosti nebo délka upravených vodních cest v km
37 01 00 core 13	Počet projektů podporujících dopravu a dopravní infrastrukturu	Počet podpořených projektů podporujících dopravu a dopravní infrastrukturu
Indikátory výsledku		
37 17 10	Zvýšení přepravního objemu v kombinované dopravě	Objem přepravy v kombinované dopravě v t
37 17 12	Zvýšení přepravního objemu ve vnitrozemské vodní dopravě	Objem přepravy ve vnitrozemské vodní dopravě v t

Tab. č. 9: Indikátory prioritní osy 7 – Technická pomoc OP Doprava (sledují se indikátory výstupu)

Kód (nár.číselník/ “core“)	Název	Úplný název
Indikátory výstupu		
48 01 00	Počet podpořených projektů technické pomoci	Počet podpořených projektů technické pomoci
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)



4. Core indikátory v OP Doprava

Evropská komise ve svém metodickém dokumentu č. 2: „Indicative Guidelines on Evaluation Methods: Monitoring and Evaluation Indicators“ v příloze č. 1 zveřejnila soubor hlavních indikátorů za účelem sledování výsledků intervencí spolufinancované fondy EU v každé členské zemi.

V následující tabulce jsou uvedeny všechny core indikátory, které jsou relevantní pro Operační program doprava. Ve výročních zprávách budou uváděny průběžné a dosažené hodnoty těchto core indikátorů.

Tab. č. 10: Core indikátory v OPD

Core indikátor	Kód v NČI	Název indikátoru v programu / Relevance prioritní osy
Core 13	37 01 00	Počet projektů podporujících dopravu a dopravní infrastrukturu / (PO 1-6)
Core 14	37 02 00	Délka nových silnic – celkem / (PO 2, 4)
Core 15	37 03 00	Délka nových dálnic a rychlostních silnic a silnic I. třídy –TEN-T / (PO 2)
Core 16	37 05 02	Délka rekonstruovaných silnic – mimo TEN-T (PO 4)
Core 19	37 09 00	Délka rekonstruovaných železničních tratí TEN-T a mimo TEN-T (PO 1, 3)
Core 20	37 11 01	Hodnota úspory času v silniční dopravě v EUR (PO 2, 4)
Core 21	37 11 00	Hodnota úspory času v železniční dopravě v EUR (PO 1, 3)
Core 22	37 32 22	Přírůstek počtu obyvatel obsluhovaných MHD (PO 5)
Core 30	21 02 00	Snížení skleníkových emisí (CO ₂ ekv., v kt)



5. Postup výpočtu vybraných indikátorů

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 ministerstva dopravy 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.



5.1. Postup výpočtu úspor času

Při výpočtu úspory času za OPD v EUR se postupuje následovně:

1. Silnice – prioritní osy 2 a 4

Počítá se s následujícími tabelovanými jednotkovými hodnotami úspor času pro program HDM-4 podle Českého systému hodnocení silnic (CSHS) ze srpna 2007

- pro nákladní dopravu

Kategorie vozidla v CSHS	Hodnota času Kč/hod/voz
1	6,80
2	37,00
3	86,20
4	134,20

, kde

Kategorie v CSHS	Kód dle celostátního sčítání dopravy	Druhy typických vozidel
1	N1	lehká nákladní, užitečná hmotnost do 3,5 t reprezentant: Ford Transit 300 LWB
2	N2	střední nákladní užitečná hmotnost od 3,5 t do 10 t s přívěsem i bez přívěsu reprezentant: IVECO Eurocargo ML 75E 17
3	N3	těžká nákladní, užitečná hmotnost nad 10 t s přívěsem i bez přívěsu reprezentant: MB Actros
4	NS	návěsové soupravy reprezentant: Volvo FH 12

- a pro osobní dopravu

průměrná hodnota času cestujících	164,- Kč/hod;
průměrná obsazenost osobních vozidel	1,9 osob/voz;
průměrná obsazenost autobusů	36 osob/voz.

Přičemž pro účely tohoto výpočtu se mimo rámec CSHS počítá s obsazeností motocyklů 1,05



Hodnoty o provozu ze sčítání za IAD (auta+motorky), busy, a jednotlivé typy nákladních vozidel se vynásobí poměrem mezi celkovým výkonem v roce 2005 a prognózou jeho hodnoty v roce 2015.

Pro prioritní osu 2 se průměrné hodnoty intenzity provozu pro úsek daného typu komunikace za rok 2005 získají jako průměr za všechny úseky dálnic a rychlostních silnic.

Zrychlení se počítá na celkové délce nových silnic:

- z 80 na 120 km/h, u osobních automobilů;
- z 75 na 100 km/h u autobusů a nákladních automobilů kategorie N1;
- z 65 na 75 km/h u nákladních automobilů kategorie N2;
- z 60 na 65 km/h u nákladních automobilů kategorie N3 a NS.

Pro prioritní osu 4 se průměrné hodnoty intenzity provozu pro úsek daného typu komunikace za rok 2005 získají jako průměr za všechny úseky rychlostních silnic a silnic I. třídy.

Zrychlení se počítá na celkové délce nových a rekonstruovaných silnic:

- z 75 na 90 km/h u osobních automobilů;
- z 70 na 80 km/h u autobusů a nákladních automobilů kategorie N1;
- z 60 na 70 km/h u nákladních automobilů kategorie N2;
- z 55 na 60 km/h u nákladních automobilů kategorie N3 a NS.

Úspora osobohodin resp. vozidlohodin se získá jako součin časové úspory na celkové délce daných silnic a průměrné intenzity přepravy osob resp. provozu nákladních vozidel.

Hodnota úspory v Kč získaná vynásobením uvedenými cenami osobohodiny resp. vozidlohodiny se převede na EUR kurzem 27,606 z října 2007 dle EK - DG Budget.

2. Železnice – priority 1 a 3

Počítá se s následujícími tabelovanými jednotkovými hodnotami úspor času dle Prováděcích pokynů pro hodnocení efektivnosti investic železničních staveb z července 2006:

- nákladní doprava - 9,126 Kč/tunohod
- osobní doprava - 116,000 Kč/osobohod.

Použité hodnoty intenzit provozu vycházející z dat za rok 2005 se pro použití ve výpočtech úspory času vynásobí poměrem mezi celkovým výkonem v roce 2005 a prognózou jeho hodnoty v roce 2015.

Pro prioritu 1 se průměrné hodnoty intenzity provozu pro úsek trati sítě TEN-T za rok 2005 získají:



- pro přepravu osob jako vážený průměr ročních intenzit provozu na úsecích tratí TEN-T, na nichž jsou plánovány projekty dle HVDI
- pro nákladní přepravu jako vážený průměr ročních intenzit provozu na dostupném reprezentativním vzorku tratí TEN-T.

Zrychlení se počítá na celkové délce plánovaných rekonstruovaných tratí TEN-T:

ze 70 na 100 km/h u osobní přepravy,
ze 60 na 90 km/h u nákladní přepravy.

Pro prioritu 3 se průměrné hodnoty intenzity provozu pro úsek trati sítě TEN-T za rok 2005 získají:

- pro přepravu osob jako vážený průměr ročních intenzit provozu na úsecích tratí mimo TEN-T, na nichž jsou plánovány projekty dle HVDI
- pro nákladní přepravu jako vážený průměr ročních intenzit provozu na dostupném reprezentativním vzorku tratí mimo TEN-T.

Zrychlení se počítá na celkové délce plánovaných rekonstruovaných tratí mimo TEN-T:

z 50 na 80 km/h u osobní i nákladní přepravy.

Roční úspora osobohodin resp. tunohodin se získá jako součin časové úspory na dané celkové délce tratí a průměrné roční intenzity přepravy osob resp. průměrné roční intenzity nákladní přepravy pro dané tratě.

Hodnota úspory v Kč získaná vynásobením uvedenými cenami osobohodiny resp. tunohodiny se převede na EUR kurzem 27,606 z října 2007 dle EK - DG Budget.



6. Karty indikátorů

6.1. Seznam karet indikátorů

- Karta 1: Hodnota úspory času v železniční dopravě v EUR
- Karta 2: Hodnota úspory času v silniční dopravě v EUR
- Karta 3: Dostupnost – zvýšení ESS
- Karta 4: Snížení míry nehodovosti na dotčených úsecích
- Karta 5: Zvýšení podílu železniční a vodní dopravy v nákladní dopravě
- Karta 6: Změna počtu dopravních nehod na úsecích dotčených intervencí
- Karta 7: Objem nákladní dopravy k HDP
- Karta 8: Přepravní náročnost v nákladní dopravě
- Karta 9: Přepravní náročnost v osobní dopravě
- Karta 10: Zvýšení přepravních výkonů v osobní dopravě
- Karta 11: Zvýšení přepravních výkonů v nákladní dopravě
- Karta 12: Zvýšení přepravního objemu v kombinované dopravě
- Karta 13: Zvýšení přepravního objemu ve vnitrozemské vodní dopravě
- Karta 14: Přírůstek počtu obyvatel obsluhovaných MHD
- Karta 15: Snížení skleníkových emisí (CO₂ ekv., v kt)
- Karta 16: Snížení skleníkových emisí (CO₂) z dopravy
- Karta 17: Expozice obyvatelstva nadlimitním koncentracím PM10
- Karta 18: Délka rekonstruovaných železničních tratí TEN-T
- Karta 19: Délka rekonstruovaných železničních tratí TEN-T (rozh.č.884)
- Karta 20: Délka rekonstruovaných železničních tratí – mimo TEN-T**
- Karta 21: Délka elektrizovaných železničních tratí
- Karta 22: Počet rekonstruovaných železničních uzlů
- Karta 23: Délka nových silnic – celkem
- Karta 24: Délka nových dálnic a rychlostních silnic a silnic I.třídy - TEN-T
- Karta 25: Délka nových dálnic a rychlostních silnic a silnic I.třídy - TEN-T (rozhodnutí č. 884)
- Karta 26: Délka rekonstruovaných silnic – mimo TEN-T
- Karta 27: Vybavení pozemních komunikací telematickými zařízeními
- Karta 28: Vybavení silnic telematickými systémy
- Karta 29: Délka nově vybudovaného metra
- Karta 30: Počet nově vybudovaných nebo rekonstruovaných vleček
- Karta 31: Nově pořízené nebo modernizované dopravní prostředky
- Karta 32: Délka upravených vodních cest
- Karta 33: Počet projektů podporujících dopravu a dopravní infrastrukturu
- Karta 34: Počet podpořených projektů technické pomoci
- Karta 35: Celkové výdaje na realizaci projektů technické pomoci



KARTA 1

NÁZEV: HODNOTA ÚSPORY ČASU V ŽELEZNIČNÍ DOPRAVĚ V EUR

KÓD: 37 11 00

CORE: č. 20

LISABON: ne

MĚRNÁ JEDNOTKA: EUR/rok

RELEVANCE: prioritní osa 1,3: Modernizace železniční sítě TEN-T a mimo TEN-T

DEFINICE:

Hodnota úspory času se vyjadřuje v EUR. Pro přepočet je zvolen oficiální kurz 26,38 Evropské komise z prosince 2007, kdy byl schválen Operační program Doprava.

ZPŮSOB MĚŘENÍ:

Vzorec pro výpočet v projektech:

Pro výpočet se použije hodnota uspořené času za rok ze zkrácení jízdní doby za osobní a nákladní přepravu uvedená v analýze nákladů a přínosů projektu. Při výpočtu se vychází z Prováděcích pokynů pro hodnocení efektivnosti investic železničních staveb z roku 2006 (viz:

http://www.mdcz.cz/cs/Drazni_doprava/Rozvoj_zeleznicni_infrastruktury/provpokyny_efektivnost_zelstaveb.htm)

Pro oba druhy dopravy je v excelovské příloze pokynů na záložce 3-7 uvedena hodnota ceny času: 9,126 Kč/tunohod pro nákladní a 116 Kč/osobohod pro osobní dopravu.

Za hodnotu úspory času pro nákladní a osobní dopravu v Kč u daného projektu se zvolí průměr hodnot za roky životnosti projektu, počínaje rokem následujícím po ukončení projektu (např. projekt je realizován a ukončen v roce 2008, průměr hodnot bude počítán od roku 2009 do konce deklarované životnosti projektu).

Získaná hodnota v Kč (součet za nákladní a osobní dopravu) se přepočte na EUR dle oficiálního kurzu EK v době schválení operačního programu Doprava, (tj. 26,38 Kč).

ZDROJ:

Průběžné (příp. závěrečné) monitorovací zprávy příjemců za jednotlivá pololetí

VÝCHOZÍ HODNOTA: 0

ROK: 2007

CÍLOVÁ HODNOTA: Prioritní osa 1: 23,1* mil EUR/rok
Prioritní osa 3: 3,5* mil EUR/rok

ROK: 2015

INTERVAL SLEDOVÁNÍ: roční

DŮLEŽITOST INDIKÁTORU: vysoká

VZTAH K MONITOROVACÍMU SYSTÉMU: Úspora času bude sledována za jednotlivé projekty v IS, kde budou hodnoty agregovány za prioritní osy či program.

POZNÁMKA: * Zpřesněné hodnoty vůči hodnotám uvedených v Operačním programu doprava (v PO 2 - 33,1 mil EUR/rok a v PO 4 – 4,8 mil EUR/rok)



KARTA 2

NÁZEV: HODNOTA ÚSPORY ČASU V SILNIČNÍ DOPRAVĚ V EUR

KÓD: 37 11 00

CORE: č. 21

LISABON: ne

MĚRNÁ JEDNOTKA: EUR

RELEVANCE: prioritní osa 2,4: Výstavba a modernizace dálniční a silniční sítě
TEN-T a mimo TEN-T

DEFINICE:

Hodnota úspory času se vyjadřuje v EUR. Pro přepočet je zvolen oficiální kurz 26,38 Evropské komise z prosince 2007, kdy byl schválen Operační program Doprava.

ZPŮSOB MĚŘENÍ:

Vzorec pro výpočet v projektech:

Pro výpočet se použije hodnota uspořené času za rok ze zkrácení jízdní doby za osobní a nákladní přepravu uvedená v ekonomické analýze projektu. Při výpočtu se vychází z „Prováděcích pokynů pro hodnocení efektivnosti silničních a dálničních staveb v investičních záměrech“ viz:

<http://www.rsd.cz/rsd/rsd.nsf/c4036191b207fe78412566ab005dd08f/d795e8881160bae5c1256e230048ef83?OpenDocument>

V příloze C Českého systému hodnocení silnic (CSHS) ze srpna 2007 jsou uvedeny tabelované jednotkové hodnoty úspor času pro program HDM-4. Pro nákladní dopravu jsou na str. 4 v bodě 3.6 uživatelského návodu k CSHS vyjádřeny hodnoty času v Kč/hod/voz pro jednotlivé kategorie vozidel. Ocenění času cestujících spolu s hodnotami obsazenosti vozidel lze nalézt na straně 5 v bodě 6.

Úspora osobohodin resp. vozidlohodin se získá jako součin časové úspory na dotčeném úseku a intenzity přepravy osob resp. provozu nákladních vozidel, která je modelem předpokládána pro rok následující po ukončení projektu.

V případě opravy mostu se počítá úspora času v porovnání s objízdou trasou, která svým stavem umožní provoz pro stejná vozidla jako původní trasa.

ZDROJ:

Závěrečné monitorovací zprávy příjemců.

VÝCHOZÍ HODNOTA: 0

ROK: 2007

CÍLOVÁ HODNOTA: Prioritní osa 2: 42,35 mil EUR/rok *
Prioritní osa 4: 15,79 mil EUR/rok *

ROK: 2015

INTERVAL SLEDOVÁNÍ: roční

DŮLEŽITOST INDIKÁTORU: vysoká

VZTAH K MONITOROVACÍMU SYSTÉMU: hodnoty za prioritní osy budou agregované z jednotlivých projektů

POZNÁMKA: * Zpřesněné hodnoty vůči hodnotám uvedených v Operačním programu doprava (v PO 2 - 41,8 mil EUR/rok a v PO 4 - 15,3 mil EUR/rok)



KARTA 3

NÁZEV: DOSTUPNOST – ZVÝŠENÍ ESS

KÓD: 37 11 02

CORE: ne

LISABON: ne

MĚRNÁ JEDNOTKA: %

RELEVANCE: prioritní osa 1,3: Modernizace železniční sítě TEN-T a mimo TEN-T
prioritní osa 2,4: Výstavba a modernizace dálniční a silniční sítě TEN-T a mimo TEN-T

DEFINICE:

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 %)

ZPŮSOB MĚŘENÍ:

Vzorec pro výpočet v projektech:

$$ESS = (CCo/CCp) * 100$$

kde CCp je doba trvání cesty po úseku, který je předmětem projektu,
 CCo je původní doba trvání cesty na ekvivalentním úseku původní trasy, který se upravuje.

Výchozí hodnota je 100 %.

U železničních staveb: předpokladem je, že železniční stanice/zastávky představuje sídlo.

Pro případ rekonstrukce a modernizace železniční tratě

$$ESS = Rp/Ro * 100$$

kde R je průměrná traťová rychlost na upraveném úseku mezi body, jimiž se rozumí železniční stanice před a po rekonstruovaném úseku.

ZDROJ:

Průběžné (příp. závěrečné) monitorovací zprávy příjemců za jednotlivá pololetí

VÝCHOZÍ HODNOTA: 0

ROK: 2007

CÍLOVÁ HODNOTA: Prioritní osy 1,3: zvýšení o 8,7 %
Prioritní osy 2,4: zvýšení o 5,3 %

ROK: 2015

INTERVAL SLEDOVÁNÍ: roční

DŮLEŽITOST INDIKÁTORU: vysoká

VZTAH K MONITOROVACÍMU SYSTÉMU: hodnoty jednotlivých projektů budou sledovány v IS

POZNÁMKA:



KARTA 4

NÁZEV: SNÍŽENÍ MÍRY NEHODOVOSTI NA DOTČENÝCH ÚSECÍCH

KÓD: 37 31 11

CORE: ne

LISABON: ne

MĚRNÁ JEDNOTKA: %

RELEVANCE: prioritní osa 2,4: Výstavba a modernizace dálniční a silniční sítě
TEN-T a mimo TEN-T

DEFINICE:

Snížení míry nehodovosti se počítá na základě změny počtu nehod na dotčených úsecích komunikací vyjádřené v procentech.

Vzorec pro výpočet v projektech:

$$MNS = (pns_b / pns_a) * 100$$

kde **MNS** je míra nehodovosti na dotčeném úseku v rámci projektu,
pns_b je počet nehod absolutně vyjádřený na dotčeném úseku komunikace po realizaci projektu.

pns_a je počet nehod na dotčeném úseku komunikace před realizací projektu.

Vzorec pro výpočet v prioritních osách:

$$MNO = (MNS_1 + MNS_2 + \dots + MNS_n) = \\ = [(pns_{a1} / pns_{b1}) + (pns_{a2} / pns_{b2}) + \dots + (pns_{an} / pns_{bn})] * 100$$

kde **MNS₁** je míra nehodovosti na prvním dotčeném úseku,

MNS₂ je míra nehodovosti na druhém dotčeném úseku,

a **MNS_n** je na n-tém úseku v rámci prioritní osy.

ZPŮSOB MĚŘENÍ:

Statistické přehledy nehodovosti jsou sledovány a evidovány Policií ČR. ŘO má k dispozici také analyzované údaje z jednotlivých sčítacích úseků z Ředitelství silnic a dálnic.

ZDROJ:

1) Průběžné (příp. závěrečné) monitorovací zprávy příjemců pro jednotlivé projekty.

2) Výpočet ŘO za celou prioritní osu

VÝCHOZÍ HODNOTA: 100 %

ROK: 2005

CÍLOVÁ HODNOTA: Prioritní osa 2: snížení o 50 %
Prioritní osa 4: snížení o 10 %
Program: snížení o 40%

ROK: 2015

INTERVAL SLEDOVÁNÍ: roční

DŮLEŽITOST INDIKÁTORU: vysoká

VZTAH K MONITOROVACÍMU SYSTÉMU:

Hodnoty za jednotlivé projekty budou řídicím orgánem vkládány do IS MONIT. Řídicí orgán také zodpovídá za sledování a úplnost údajů za prioritní osy 2, 4 v MSC2007

POZNÁMKA:



KARTA 5

NÁZEV: ZVÝŠENÍ PODÍLU ŽELEZNIČNÍ A VODNÍ DOPRAVY V NÁKLADNÍ DOPRAVĚ

KÓD: 37 17 11

CORE: ne

LISABON: ne

MĚRNÁ JEDNOTKA: %

RELEVANCE: Indikátor výsledku operačního programu Doprava

DEFINICE:

Podíl přepravních výkonů železniční a vodní nákladní dopravy v % na celkové nákladní dopravě [%].

ZPŮSOB MĚŘENÍ:

Hodnota je počítána jako podíl v rámci všech typů přepravy v nákladní dopravě.

Hodnota bude vycházet z resortní statistiky, která jsou každoročně k dispozici.

ZDROJ:

Ročenka dopravy ČR

VÝCHOZÍ HODNOTA: 25,2

ROK: 2005

CÍLOVÁ HODNOTA: 27

ROK: 2015

INTERVAL SLEDOVÁNÍ: roční

DŮLEŽITOST INDIKÁTORU: vysoká

VZTAH K MONITOROVACÍMU SYSTÉMU: Hodnota bude vkládána do MSC2007 pracovníky ŘO

POZNÁMKA:



KARTA 6

NÁZEV: ZMĚNA POČTU DOPRAVNÍCH NEHOD NA ÚSECÍCH DOTČENÝCH INTERVENČÍ

KÓD: 37 31 10

CORE: ne

LISABON: ne

MĚRNÁ JEDNOTKA: %

RELEVANCE: Indikátor dopadu operačního programu Doprava

DEFINICE:

Podíl počtu dopravních nehod za určité období (rok) na dotčeném úseku silnice (železnice) před realizací a po realizaci projektů v rámci Operačního programu Doprava

Vzorec pro výpočet v programu:

$$ZN = (MNO_1 + MNO_2 + MNO_3 + MNO_4) * 100$$

kde **ZN** je změna nehodovosti na úsecích dotčených finanční podporou z OPD

MNO₁, MNO₂, MNO₃, MNO₄ je míra nehodovosti na dotčených úsecích v prioritních osách 1, 2, 3, 4.

Výpočet MNO dle karty 4:

$$MNO = (MNS_1 + MNS_2 + \dots + MNS_n) =$$

$$= [(pns_{a1}/pns_{b1}) + (pns_{a2}/pns_{b2}) + \dots + \dots + (pns_{an}/pns_{bn})] * 100$$

pns_{b1} je počet nehod absolutně vyjádřený na dotčeném úseku komunikace po realizaci konkrétního projektu.

pns_{a1} je počet nehod na dotčeném úseku komunikace před realizací konkrétního projektu.

ZPŮSOB MĚŘENÍ:

Bude vyhodnocován dopad intervencí na úsecích, které budou dotčeny finanční podporou z Operačního programu doprava

Údaje o nehodovosti na silnicích se získávají z evidence Policie ČR, údaje o mimořádných událostech na železničních tratích z Drážní inspekce.

ZDROJ:

Evidence Policie ČR, Drážní inspekce, monitorovací zprávy příjemců.

VÝCHOZÍ HODNOTA: 100

ROK: 2005

CÍLOVÁ HODNOTA: snížení o 40%

ROK: 2015

INTERVAL SLEDOVÁNÍ: roční

DŮLEŽITOST INDIKÁTORU: vysoká

VZTAH K MONITOROVACÍMU SYSTÉMU:

POZNÁMKA:



KARTA 7

NÁZEV: OBJEM NÁKLADNÍ DOPRAVY K HDP

KÓD: 37 25 00

CORE: ne

LISABON: ano

MĚRNÁ JEDNOTKA: tkm/HDP, mil. tkm/mld. Kč

RELEVANCE: Indikátor dopadu operačního programu Doprava

DEFINICE:

Objem nákladní přepravy je vyjádřen jako poměr mezi přepravou vnitrozemské dopravy (zahrnuje silniční, železniční a vnitrozemskou vodní dopravu) v mil tkm a HDP (ve stálých cenách roku 1995 v EUR). Indikátor je vztažen k roku 1995. Přepravní výkon v železniční a vnitrozemské vodní dopravě je počítán z kilometrů ujetých na území ČR bez ohledu na zemi registrace železničního vozidla nebo plavidla vnitrozemské vodní dopravy. Přepravní výkon v silniční nákladní dopravě je počítán na základě celkových kilometrů ujetých silničními vozidly registrovanými v ČR.

ZPŮSOB MĚŘENÍ:

$$ONP = (NSP + NŽP + NVD) / HDP$$

kde **NSP** je nákladní silniční doprava v mil. tkm

NŽP je nákladní železniční doprava v mil. tkm

NVD je nákladní vnitrozemská vodní doprava v mil. tkm

HDP hrubý národní produkt v mld. Kč.

ZDROJ:

Eurostat

VÝCHOZÍ HODNOTA: 83

ROK: 2005

CÍLOVÁ HODNOTA: 75

ROK: 2015

INTERVAL SLEDOVÁNÍ: roční

DŮLEŽITOST INDIKÁTORU: vysoká

VZTAH K MONITOROVACÍMU SYSTÉMU: ŘO zodpovídá za aktualizaci hodnoty indikátoru v MSC2007

POZNÁMKA:



KARTA 8

NÁZEV: Podíl silniční nákladní přepravy na celkovém výkonu (TKM) v %

KÓD: 37 27 00

CORE: ne

LISABON: ano

MĚRNÁ JEDNOTKA: %

RELEVANCE: Indikátor dopadu operačního programu Doprava

DEFINICE:

Podíl silniční nákladní přepravy je vyjádřen jako procentuální podíl silniční nákladní dopravy z celkového přepravního výkonu nákladní dopravy (zahrnující dopravu železniční, silniční a vnitrozemskou vodní). Přepravní výkon - v železniční a vnitrozemské vodní dopravě je počítán z km ujetých na území ČR bez ohledu na zemi registrace dopravního prostředku, v silniční dopravě je počítán na základě celkových km ujetých silničními vozidly registrovanými v ČR.

ZPŮSOB MĚŘENÍ:

$$PN = SNP / CP * 100 \text{ [\%]}$$

kde **SNP** je silniční nákladní přepravní výkon v tkm

CP je celkový přepravní výkon v nákladní dopravě (železniční, silniční, vnitrozemská vodní doprava) v tkm

ZDROJ:

Statistická ročenka ČR a Ročenka dopravy ČR, Eurostat

VÝCHOZÍ HODNOTA: 74,5

ROK: 2005

CÍLOVÁ HODNOTA: 74

ROK: 2015

INTERVAL SLEDOVÁNÍ: roční

DŮLEŽITOST INDIKÁTORU: vysoká

VZTAH K MONITOROVACÍMU SYSTÉMU: ŘO zodpovídá za aktualizaci hodnoty indikátoru v IS MSC2007

POZNÁMKA:



KARTA 9

NÁZEV: Podíl individuální automobilové dopravy (IAD) na celkovém přepravním výkonu (OSKM) v %

KÓD: 37 28 00

CORE: ne

LISABON: ano

MĚRNÁ JEDNOTKA: %

RELEVANCE: Indikátor dopadu operačního programu Doprava

DEFINICE:

Podíl silniční osobní přepravy (IAD) je vyjádřen jako procentuální podíl přepravního výkonu IAD na celkovém přepravním výkonu ve vnitrozemské osobní dopravě. Vnitrozemská osobní doprava zahrnuje přepravu cestujících osobními automobily, autobusy a po železnici.

ZPŮSOB MĚŘENÍ:

Přepravní výkon je počítán ze vzdálenosti ujeté na území ČR bez ohledu na zemi registrace vozidel." (Metodika sběru dat autobusové dopravy však není sjednocena na úrovni EU a pro přepravní výkon IAD se používají odborné odhady).

ZDROJ:

Eurostat

VÝCHOZÍ HODNOTA: 76,4

ROK: 2005

CÍLOVÁ HODNOTA: 75,5

ROK: 2015

INTERVAL SLEDOVÁNÍ: roční

DŮLEŽITOST INDIKÁTORU: střední

VZTAH K MONITOROVACÍMU SYSTÉMU: ŘO zodpovídá za aktualizaci hodnoty indikátoru v IS MSC2007

POZNÁMKA:



KARTA 10

NÁZEV: ZVÝŠENÍ PŘEPRAVNÍCH VÝKONŮ V OSOBNÍ DOPRAVĚ

KÓD: 37 32 15

CORE: ne

LISABON: ne

MĚRNÁ JEDNOTKA: %

RELEVANCE: prioritní osa 1,3: Modernizace železniční sítě TEN-T a mimo TEN-T

DEFINICE:

Nárůst přepravního výkonu v železniční osobní dopravě v oskm na dotčených úsecích.

ZPŮSOB MĚŘENÍ:

$$PVO = PVO_n / PVO_{2005} * 100$$

kde PVO_n je přepravní výkon (oskm) v osobní dopravě v roce N
a PVO_{2005} je přepravní výkon (oskm) v osobní dopravě v roce 2005

ZDROJ:

Ročenka dopravy

VÝCHOZÍ HODNOTA: 100

ROK: 2005

CÍLOVÁ HODNOTA: 120

ROK: 2015

INTERVAL SLEDOVÁNÍ: roční

DŮLEŽITOST INDIKÁTORU: vysoká

VZTAH K MONITOROVACÍMU SYSTÉMU: ŘO zodpovídá za aktualizaci hodnoty indikátoru v IS MSC2007

POZNÁMKA:



KARTA 11

NÁZEV: ZVÝŠENÍ PŘEPRAVNÍCH VÝKONŮ V NÁKLADNÍ DOPRAVĚ

KÓD: 37 32 16

CORE: ne

LISABON: ne

MĚRNÁ JEDNOTKA: %

RELEVANCE: prioritní osa 1,3: Modernizace železniční sítě TEN-T a mimo TEN-T

DEFINICE:

Nárůst přepravního výkonu železniční nákladní dopravy v tkm na dotčených úsecích.

ZPŮSOB MĚŘENÍ:

$$PVN = PVN_n / PVN_{2005} * 100$$

kde **PVN_n** je přepravní výkon (tkm) v nákladní dopravě v roce N
a **PVN₂₀₀₅** je přepravní výkon (tkm) v nákladní dopravě v roce 2005

ZDROJ:

Závěrečné nebo průběžné monitorovací zprávy příjemců + Ročenka dopravy

VÝCHOZÍ HODNOTA: 100

ROK: 2005

CÍLOVÁ HODNOTA: 110

ROK: 2015

INTERVAL SLEDOVÁNÍ: roční

DŮLEŽITOST INDIKÁTORU: vysoká

VZTAH K MONITOROVACÍMU SYSTÉMU: ŘO zodpovídá za aktualizaci hodnoty indikátoru v IS MSC2007

POZNÁMKA:



KARTA 12

NÁZEV: ZVÝŠENÍ PŘEPRAVNÍHO OBJEMU V KOMBINOVANÉ DOPRAVĚ

KÓD: 37 17 10

CORE: ne

LISABON: ne

MĚRNÁ JEDNOTKA: tisíce tun

RELEVANCE: prioritní osa 6: Podpora multimodální nákladní přepravy a rozvoj vnitrozemské vodní dopravy

DEFINICE:

Objem přepravy v kombinované dopravě v tunách

ZDROJ:

Ročenka dopravy + eval. studie

VÝCHOZÍ HODNOTA: 4 376

ROK: 2004

CÍLOVÁ HODNOTA: předmětem evaluační studie

ROK: 2015

INTERVAL SLEDOVÁNÍ: roční

DŮLEŽITOST INDIKÁTORU: vysoká

VZTAH K MONITOROVACÍMU SYSTÉMU: ŘO zodpovídá za aktualizaci hodnoty indikátoru v IS MSC2007

POZNÁMKA:



KARTA 13

NÁZEV: ZVÝŠENÍ PŘEPRAVNÍHO OBJEMU VE VNITROZEMSKÉ VODNÍ DOPRAVĚ

KÓD: 37 17 12

CORE: ne

LISABON: ne

MĚRNÁ JEDNOTKA: tisíce tun

RELEVANCE: prioritní osa 6: Podpora multimodální nákladní přepravy a rozvoj vnitrozemské vodní dopravy

DEFINICE:

Objem přepravy ve vnitrozemské vodní dopravě v tunách.

ZDROJ:

VÝCHOZÍ HODNOTA: 2 032

ROK: 2005

CÍLOVÁ HODNOTA: 2 800

ROK: 2015

INTERVAL SLEDOVÁNÍ: roční

DŮLEŽITOST INDIKÁTORU: vysoká

VZTAH K MONITOROVACÍMU SYSTÉMU: ŘO zodpovídá za aktualizaci hodnoty indikátoru v IS MSC2007

POZNÁMKA:



KARTA 14

NÁZEV: PŘÍRŮSTEK POČTU OBYVATEL OBSLUHOVANÝCH MHD

KÓD: 37 32 22

CORE: č. 22

LISABON: ne

MĚRNÁ JEDNOTKA: Počet osob

RELEVANCE: prioritní osa 5: Modernizace a rozvoj pražského metra a systémů řízení silniční dopravy v hl. m. Praze

DEFINICE:

Počet obyvatel, kteří mohou být obsluhováni nově vybudovanou linkou MHD

Na základě změny územního plánu a při plánování nové trasy byl zpracován rozbor spádového území podél prověřované trasy A metra s cílem stanovit potenciál trasy z hlediska dopravní obslužnosti obyvatel, dotčených městských částí. Podkladem odborného odhadu byly bilance dle urbanistických obvodů ve stanovených podílech v závislosti na časové dostupnosti ke spádovým stanicím metra. V případě výstavby tří stanic, se kterými se počítá v OPD, tak počet obyvatel ve spádovém území, které jsou v dosahu 15 min (včetně návazné hromadné dopravy) činí 81 350 obyvatel.

ZDROJ:

Závěrečné nebo průběžné monitorovací zprávy příjemců

VÝCHOZÍ HODNOTA: 0

ROK: 2005

CÍLOVÁ HODNOTA: 81 350 osob

ROK: 2015

INTERVAL SLEDOVÁNÍ: roční

DŮLEŽITOST INDIKÁTORU: vysoká

VZTAH K MONITOROVACÍMU SYSTÉMU:

POZNÁMKA: Indikátor má vazbu na indikátor č.37 10 00 (karta č. 29)



KARTA 15

NÁZEV: SNÍŽENÍ SKLENÍKOVÝCH EMISÍ (CO₂ EKV., v kt)

KÓD: 21 02 00

CORE: č. 30

LISABON: ne

MĚRNÁ JEDNOTKA: v kt za rok (CO₂ ekv.)

RELEVANCE: Indikátor dopadu operačního programu Doprava

DEFINICE:

Emise skleníkových plynů jsou souhrnně posuzovány pomocí celkové neboli agregované emise (vyjádřená ekvivalentním množstvím CO₂), která se vypočte jako součet emisí jednotlivých plynů vynásobených příslušnými konverzními koeficienty, které udávají, kolikrát je daný plyn z hlediska absorpce radiace účinnější než oxid uhličitý. Hodnoty GWP (Global Warming Potential) pro základní plyny a časový horizont 100 let jsou následující: pro CO₂ je hodnota GWB 1, pro CH₄ 21 a pro N₂O 310.

ZPŮSOB MĚŘENÍ:

Výpočet emisí skleníkových plynů (i ekvivalentu v CO₂) je pověřen Český hydrometeorologický ústav, který postupuje dle metodiky IPCC (The Intergovernmental Panel on Climate Change – subjekt založen světovou meteorologickou organizací, který každoročně zveřejňuje metodické manuály pro inventarizaci výsledků - Guidelines for National Greenhouse Gas Inventories (<http://www.ipcc-nggip.iges.or.jp>)).

ZDROJ:

Statistická ročenka ČR / MŽP

VÝCHOZÍ HODNOTA: 0,013923

ROK: 2004

CÍLOVÁ HODNOTA: 0,013505

ROK: 2015

INTERVAL SLEDOVÁNÍ: roční

DŮLEŽITOST INDIKÁTORU: vysoká

VZTAH K MONITOROVACÍMU SYSTÉMU: ŘO zodpovídá za aktualizaci hodnot indikátoru v IS MSC2007.

POZNÁMKA: .



KARTA 16

NÁZEV: SNÍŽENÍ SKLENÍKOVÝCH EMISÍ (CO₂) V DOPRAVĚ

KÓD: 21 02 10

CORE: č. 30

LISABON: ne

MĚRNÁ JEDNOTKA: v kt za rok (CO₂ ekv.)

RELEVANCE: prioritní osa 1,3: Modernizace železniční sítě TEN-T a mimo TEN-T
prioritní osa 2,4 : Výstavba a modernizace dálniční a silniční sítě
TEN-T a mimo TEN-T
prioritní osa 5: Modernizace a rozvoj pražského metra a systémů řízení
silniční dopravy v hl. m. Praze

DEFINICE:

Vymezení tohoto indikátoru včetně expertního odhadu cílové hodnoty bude předmětem evaluační studie.

ZDROJ:

Statistická ročenka ŽP a další podklady a analýzy

VÝCHOZÍ HODNOTA: ES

ROK: 2007/2008

CÍLOVÁ HODNOTA: ES

ROK: 2015

INTERVAL SLEDOVÁNÍ: roční / 2 roky (bude stanoveno v rámci studie)

DŮLEŽITOST INDIKÁTORU: vysoká

VZTAH K MONITOROVACÍMU SYSTÉMU: ŘO zodpovídá za aktualizaci hodnot indikátoru v IS MSC2007.

POZNÁMKA:



KARTA 17

NÁZEV: EXPOZICE OBYVATELSTVA NADLIMITNÍM KONCENTRACÍM PM₁₀

KÓD: 21 17 00

CORE: ne

LISABON: ne

MĚRNÁ JEDNOTKA: %

RELEVANCE: Indikátor dopadu operačního programu Doprava

DEFINICE:

Počet obyvatel ČR vyjádřený procenty žijících na území, kde byly překročeny limity znečištění ovzduší pro PM₁₀.

PM₁₀ se rozumí poléťavý prach – soubor tuhých, kapalných nebo směsných částic o průměrné velikosti částic 10 µm.

ZPŮSOB MĚŘENÍ:

Množství PM₁₀ se zjišťuje pomocí čerpání analyzovaného vzduchu přes filtr o velikosti pórů 10 µm. Množství zachyceného aerosolu se stanovuje gravimetricky vážením. Další možností je metoda Black Smoke (BS). Tato metoda využívá změny reflektance (odrazivosti) světla v závislosti na množství zachyceného aerosolu. Měření mohou provést komerční laboratoře či specializovaná výzkumná pracoviště.

ZDROJ:

Statistická ročenka MŽP, ve které jsou hodnoty uveřejňovány za každý kalendářní rok.

VÝCHOZÍ HODNOTA: 66

ROK: 2005

CÍLOVÁ HODNOTA: 50

ROK: 2015

INTERVAL SLEDOVÁNÍ: roční

DŮLEŽITOST INDIKÁTORU: vysoká

VZTAH K MONITOROVACÍMU SYSTÉMU: ŘO zodpovídá za aktualizaci hodnot indikátoru v MSC72007.

POZNÁMKA: Cílová hodnota byla také předmětem meziresortního připomínkového řízení NSRR, kdy tato hodnota byla upravena na 50% dle požadavku Ministerstva životního prostředí. OP Doprava převzala tuto hodnotu, i když je zřejmé, že nebude jediným OP, který přispěje ke snižování koncentrací poléťavého prachu. Tento indikátor bude sledován celostátně.



KARTA 18

NÁZEV: DÉLKA REKONSTRUOVANÝCH ŽELEZNIČNÍCH TRATÍ TEN-T

KÓD: 37 07 01

CORE: č. 19

LISABON: ne

MĚRNÁ JEDNOTKA: km

RELEVANCE: prioritní osa 1: Modernizace železniční sítě TEN-T

DEFINICE:

Délka rekonstruovaných železničních tratí sítě TEN-T (zahrnuje tratě modernizované, optimalizované, elektrizované)

ZPŮSOB MĚŘENÍ:

Délka tratě bude měřena dle platných předpisů ve stavebnictví.

ZDROJ:

Závěrečné nebo průběžné monitorovací zprávy příjemců

VÝCHOZÍ HODNOTA: 40*

ROK: 2005

CÍLOVÁ HODNOTA: 348

ROK: 2015

INTERVAL SLEDOVÁNÍ: pololetní

DŮLEŽITOST INDIKÁTORU: vysoká

VZTAH K MONITOROVACÍMU SYSTÉMU: hodnota bude za prioritní osu agregovaná z jednotlivých projektů

POZNÁMKA:

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



KARTA 19

NÁZEV: DÉLKA REKONSTRUOVANÝCH ŽELEZNIČNÍCH TRATÍ TEN-T (ROZH. Č. 884)

KÓD: 37 07 02

CORE: č. 19

LISABON: ne

MĚRNÁ JEDNOTKA: km

RELEVANCE: prioritní osa 1: Modernizace železniční sítě TEN-T (rozh. č. 884)

DEFINICE:

Délka rekonstruovaných železničních tratí sítě TEN-T uvedených v rozhodnutí č. 884/2004/ES

ZPŮSOB MĚŘENÍ:

Délka tratě bude měřena dle platných předpisů ve stavebnictví.

ZDROJ:

Závěrečné nebo průběžné monitorovací zprávy příjemců

VÝCHOZÍ HODNOTA: 40*

ROK: 2005

CÍLOVÁ HODNOTA: 234,3

ROK: 2015

INTERVAL SLEDOVÁNÍ: pololetní

DŮLEŽITOST INDIKÁTORU: vysoká

VZTAH K MONITOROVACÍMU SYSTÉMU: hodnota bude za prioritní osu agregovaná z jednotlivých projektů

POZNÁMKA:

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



KARTA 20

NÁZEV: DÉLKA REKONSTRUOVANÝCH ŽELEZNIČNÍCH TRATÍ MIMO TEN-T

KÓD: 37 07 03

CORE: č. 19

LISABON: ne

MĚRNÁ JEDNOTKA: km

RELEVANCE: prioritní osa 3: Modernizace železniční sítě mimo TEN-T

DEFINICE:

Délka rekonstruovaných železničních tratí sítě mimo TEN-T v km (zahrnuje tratě modernizované, optimalizované, elektrizované).

ZPŮSOB MĚŘENÍ:

Délka tratě bude měřena dle platných předpisů ve stavebnictví.

ZDROJ:

Závěrečné nebo průběžné monitorovací zprávy příjemců

VÝCHOZÍ HODNOTA: 26,4*

ROK: 2005

CÍLOVÁ HODNOTA: 105,2

ROK: 2015

INTERVAL SLEDOVÁNÍ: pololetní

DŮLEŽITOST INDIKÁTORU: vysoká

VZTAH K MONITOROVACÍMU SYSTÉMU: hodnota bude za prioritní osu agregovaná z jednotlivých projektů

POZNÁMKA:

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



KARTA 21

NÁZEV: DÉLKA ELEKTRIZOVANÝCH ŽELEZNIČNÍCH TRATÍ

KÓD: 37 09 00

CORE: č. 19

LISABON:

MĚRNÁ JEDNOTKA: km

RELEVANCE: prioritní osa 3: Modernizace železniční sítě mimo TEN-T

DEFINICE:

Délka elektrizovaných železničních tratí v km

ZPŮSOB MĚŘENÍ:

Délka tratě bude měřena dle platných předpisů ve stavebnictví.

ZDROJ:

Závěrečné nebo průběžné monitorovací zprávy příjemců

VÝCHOZÍ HODNOTA: 9*

ROK: 2005

CÍLOVÁ HODNOTA: 53,5

ROK: 2015

INTERVAL SLEDOVÁNÍ: pololetní

DŮLEŽITOST INDIKÁTORU: vysoká

VZTAH K MONITOROVACÍMU SYSTÉMU: hodnota bude za prioritní osu agregovaná z jednotlivých projektů

POZNÁMKA:

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



KARTA 22

NÁZEV: POČET REKONSTRUOVANÝCH ŽELEZNIČNÍCH UZLŮ

KÓD: 37 09 10

CORE: č. 19

LISABON: ne

MĚRNÁ JEDNOTKA: počet

RELEVANCE: prioritní osa 1: Modernizace železniční sítě TEN-T

DEFINICE:

Počet nově rekonstruovaných železničních uzlů na síti TEN-T

ZPŮSOB MĚŘENÍ:

Každý nově rekonstruovaný železniční uzel bude započítán do tohoto indikátoru po odevzdání závěrečné monitorovací zprávy příjemce

ZDROJ:

Závěrečné nebo průběžné monitorovací zprávy příjemců

VÝCHOZÍ HODNOTA: 0*

ROK: 2005

CÍLOVÁ HODNOTA: 8

ROK: 2015

INTERVAL SLEDOVÁNÍ: pololetní

DŮLEŽITOST INDIKÁTORU: vysoká

VZTAH K MONITOROVACÍMU SYSTÉMU: hodnota bude za prioritní osu agregovaná z jednotlivých projektů

POZNÁMKA:

**Ministerstvo dopravy v období 2004-2006 nerealizovalo žádný projekt naplňující hodnotu tohoto indikátoru*



KARTA 23

NÁZEV: DÉLKA NOVÝCH SILNIC - CELKEM

KÓD: 37 02 00

CORE: č. 14

LISABON: ne

MĚRNÁ JEDNOTKA: km

RELEVANCE: prioritní osa 2,4 : Výstavba a modernizace dálniční a silniční sítě
TEN-T a mimo TEN-T

DEFINICE:

Délka nových silnic (dálnic, rychlostních silnic, silnic I. třídy) celkem včetně TEN-T v km

ZPŮSOB MĚŘENÍ:

Délka silnic bude měřena dle platných předpisů ve stavebnictví.

ZDROJ:

Závěrečné nebo průběžné monitorovací zprávy příjemců

VÝCHOZÍ HODNOTA: Prioritní osa 2: 18,5*
Prioritní osa 4: 19,7*

ROK: 2005

CÍLOVÁ HODNOTA: Prioritní osa 2: 120
Prioritní osa 4: 48,3

ROK: 2015

INTERVAL SLEDOVÁNÍ: pololetní

DŮLEŽITOST INDIKÁTORU: vysoká

VZTAH K MONITOROVACÍMU SYSTÉMU: hodnota bude za prioritní osu agregovaná z jednotlivých projektů

POZNÁMKA:

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



KARTA 24

NÁZEV: DÉLKA NOVÝCH DÁLNIC A RYCHLOSTNÍCH SILNIC A SILNIC I. TŘÍDY – TEN-T

KÓD: 37 03 00

CORE: č. 15

LISABON: ne

MĚRNÁ JEDNOTKA: km

RELEVANCE: prioritní osa 2 : Výstavba a modernizace dálniční a silniční sítě
TEN-T

DEFINICE:

Délka nových dálnic, rychlostních silnic, silnic I. třídy v TEN-T síti v km

ZPŮSOB MĚŘENÍ:

Délka silnic bude měřena dle platných předpisů ve stavebnictví.

ZDROJ:

Závěrečné nebo průběžné monitorovací zprávy příjemců

VÝCHOZÍ HODNOTA: 18,5*

ROK: 2005

CÍLOVÁ HODNOTA: 120

ROK: 2015

INTERVAL SLEDOVÁNÍ: pololetní

DŮLEŽITOST INDIKÁTORU: vysoká

VZTAH K MONITOROVACÍMU SYSTÉMU: hodnota bude za prioritní osu agregovaná z jednotlivých projektů

POZNÁMKA:

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



KARTA 25

NÁZEV: DÉLKA NOVÝCH DÁLNIC A RYCHLOSTNÍCH SILNIC A SILNIC I. TŘÍDY – TEN-T (ROZHODNUTÍ Č. 884/2004/ES)

KÓD: 37 03 01

CORE: č. 15

LISABON: ne

MĚRNÁ JEDNOTKA: km

RELEVANCE: prioritní osa 2 : Výstavba a modernizace dálniční a silniční sítě
TEN-T

DEFINICE:

Délka nových dálnic, rychlostních silnic sítě TEN-T dle rozhodnutí č. 884/2004/ES (km)

ZPŮSOB MĚŘENÍ:

Délka silnic bude měřena dle platných předpisů ve stavebnictví.

ZDROJ:

Závěrečné nebo průběžné monitorovací zprávy příjemců

VÝCHOZÍ HODNOTA: 14,2*

ROK: 2005

CÍLOVÁ HODNOTA: 50

ROK: 2015

INTERVAL SLEDOVÁNÍ: pololetní

DŮLEŽITOST INDIKÁTORU: vysoká

VZTAH K MONITOROVACÍMU SYSTÉMU: hodnota bude za prioritní osu agregovaná z jednotlivých projektů

POZNÁMKA:

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

S ohledem na povahu indikátoru jsou jeho hodnoty načítány do indikátoru 37 03 00 a 37 02 00.



KARTA 26

NÁZEV: DÉLKA REKONSTRUOVANÝCH SILNIC MIMO TEN-T

KÓD: 37 05 02

CORE: č. 16

LISABON: ne

MĚRNÁ JEDNOTKA: km

RELEVANCE: prioritní osa 2 : Výstavba a modernizace dálniční a silniční sítě
TEN-T

DEFINICE:

Délka rekonstruovaných silnic mimo síť TEN-T v km

ZPŮSOB MĚŘENÍ:

Délka silnic bude měřena dle platných předpisů ve stavebnictví.

ZDROJ:

Závěrečné nebo průběžné monitorovací zprávy příjemců

VÝCHOZÍ HODNOTA: 1,3*

ROK: 2005

CÍLOVÁ HODNOTA: 85,2

ROK: 2015

INTERVAL SLEDOVÁNÍ: pololetní

DŮLEŽITOST INDIKÁTORU: vysoká

VZTAH K MONITOROVACÍMU SYSTÉMU: hodnota bude za prioritní osu agregovaná z jednotlivých projektů

POZNÁMKA:

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



KARTA 27

NÁZEV: VYBAVENÍ POZEMNÍCH KOMUNIKACÍ TELEMATICKÝMI ZAŘÍZENÍMI

KÓD: 37 12 00

CORE: ne

LISABON: ne

MĚRNÁ JEDNOTKA: km

RELEVANCE: prioritní osa 5: Modernizace a rozvoj pražského metra a systémů řízení silniční dopravy v hl. m. Praze

DEFINICE:

Délka pozemních komunikací v kilometrech nově vybavených telematickými zařízeními na území hlavního města Prahy.

ZPŮSOB MĚŘENÍ:

Délka komunikací bude změřena dle platných předpisů ve stavebnictví.

ZDROJ:

Závěrečné nebo průběžné monitorovací zprávy příjemců

VÝCHOZÍ HODNOTA: 0*

ROK: 2005

CÍLOVÁ HODNOTA: 100

ROK: 2015

INTERVAL SLEDOVÁNÍ: pololetní

DŮLEŽITOST INDIKÁTORU: střední

VZTAH K MONITOROVACÍMU SYSTÉMU: hodnota bude za prioritní osu agregovaná z jednotlivých projektů

POZNÁMKA:

* Ministerstvo dopravy v období 2004-2006 nerealizovalo žádný projekt naplňující hodnotu tohoto indikátoru.



KARTA 28

NÁZEV: VYBAVENÍ SILNIC TELEMATICKÝMI ZAŘÍZENÍMI

KÓD: 37 12 02

CORE: ne

LISABON: ne

MĚRNÁ JEDNOTKA: počet zařízení

RELEVANCE: prioritní osa 5: Modernizace a rozvoj pražského metra a systémů řízení silniční dopravy v hl. m. Praze

DEFINICE:

Počet nově instalovaných telematických zařízení na území hl. m. Prahy

ZPŮSOB MĚŘENÍ:

ZDROJ:

Závěrečné nebo průběžné monitorovací zprávy příjemců

VÝCHOZÍ HODNOTA: 0*

ROK: 2005

CÍLOVÁ HODNOTA: 45

ROK: 2015

INTERVAL SLEDOVÁNÍ: střední

DŮLEŽITOST INDIKÁTORU: vysoká

VZTAH K MONITOROVACÍMU SYSTÉMU: hodnota bude za prioritní osu agregovaná z jednotlivých projektů

POZNÁMKA:

* Ministerstvo dopravy v období 2004-2006 nerealizovalo žádný projekt naplňující hodnotu tohoto indikátoru.



KARTA 29

NÁZEV: DÉLKA NOVĚ VYBUDOVANÉHO METRA

KÓD: 37 10 02

CORE: ne

LISABON: ne

MĚRNÁ JEDNOTKA: km

RELEVANCE: prioritní osa 5: Modernizace a rozvoj pražského metra a systémů řízení silniční dopravy v hl. m. Praze

DEFINICE:

Délka nové infrastruktury pro metro v km.

V operačním programu se počítá s podporou výstavby trasy s prvními třemi stanicemi: Červený vrch, Veleslavín, Petřiny.

ZPŮSOB MĚŘENÍ:

Délka infrastruktury bude měřena dle platných předpisů ve stavebnictví.

ZDROJ:

Závěrečné nebo průběžné monitorovací zprávy příjemců

VÝCHOZÍ HODNOTA: 0*

ROK: 2005

CÍLOVÁ HODNOTA: 4,5

ROK: 2015

INTERVAL SLEDOVÁNÍ: pololetní

DŮLEŽITOST INDIKÁTORU: střední

VZTAH K MONITOROVACÍMU SYSTÉMU: hodnota bude v IS vyplněna na základě zprávy příjemce o realizaci projektu

POZNÁMKA: Indikátor má vazbu na indikátor 37 32 22 (karta č. 29)

* Ministerstvo dopravy v období 2004-2006 nerealizovalo žádný projekt naplňující hodnotu tohoto indikátoru.



KARTA 30

NÁZEV: POČET NOVĚ VYBUDOVANÝCH NEBO REKONSTRUOVANÝCH VLEČEK

KÓD: 37 17 02

CORE: ne

LISABON: ne

MĚRNÁ JEDNOTKA: počet

RELEVANCE: prioritní osa 6: Podpora multimodální nákladní přepravy a rozvoj vnitrozemské vodní dopravy

DEFINICE:

Počet nových / rekonstruovaných vlečků.

ZPŮSOB MĚŘENÍ:

ZDROJ:

Závěrečné nebo průběžné monitorovací zprávy příjemců

VÝCHOZÍ HODNOTA: 0*

ROK: 2005

CÍLOVÁ HODNOTA: 25

ROK: 2015

INTERVAL SLEDOVÁNÍ: pololetní

DŮLEŽITOST INDIKÁTORU: vysoká

VZTAH K MONITOROVACÍMU SYSTÉMU: hodnota bude za prioritní osu agregovaná z jednotlivých projektů

POZNÁMKA:

* Ministerstvo dopravy v období 2004-2006 nerealizovalo žádný projekt naplňující hodnotu tohoto indikátoru.



KARTA 31

NÁZEV: NOVĚ POŘÍZENÍ NEBO MODERNIZOVANÉ DOPRAVNÍ PROSTŘEDKY

KÓD: 37 17 01

CORE: ne

LISABON: ne

MĚRNÁ JEDNOTKA: počet

RELEVANCE: prioritní osa 6: Podpora multimodální nákladní přepravy a rozvoj vnitrozemské vodní dopravy

DEFINICE:

Počet nových nebo modernizovaných dopravních prostředků pro KD (např. manipulační technika) a modernizovaných říčních plavidel.

ZPŮSOB MĚŘENÍ:

ZDROJ:

Závěrečné nebo průběžné monitorovací zprávy příjemců

VÝCHOZÍ HODNOTA: 0*

ROK: 2005

CÍLOVÁ HODNOTA: 120

ROK: 2015

INTERVAL SLEDOVÁNÍ: pololetní

DŮLEŽITOST INDIKÁTORU: vysoká

VZTAH K MONITOROVACÍMU SYSTÉMU: hodnota bude za prioritní osu agregovaná z jednotlivých projektů

POZNÁMKA:

* Ministerstvo dopravy v období 2004-2006 nerealizovalo žádný projekt naplňující hodnotu tohoto indikátoru.



KARTA 32

NÁZEV: DÉLKA UPRAVENÝCH VODNÍCH CEST

KÓD: 37 15 00

CORE: ne

LISABON: ne

MĚRNÁ JEDNOTKA: km

RELEVANCE: prioritní osa 6: Podpora multimodální nákladní přepravy a rozvoj vnitrozemské vodní dopravy

DEFINICE:

Délka prodloužené splavnosti nebo délka upravených vodních cest v km.

ZPŮSOB MĚŘENÍ:

ZDROJ:

Závěrečné nebo průběžné monitorovací zprávy příjemců

VÝCHOZÍ HODNOTA: 0*

ROK: 2005

CÍLOVÁ HODNOTA: 24

ROK: 2015

INTERVAL SLEDOVÁNÍ: pololetní

DŮLEŽITOST INDIKÁTORU: vysoká

VZTAH K MONITOROVACÍMU SYSTÉMU: hodnota bude za prioritní osu agregovaná z jednotlivých projektů

POZNÁMKA:

* Ministerstvo dopravy v období 2004-2006 nerealizovalo žádný projekt naplňující hodnotu tohoto indikátoru.



KARTA 33

NÁZEV: POČET PROJEKTŮ PODPORUJÍCÍCH DOPRAVU A DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURU

KÓD: 37 01 00

CORE: č. 13

LISABON: ne

MĚRNÁ JEDNOTKA: počet

RELEVANCE: Všechny prioritní osy

DEFINICE:

Počet projektů podporujících dopravu a dopravní infrastrukturu v jednotlivých prioritních osách.

Hodnota indikátoru bude obsahovat i počty velkých projektů nad 50 milionů EUR.

ZPŮSOB MĚŘENÍ:

Bude počítán každý samostatně předložený projekt, který bude označen identickým číslem projektu.

Za jednotlivé prioritní osy budou všechny projekty agregované v IS MONIT.

ZDROJ:

Závěrečné nebo průběžné monitorovací zprávy příjemců

VÝCHOZÍ HODNOTA: Prioritní osa 1: 3*

ROK: 2005

Prioritní osa 2: 4*

Prioritní osa 3: 9*

Prioritní osa 4: 9*

Prioritní osa 5: 0*

Prioritní osa 6: 14*

CÍLOVÁ HODNOTA:

Prioritní osa 1: 20

Prioritní osa 2: 20

Prioritní osa 3: 20

Prioritní osa 4: 20

Prioritní osa 5: 2

Prioritní osa 6: 50

ROK: 2015

INTERVAL SLEDOVÁNÍ: pololetní

DŮLEŽITOST INDIKÁTORU: střední

VZTAH K MONITOROVACÍMU SYSTÉMU: hodnoty budou v IS MONIT agregovány za jednotlivé prioritní osy

POZNÁMKA:

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



KARTA 34

NÁZEV: POČET PODPOŘENÝCH PROJEKTŮ TECHNICKÉ POMOCI

KÓD: 48 01 00

CORE: ne

LISABON: ne

MĚRNÁ JEDNOTKA: počet

RELEVANCE: prioritní osa 7: Technická pomoc OP Doprava

DEFINICE:

Počet podpořených projektů technické pomoci.
Bude zahrnut každý samostatně předložený a realizovaný projekt v rámci prioritní osy 7.

ZPŮSOB MĚŘENÍ:

Všechny ukončené (event. všechny schválené) projekty v rámci prioritní osy 7 budou průběžně agregované v IS MONIT.

ZDROJ:

Závěrečné monitorovací zprávy příjemce

VÝCHOZÍ HODNOTA: 27*

ROK: 2005

CÍLOVÁ HODNOTA: 40

ROK: 2015

INTERVAL SLEDOVÁNÍ: pololetní

DŮLEŽITOST INDIKÁTORU: nízká

VZTAH K MONITOROVACÍMU SYSTÉMU: hodnota bude agregována za prioritní osu

POZNÁMKA:

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



KARTA 35

NÁZEV: CELKOVÉ VÝDAJE NA REALIZACI PROJEKTŮ TECHNICKÉ POMOCI

KÓD: 48 02 00

CORE: ne

LISABON: ne

MĚRNÁ JEDNOTKA: mil. Kč

RELEVANCE: prioritní osa 7: Technická pomoc OP Doprava

DEFINICE:

Celkové realizované výdaje na informační, poradenské a konzultační služby, na monitorování a evaluační a analytické práce a na další aktivity technické pomoci (vč. národního spolufinancování).

ZPŮSOB MĚŘENÍ:

Výdaje za všechny ukončené (event. všechny schválené) projekty v rámci prioritní osy 7 budou průběžně agregované v IS MONIT.

ZDROJ:

Závěrečné monitorovací zprávy příjemce

VÝCHOZÍ HODNOTA: 46*

ROK: 2005

CÍLOVÁ HODNOTA: 2230

ROK: 2015

INTERVAL SLEDOVÁNÍ: pololetní

DŮLEŽITOST INDIKÁTORU: střední pro monitoring, vysokou pro koordinaci realizace (finanční řízení) programu.

VZTAH K MONITOROVACÍMU SYSTÉMU: hodnota bude agregována za prioritní osu

POZNÁMKA:

* Ministerstvo dopravy v období 2004-2006 nerealizovalo žádný projekt naplňující hodnotu tohoto indikátoru.



7. Seznam zkratk

CDV	Centrum dopravního výzkumu
core	Hlavní indikátor dle pracovního dokumentu č. 2 EK (Indicative guidelines on evaluation methods: monitoring and evaluation indicators)
ES	Evaluační studie
NČI	Národní číselník indikátorů
NSRR	Národní strategický referenční rámec
OP	Operační program
PO	Prioritní osa
TEN-T	Transevropské dopravní síť (Trans European Network-Transport)
ŘSD	Ředitelství silnic a dálnic
IS MONIT	Informační systém Monit
MSC2007	Monitorovací systém Central 2007-2013