

ČESKÁ REPUBLIKA
MINISTERSTVO DOPRAVY
MINISTERSTVO ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ



Operační program
Infrastruktura
Programový dodatek

Duben 2004

OBSAH

1	ÚVOD	2
2	STRATEGIE PROGRAMU.....	3
3	GLOBALNÍ CÍL A SPECIFICKÉ CÍLE.....	5
3.1	<i>Globální cíl</i>	5
3.2	<i>Specifické cíle</i>	5
3.3	<i>Priority Operačního programu Infrastruktura</i>	5
3.4	<i>Obecné principy strategie OP Infrastruktura</i>	8
3.4.1	Základní principy strukturální politiky	8
3.4.2	Shoda s politikami ES.....	8
3.5	<i>Rozdělení kompetencí a řízení v rámci Operačního programu Infrastruktura</i>	12
4	PRIORITY A POPIS OPATŘENÍ	15
4.1	<i>Priorita 1 - Modernizace a rozvoj dopravní infrastruktury celostátního významu</i>	15
4.1.1	Opatření 1.1 - Modernizace tratí celostátního významu a důležitých železničních uzlů.....	18
4.1.2	Opatření 1.2 - Výstavba a modernizace silnic I. třídy	20
4.1.3	Opatření 1.3 - Modernizace civilních letišť nadregionálního významu	22
4.1.4	Opatření 1.4 - Výstavba přístavní infrastruktury a modernizace vodních cest.....	24
4.2	<i>Priorita 2 - Snížení negativních důsledků dopravy na životní prostředí</i>	26
4.2.1	Opatření 2.1 - Realizace ochranných opatření na dopravní síti k zabezpečení ochrany životního prostředí.....	28
4.2.2	Opatření 2.2 - Podpora kombinované dopravy	30
4.2.3	Opatření 2.3 - Podpora zavádění alternativních paliv	32
4.2.4	Opatření 2.4 - Studijní a výzkumné projekty k zabezpečování problematiky zlepšení životního prostředí z hlediska dopravy.....	35
4.3	<i>Priorita 3 - Zlepšování environmentální infrastruktury</i>	37
4.3.1	Opatření 3.1 - Obnova environmentálních funkcí území	38
4.3.2	Opatření 3.2 - Zlepšování infrastruktury ve vodním hospodářství.....	40
4.3.3	Opatření 3.3 - Zlepšování infrastruktury ochrany ovzduší.....	43
4.3.4	Opatření 3.4 - Nakládání s odpady a odstraňování starých zátěží.....	46
4.4	<i>Priorita 4 - Technická pomoc</i>	49
4.4.1	Opatření 4.1 - Technická pomoc při řízení, realizaci, monitorování a kontrole operací OP Infrastruktura	50
4.4.2	Opatření 4.2 - Ostatní výdaje technické pomoci OP Infrastruktura	51
4.4.3	Limitované výdaje technické pomoci	52
5	PROGRAMOVÉ INDIKÁTORY A CÍLE	53
6	PUBLICITA PROGRAMU	58
7	ZAJIŠTĚNÍ VÝMĚNY DAT	60
7.1	<i>Monitorovací systém strukturálních fondů (MSSF)</i>	60
7.1.1	Centrální modul MSSF – CENTRAL.....	60
7.1.2	Výkonný modul MSSF – MONIT	60
7.1.3	Modul MSSF pro žadatele – BENEFIT	60
8	VÝBĚROVÁ KRITÉRIA ŽÁDOSTÍ O PODPORU	61
8.1	<i>Posouzení formálních náležitostí</i>	61
8.2	<i>Posouzení přijatelnosti</i>	61
8.3	<i>Hodnocení projektu</i>	61

SEZNAM TABULEK**SEZNAM ZKRATEK**

Příloha č. 1 Komunikační akční plán

Příloha č. 2 Finanční rámec pro OP Infrastruktura pro léta 2004 - 2006

Příloha č. 3 Indikativní finanční alokace na jednotlivá opatření OP Infrastruktura pro léta 2004 - 2006

1 Úvod

Programový dodatek byl zpracován na základě Operačního programu Infrastruktura (OP Infrastruktura) a v souladu s příslušnými právními předpisy ES a České republiky a strategickými dokumenty České republiky v oblasti životního prostředí a dopravy.

Programový dodatek Operačního programu Infrastruktura je dokument, který v souladu s požadavky článku 18, odst. 3 nařízení Rady (ES) č. 1260/1999, o obecných ustanoveních o strukturálních fondech dále rozvádí strategii pomoci a upřesňuje aktivity programového dokumentu až na úroveň opatření, jimiž budou jednotlivé priority OP Infrastruktura realizovány.

OP Infrastruktura společně zpracovalo Ministerstvo dopravy (MD) a Ministerstvo životního prostředí (MŽP) s maximálním využitím vládou schválených samostatných dokumentů OP Doprava a OP Životní prostředí. Tento programový dokument zahrnuje rozvojové priority jak resortu dopravy, tak i resortu životního prostředí, které mohou být spolufinancovány ze strukturálních fondů Evropské unie v rámci politiky hospodářské a sociální soudržnosti. OP Infrastruktura je koncipován jako monofondový, finanční prostředky pro jeho zabezpečení budou poskytnuty z Evropského fondu regionálního rozvoje (ERDF). Na OP Infrastruktura je alokováno 16,94 % celkové alokace pro ČR na Cíl 1, tj. 246 360 355 EUR.

Rozdělení alokovaných prostředků na jednotlivé priority OP Infrastruktura vychází z původně stanovených alokací na samostatné operační programy (OP Doprava a OP Životní prostředí) na základě vládou schváleného návrhu Národního rozvojového plánu. Během negociací byla výše prostředků alokovaných pro prioritu 3 ještě navýšena přesunem části prostředků ze Společného regionálního operačního programu.

Navrhované priority OP Infrastruktura respektují hlavní osu pomoci Společenství regionům Cíle 1: přispívat významným způsobem ke snižování hospodářských a sociálních disparit regionů v porovnání s průměrem EU i mezi regiony uvnitř ČR.

OP Infrastruktura svým zaměřením rozvíjí prioritní osu č. 2 Národního rozvojového plánu České republiky – „Rozvoj dopravní infrastruktury“ a prioritní osu č. 4 – „Ochrana a zkvalitňování životního prostředí“ pro programovací období 2004-2006.

Programový dodatek stručně rekapituluje některé základní teze OP Infrastruktura (přehled cílů a priorit programu, vymezení vůči ostatním programovým dokumentům) a dále pro jednotlivá opatření podrobněji specifikuje okruh možných příjemců, indikativní finanční plán a sledované ukazatele.

Relevance a potřebnost jednotlivých priorit a opatření byla posouzena, potvrzena a ověřena v rámci předběžného (ex-ante) hodnocení OP Infrastruktura.

Po dokončení bude Programový dodatek projednán a předložen ke schválení Monitorovacímu výboru OP Infrastruktura. Z nařízení Rady (ES) č. 1260/1999, článek 15, odst. 6 vyplývá, že Programový dodatek musí být předložen Komisi pro informaci do tří měsíců po rozhodnutí Komise o schválení vlastního OP Infrastruktura.

2 Strategie programu

OP Infrastruktura rozvíjí prioritní osu č. 2 Národního rozvojového plánu České republiky – **Rozvoj dopravní infrastruktury** a prioritní osu č. 4 – **Ochrana a zkvalitňování životního prostředí** pro programovací období 2004-2006.

OP Infrastruktura se skládá ze čtyř priorit a z nich vyplývajících opatření. MD je odpovědný za priority 1 a 2, MŽP za prioritu 3. Priorita 4 je společná.

Implementace OP Infrastruktura přispěje k dosažení jednotlivých specifických cílů Národního rozvojového plánu (NRP):

- vytvoření podmínek pro růst ekonomiky posilováním vnitřních faktorů,
- zvýšení kvalifikační úrovně, konkurenceschopnosti a mobility pracovní síly při současném vyrovnávání dopadů růstu ekonomiky na znevýhodněné skupiny obyvatel,
- přiblížení se ke standardům EU v oblasti životního prostředí,
- vyvážený rozvoj regionů.

OP Infrastruktura - sektor doprava (priorita 1 a 2) je orientován na specifické potřeby sektoru se zřetelem na cíle obsažené v dopravní politice, a to zejména na tyto záměry:

- vytváření podmínek pro zmírnění poklesu přepravních výkonů železniční nákladní dopravy vůči silniční dopravě,
- modernizace technicky zastaralých železničních uzlů,
- dobudování chybějících úseků silnic I. třídy,
- odstranění častých dopravních obtíží na dvoupruhových silnicích I. třídy z důvodu bodových závad a jejich nedostatečné kapacity výstavbou kapacitních silnic,
- dobudování silničních obchvatů u řady měst a obcí,
- přestavba silničních napojení některých hraničních přechodů,
- vytvoření podmínek pro lepší využití kapacit vodních toků pro nákladní dopravu,
- vytváření podmínek pro rozvoj kombinované dopravy a logistických systémů,
- snižování emisí znečišťujících látek a hluku z dopravy,
- vytváření podmínek pro harmonizaci dopravního trhu,
- zvýšení objemu investic v poměru k zanedbanosti dopravní infrastruktury z důvodu její nedostatečné údržby a provádění oprav, za účelem zlepšení jejího technického stavu, a to jak v silniční, tak i železniční dopravě,
- snaha o zlepšení funkce civilních letišť nadregionálního významu,
- vytvoření podmínek pro přesnou metodiku finančního ohodnocení ekologické zátěže z dopravy.

Při stanovování cílů v sektoru doprava byl brán zřetel na základní environmentální požadavky na dopravu, stanovené Státní politikou životního prostředí, z nichž některé jsou determinující, např.:

- podporovat postupnou změnu podílu osobní a nákladní přepravy ve prospěch železniční dopravy, kombinované dopravy a vnitrozemské plavby,

- k modernizaci silniční sítě se snažit využívat především stávající silnice popř. jejich koridory a omezit tak fragmentaci krajiny novými trasami,
- podporovat vhodná technická a infrastrukturní opatření (obchvaty, protihlukové bariéry) vedoucí k minimalizaci zdravotních rizik a negativních vlivů na životní prostředí (hluk, emise),
- podporovat realizaci opatření k redukci nadměrného hluku z letecké dopravy a vymezení ochranných pásem kolem letišť s cílem eliminovat či kompenzovat jeho důsledky.

Vzhledem k omezenému časovému i finančnímu rámci se opatření OP Infrastruktura v sektoru životního prostředí (konkrétně priorita 3) zaměřuje především na zmírnění následujících problémů životního prostředí:

- nedostatečná retenční schopnost krajiny,
- vysoký podíl regulovaných drobných toků,
- mnoho obcí nemá zajištěno odvádění a čištění odpadních vod na požadované úrovni,
- překračování hodnot stanovených emisních stropů pro NO_x a VOC,
- překračování imisních limitů (zejména pro pevné částice a přízemní ozón) v zónách a aglomeracích
- neplnění emisních limitů u některých spaloven odpadu,
- vysoké měrné emise skleníkových plynů, NO_x i SO₂,
- nedostatečně vyvinutý systém odpadového hospodářství,
- vysoký podíl odpadů ukládaných na skládky,
- nízké procento využívání odpadů,
- existence velkého množství starých ekologických zátěží.

3 Globální cíl a specifické cíle

Základní cíle operačního programu vycházející z analýzy stavu obou sektorů a z výsledků SWOT analýzy lze charakterizovat prostřednictvím globálního a specifických cílů.

3.1 Globální cíl

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

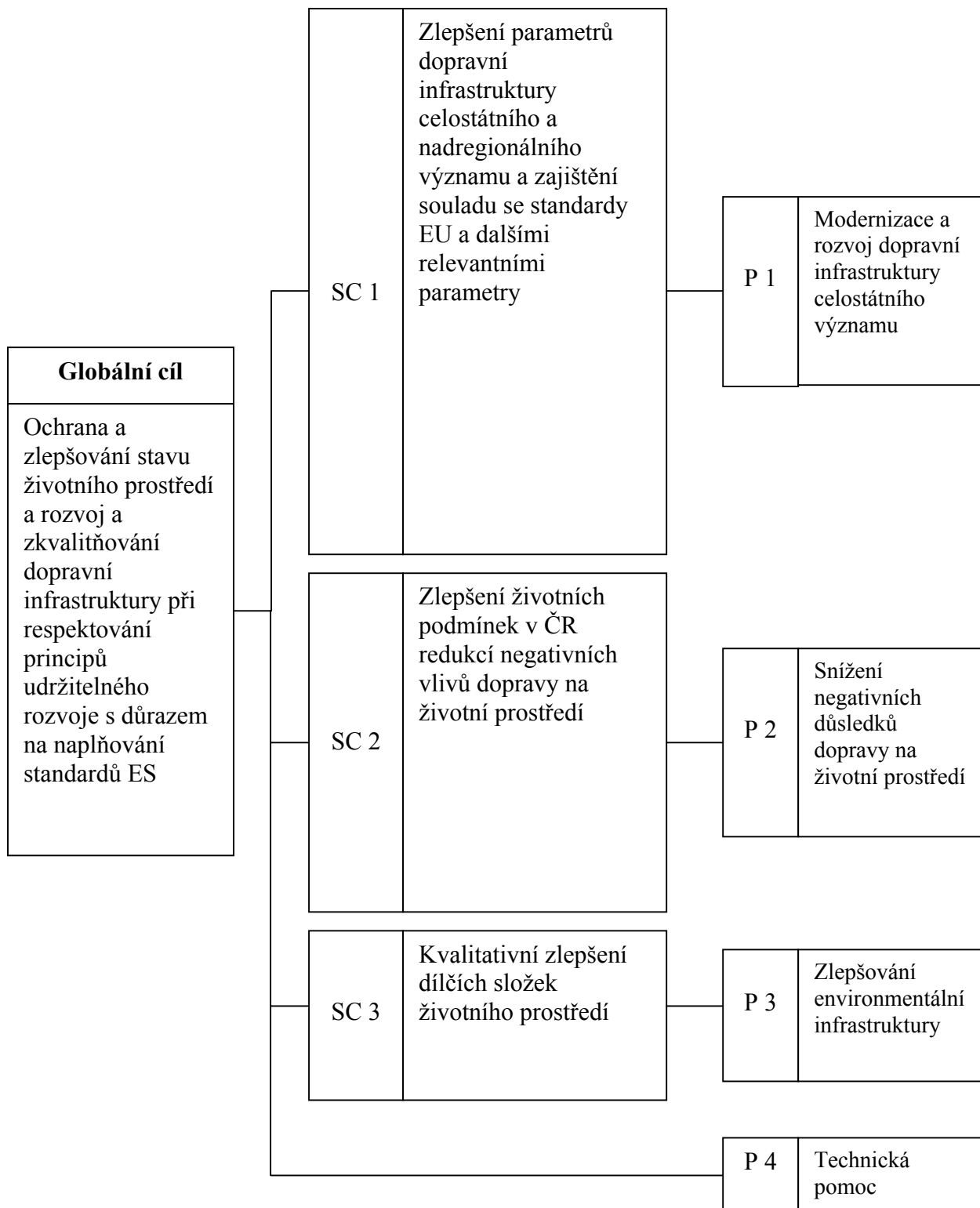
3.2 Specifické cíle

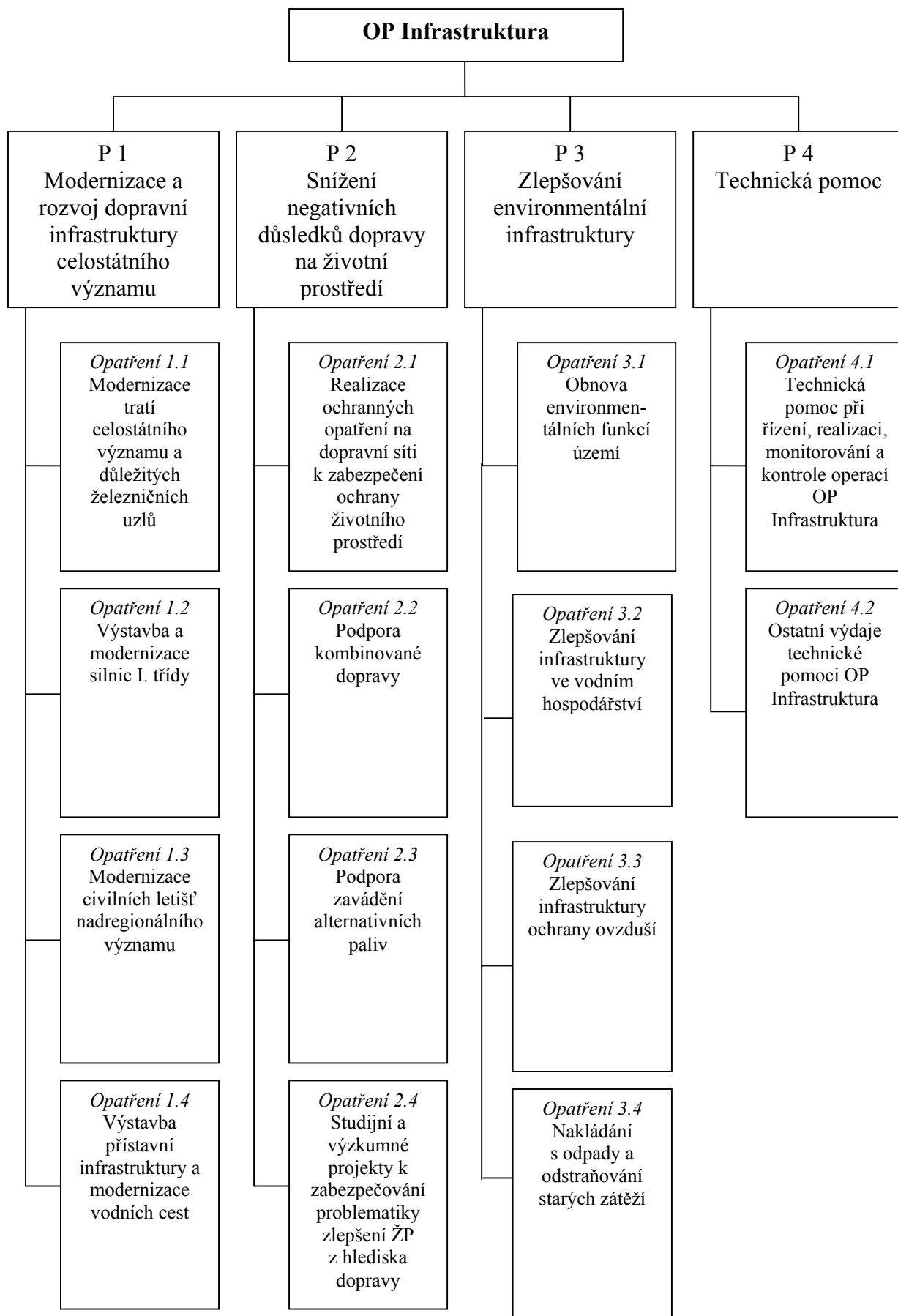
Během přípravy a vlastního zpracování OP a rovněž s ohledem na dříve zpracované dokumenty a připomínky k těmto materiálům, byly formulovány **specifické cíle** jako podklad pro návrh tří priorit OP Infrastruktura v rámci prioritních os NRP – č. 2 Rozvoj dopravní infrastruktury a č. 4 Ochrana a zkvalitňování životního prostředí:

- zlepšení parametrů dopravní infrastruktury celostátního a nadregionálního významu a zajištění souladu se standardy EU a dalšími relevantními parametry,
- zlepšení životních podmínek v ČR redukcí negativních vlivů dopravy na životní prostředí,
- kvalitativní zlepšení dílčích složek životního prostředí.

3.3 Priority Operačního programu Infrastruktura

Ze specifických cílů vyplývají priority, jichž bude dosaženo realizací dílčích aktivit (cílů) zahrnutých v jednotlivých opatřeních, která jsou znázorněna v následujícím schématu.





3.4 Obecné principy strategie OP Infrastruktura

3.4.1 Základní principy strukturální politiky

OP Infrastruktura coby program pro čerpání prostředků ze strukturálního fondu ERDF vychází z obecných principů strukturální politiky ES:

Princip koncentrace usiluje o to, aby prostředky fondů byly využívány jen k realizaci předem stanovených cílů, co nejúčelněji, nebyly rozměňovány a byly užity na projekty přinášející maximální užitek.

Princip partnerství zahrnuje úzkou spolupráci Komise a odpovídajících orgánů členského státu na národní, regionální a místní úrovni. Princip partnerství má veliký význam v procesu přípravy programového dokumentu i Programového dodatku, i při samotné implementaci OP Infrastruktura. Klíčovou roli totiž hrají Řídící a Monitorovací výbor OP Infrastruktura, počítá se s účastí delegovaného zástupce regionů, zainteresovaných ministerstev a nestátních neziskových organizací.

Princip programování - v souladu s tímto principem jsou prostředky fondů alokovány na základě víceletých a víceoborových programů, nikoliv na základě jednotlivých projektů.

Princip adicionality určuje, že finanční prostředky fondů pouze doplňují výdaje členských států a nelze je využít jako náhradu vlastních rozpočtových výdajů.

Princip monitorování a vyhodnocení znamená podrobné hodnocení dopadů každého projektu ještě před schválením, průběžné monitorování jeho realizace a zhodnocení skutečných přínosů projektu.

Princip solidarity - v rámci celého integračního procesu hospodářsky vyspělejší státy svými příspěvky do společného rozpočtu financují rozvoj států s méně vyvinutou ekonomikou.

Princip subsidiarity vychází z Maastrichtské smlouvy a znamená, že jednotlivé cíle by měly být plněny na co nejnižší možné úrovni, pokud je zde možno toto plnění uspokojivě zajistit.

3.4.2 Shoda s politikami ES

Ochrana životního prostředí

Politika ES na ochranu životního prostředí představuje stěžejní východisko pro OP, což se jasně promítá do formulace globálního cíle. Environmentální aspekty představují jedno ze zásadních kritérií pro výběr projektů. Důraz je kladen na zachování a obnovu přírodního bohatství, kulturního rázu a ekologické stability krajiny, zvýšení environmentálního povědomí občanů a jejich zapojení do rozhodovacího procesu takovým způsobem, aby se respektovaly principy udržitelného rozvoje a přibližování ke standardům EU. Zvláštní pozornost bude věnována „principu znečišťovatel platí“.

Podle čl. 12 nařízení Rady (ES) č. 1260/1999 operace financované z fondů a aktivity podporované EIB nebo jinými finančními nástroji by měly být v souladu se Smlouvou o založení ES, s instrumenty přijatými podle této Smlouvy v rámci politiky Společenství a příslušných akcí a dále v souladu s pravidly o ochranně životního prostředí. Především jde

o zajištění souladu se směrnicí o ochraně přírodních stanovišť a divokého ptactva (92/43/EHS a 79/409/EHS)¹ a směrnicí o posuzování vlivu na životní prostředí – EIA (85/337/EHS ve znění pozdějších předpisů 97/11/ES) a směrnicí o stanovení a zvládnutí hluku v životním prostředí 2002/49/EC. V rámci OP Infrastruktura nebude tedy podpořen žádný projekt, který nebude mít kladné vyjádření EIA, nebo vyjádření, že projekt procesu EIA nepodléhá. Celý dokument OP Infrastruktura byl také podroben procesu SEA.

Regionální politika

Vyvážený rozvoj jednotlivých oblastí je jedním z horizontálních cílů Rámce podpory společenství (CSF). Opatření definovaná v OP Infrastruktura budou nepochybně přispívat k naplňování tohoto horizontálního kritéria. Regionální rozdíly budou zohledněny ve výběrových kritériích. Zástupci regionů budou zúčastněni v rozhodovacím procesu a v monitorovacích strukturách OP Infrastruktura. Budou zastoupeni v Řídícím výboru, v Monitorovacím výboru a v krajských pracovních skupinách (pro opatření v rámci priority 3).

Zadávání veřejných zakázek

Při implementaci OP Infrastruktura bude plně respektována platná národní legislativa harmonizovaná s předpisy EU v oblasti zadávání veřejných zakázek, zejména nový zákon č. 40/2004 Sb., o veřejných zakázkách, ve znění pozdějších předpisů. V obligatorních případech bude zajištěno zveřejnění v Úředním věstníku ES.

Ochrana hospodářské soutěže a veřejná podpora

Podle nařízení Rady (ES) č. 1260/1999 (čl.12) musí být všechny finanční operace v rámci strukturálních fondů v souladu se Smlouvou, s nástroji přijatými podle této Smlouvy a s politikami a akcemi Společenství, včetně pravidel hospodářské soutěže.

Veřejná podpora je definována kritérii, obsaženými v článku 87(1) Smlouvy a dále především:

- transferem státních zdrojů,
- ekonomickým zvýhodněním,
- selektivitou,
- dopadem na konkurenci a obchod.

V čl. 88 Smlouvy je Komisi uloženo kontrolovat veřejnou podporu. Tento článek rovněž zavazuje členské země předem informovat Komisi v případě plánování veřejné podpory („požadavek notifikace“) před jejím poskytnutím.

Komise bude informována v co nejkratším termínu o konečném stanovisku Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže České republiky o dodržení pravidel veřejné soutěže v rámci OP Infrastruktura.

¹ Ve vztahu k legislativě o ochraně přírodních stanovišť a divokého ptactva se ČR zavázala na základě Smlouvy o rozšíření postupovat v souladu s těmito směrnicemi, které zahrnují klasifikaci zvláště chráněných oblastí podle směrnice o ptactvu a seznam oblastí s důležitostí v rámci Společenství podle směrnice o přírodních stanovištích, který bude postoupen Komisi. Dále se ČR zavázala aplikovat prognózu ochrany přírody podle čl. 6 směrnice o ochraně přírodních stanovišť od data vstupu do EU.

OP Infrastruktura obsahuje soubor opatření pro sektory dopravy a životního prostředí. Veřejná podpora v rámci OP Infrastruktura by měla buď odpovídat pravidlu *de minimis* anebo nařízení o blokových výjimkách podle nařízení Rady (ES) č. 994/1998.

Pokud veřejná podpora pro některé z dále zmíněných opatření překročí hranici *de minimis* a nebude v souladu s nařízením o blokových výjimkách, bude do Programového dodatku OP Infrastruktura začleněna tabulka s názvy projektů, číslem veřejné podpory, odkazem na schvalovací dopis a délkou trvání programu v souladu s následujícím schématem.

Tab. č. 1 : Přehled veřejné podpory u jednotlivých opatření

Číslo opatření	Název schématu veřejné podpory nebo ad hoc veřejná podpora	Veřejná podpora	Schvalovací procedura	Trvání programu*
1.1	Modernizace tratí celostátního významu a důležitých železničních uzlů	V tomto opatření nebude přiznána žádná veřejná podpora spadající pod čl. 87 (1) Smlouvy ES		2004 – 2006
1.2	Výstavba a modernizace silnic I. třídy	V tomto opatření nebude přiznána žádná veřejná podpora spadající pod čl. 87 (1) Smlouvy ES		2004 – 2006
1.3	Modernizace civilních letišť nad-regionálního významu	Zahrnuto v interim proceduře		2004 – 2006
1.4	Výstavba přístavní infrastruktury a modernizace vodních cest	Zahrnuto v interim proceduře		2004 – 2006
2.1	Realizace ochranných opatření na dopravní síti k zabezpečení ochrany životního prostředí	V tomto opatření nebude přiznána žádná veřejná podpora spadající pod čl. 87 (1) Smlouvy ES		2004 – 2006
2.2	Podpora kombinované dopravy	Zahrnuto v interim proceduře		2004 – 2006
2.3	Podpora zavádění alternativních paliv	Zahrnuto v interim proceduře a nebo využito pravidla <i>de minimis</i>	Pravidlo <i>de minimis</i> nebo notifikace	2004 – 2006
2.4	Studijní a výzkumné projekty k zabezpečování problematiky zlepšení životního prostředí z hlediska dopravy	V tomto opatření nebude přiznána žádná veřejná podpora spadající pod čl. 87 (1) Smlouvy ES		2004 – 2006
3.1	Obnova environmentálních funkcí území	V tomto opatření nebude přiznána žádná veřejná podpora spadající pod čl. 87 (1) Smlouvy ES		2004 – 2006
3.2	Zlepšování infrastruktury ve vodním hospodářství	V tomto opatření nebude přiznána žádná veřejná podpora spadající pod čl. 87 (1) Smlouvy ES		2004 – 2006
3.3	Zlepšování infrastruktury ochrany ovzduší	Zahrnuto v interim proceduře		2004 – 2006
3.4	Nakládání s odpady a odstraňování starých zátěží	Zahrnuto v interim proceduře		2004 – 2006

*Pozn.: pokud je sektor otevřen pro všechny subjekty

Pozn.: V souladu s povinnostmi podle čl. 34(1)(g) nařízení Rady (ES) č. 1260/1999 zajistí řídicí orgán aktuální znění výše uvedené tabulky a bude informovat Komisi o všech zde provedených změnách. Realizace nového schématu podpory nebo podpora ad hoc bude vyžadovat modifikaci pomoci formálním rozhodnutím Komise. Čl. 4 Rozhodnutí Komise schvalující současný program – (prozatímní ustanovení týkající se veřejné podpory) se vztahuje na opatření obsahující veřejnou podporu, která dosud nebyla schválena Komisí. V současnosti se tento článek týká opatření 1.3 (Modernizace civilních letišť nadregionálního významu), 1.4 (Výstavba přístavní infrastruktury a modernizace vodních cest), 2.2 (Podpora kombinované dopravy), 2.3 (Podpora zavádění alternativních paliv), 3.3 (Zlepšování infrastruktury ochrany ovzduší) a 3.4 (Nakládání s odpady a odstraňování starých zátěží).

Rovné příležitosti

Programový dokument OP je koncipován tak, aby byly zaručeny rovné příležitosti mezi muži a ženami pro všechna navržená opatření programu. Rovné příležitosti mezi muži a ženami v jejich sociálním a profesním rozvoji, resp. rovné příležitosti znevýhodněných skupin jsou důležitým elementem sociální dimenze udržitelného rozvoje. Zkvalitňování veřejné dopravy přispívá k postupnému zlepšování mobility občanů se sníženou schopností pohybu a orientace a slabších sociálních vrstev.

Rozvoj informační společnosti

Toho bude dosaženo soustavnou podporou informačních a komunikačních technologií a zlepšováním propojenosti a informovanosti mezi veřejnou správou, soukromým sektorem a obyvatelstvem.

V sektoru doprava a životní prostředí bude zavádění informačních technologií citelným přínosem.

Státní informační a komunikační politika, kterou vláda schválila svým usnesením č. 265 dne 24. března 2004, bude zajišťovat konzistenci těchto aktivit s cíli určenými Národním rozvojovým plánem a Rámcem podpory Společenství. Řídící orgán OP Infrastruktura poskytne všechny potřebné informace Ministerstvu informatiky, které bude koordinovat realizaci a monitorování Státní informační a komunikační politiky (včetně specifických akcí informační společnosti v rámci OP Infrastruktura), a bude používat vhodnou sadu indikátorů založených na eEurope 2005.

Řídící orgán poskytne všechny důležité detaily akcí podporujících infrastrukturu informačních a komunikačních technologií (ICT) v souladu s Obecnými zásadami pro kritéria a postupy implementace strukturálních fondů na podporu elektronických komunikací (pracovní dokument Komise SEC (2003) 895 z 28. července 2003).

3.5 Rozdělení kompetencí a řízení v rámci Operačního programu Infrastruktura

OP Infrastruktura vznikl na základě usnesení vlády č. 149/2003 sloučením již schválených programových dokumentů OP Doprava (přijat usnesením vlády č. 14/2003) a OP Životní prostředí (přijat usnesením vlády č. 82/2003), které byly připravovány odpovědnými ministerstvy, tj. Ministerstvem dopravy a Ministerstvem životního prostředí.

Řídící orgán OP Infrastruktura

Pro řízení programu byl ustanoven Řídící orgán OP Infrastruktura na Ministerstvu životního prostředí – Odbor integrovaného financování.

Kontaktní osoba:	Ing. Tomáš Oliva Ředitel Odboru integrovaného financování
Adresa:	Ministerstvo životního prostředí Vršovická 65, 100 10 Praha 10
Telefon:	+420 267 122 530
Fax:	+420 272 744 944

Řídící orgán je odpovědný za účinnost, správnost řízení a provádění OP. Řídící orgán (MŽP) deleguje písemnou dohodou výkony některých činností v sektoru životního prostředí na SFŽP a v sektoru dopravy na Ministerstvo dopravy.

MD bude zodpovídat za prioritu 1 – Modernizace a rozvoj dopravní infrastruktury celostátního významu a prioritu 2 – Snižování negativních důsledků dopravy na životní prostředí. Bude zodpovědné zejména za transparentní výběr projektů, implementaci projektů, spolufinancování z národních zdrojů, poskytování informací a zpráv, atd.

Ministerstvo životního prostředí bude plně odpovědné za realizaci OP Infrastruktura – sektor životní prostředí, tj. za prioritu 3 – Zlepšování environmentální infrastruktury.

Priorita 4 – Technická pomoc je společná pro oba sektory a za tuto prioritu odpovídá Řídící orgán.

Řídící výbor

Řídící výbor projednává zásadní otázky koncepce a realizace OP Infrastruktura a zajišťuje sledování provázanosti OP s ostatními resortními (sektorovými) politikami a doporučuje výběr projektů.

V Řídícím výboru jsou paritně zastoupeni pracovníci MD a MŽP, dále zástupce MMR, MF, MZe, Asociace krajů, Svazu měst a obcí a nevládních organizací. Členy Řídícího výboru jmenuje ministr životního prostředí na základě doporučení příslušných institucí.

Podvýbory

Při MD a při MŽP se zřizují podvýbory, jejichž cílem je projednávání strategických dokumentů a navrhovaných projektů v daném sektoru. Podvýbory zároveň zajistí vazbu na partnery.

Podvýbor – životní prostředí se bude skládat ze zástupců Řídícího orgánu, věcně příslušných odborů MŽP, SFŽP, MD, MMR, MF, MZe, MZd, Českého ekologického ústavu (ČEÚ), Asociace krajů ČR a nestátních neziskových organizací (NNO).

Podvýbor – doprava se bude skládat ze zástupců věcně příslušných odborů MD, MMR, MF, MŽP, SFDI, Asociace krajů ČR a NNO. Podvýbor – doprava je zřízen Odborem dopravní politiky. Pracovní skupinu zřizuje podvýbor doprava pro přípravu a doporučení uceleného souboru opatření pro dotčené prioritní oblasti a prezentaci těchto doporučení.

Zprostředkující subjekty

Operativní provádění OP Infrastruktura pro sektor životní prostředí zajišťuje zprostředkující subjekt pro implementaci – Státní fond životního prostředí (dále SFŽP).

V rámci SFŽP bude odpovědným orgánem pro implementaci OP Infrastruktura Technický úsek zahrnující: Odbor ochrany vod, Odbor ochrany ovzduší, Odbor obnovitelných zdrojů energie a Odbor ochrany přírody, odpadů a technologií.

Funkci zprostředkujícího subjektu pro implementaci v sektoru doprava bude vykonávat Odbor mezinárodních vztahů a EU na MD, který bude zabezpečovat koordinaci

všech prací u projektového cyklu projektů OP Infrastruktura sektoru doprava, především realizaci a monitoring.

Krajské pracovní skupiny

Důležitou funkci v implementační struktuře opatření v rámci priority 3 budou plnit krajské pracovní skupiny. Budou významným způsobem přispívat k implementaci vzhledem k své detailní znalosti priorit a potřeb na regionální úrovni.

Krajské pracovní skupiny ustavují všechny regiony NUTS III v ČR na bázi principu partnerství. Jsou zde zástupci regionální správy, MŽP, SFŽP (a jeho regionálních poboček) a MZe.

Meziresortní koordinační skupina pro oblast vodního hospodářství

Koordinační skupina je meziresortní orgán Ministerstev životního prostředí, zemědělství a financí, který bude zřízen na základě připravovaného usnesení o koordinaci financování výstavby a rekonstrukce vodovodů, kanalizací a čistíren městských odpadních vod z různých finančních zdrojů (státních, rozpočtových a veřejných, soukromých, bankovního kapitálu a dotačních prostředků z fondů EU). Tato skupina slouží ke koordinaci a sdružování všech příslušných finančních zdrojů pro jejich efektivní využití pro splnění závazků ČR vůči EU v oblasti čištění městských odpadních vod.

Koordinační skupina má za úkol doporučovat a napomáhat nejvýhodnějšímu sdružování a vynakládání finančních prostředků všech zdrojů k dosažení maximální efektivity jejich využití pro rychlou realizaci prověřených projektů. Skupina bude průběžně soustřeďovat výstupy a dokumenty, které vyplývají z plnění úkolů podle usnesení vlády a bude je operativně využívat pro vzájemnou aktuální informovanost a koordinaci jejich dalších postupů.

Platební orgán a platební jednotky

Platebním orgánem OP je Ministerstvo financí (dále MF), delegovanými platebními jednotkami jsou pro sektor životního prostředí nezávislý útvar v rámci SFŽP a Odbor financí a ekonomiky na MD pro sektor doprava.

Finanční kontrola

Finanční kontrolu bude zajišťovat Centrální harmonizační jednotka Ministerstva financí a útvary interního auditu a finanční kontroly MŽP a SFŽP a MD.

Monitorovací výbor OP Infrastruktura

Pro potřeby kontroly a monitorování je ustaven Monitorovací výbor OP Infrastruktura v souladu s čl. 35 nařízení Rady (ES) č. 1260/1999, který též bude zprostředkovávat vazbu na partnery a orgány EU.

4 Priority a popis opatření

Tato kapitola podrobně popisuje jednotlivá opatření, přičemž některé body jsou společné pro všechna opatření:

- zahájení realizace programu v letech 2004 – 2006,
- geografické pokrytí zahrnuje území České republiky kromě území hl.m. Prahy,
- veřejná podpora viz tab. č. 1,
- uznatelnost nákladů jednotlivých aktivit se řídí národní legislativou a legislativou Evropského společenství,
- pro usnadnění monitorování a poskytnutí podkladů pro hodnocení byla pro jednotlivé oblasti pomoci ze strukturálních fondů použita kategorizace oblastí pomoci, tyto kategorie vycházejí z čl. 36 nařízení Rady (ES) č. 1260/1999.

4.1 Priorita 1 - Modernizace a rozvoj dopravní infrastruktury celostátního významu

Tato priorita byla koncipována jako nástroj dosažení účelu a specifických cílů programu. Její čtyři opatření byla navržena jako řada intervencí zaměřených na zlepšení nevyhovujících parametrů současného stavu dopravní infrastruktury a zároveň zvýšení její výkonnosti, a to v dopravě železniční, silniční a vodní. Toto úsilí bude vynakládáno za účelem vytvoření podmínek pro rostoucí potřeby hospodářského rozvoje při respektování životního prostředí. I když název priority neobsahuje přímo odkaz na sledování vlivu na životní prostředí, bude specifický cíl 1, tj. priorita 1, realizován s cílem eliminace negativních důsledků vlivů na životní prostředí.

Priorita vychází z prioritní osy 2 Národního rozvojového plánu, která nese název „Rozvoj dopravní infrastruktury“. Je zaměřená na modernizaci železničních a silničních sítí především zařazených do sítě TINA (budoucí rozšířené sítě TEN-T) a modernizaci v letecké a vodní dopravě. Je zároveň v souladu se strategií Fondu soudržnosti, která zahrnuje projekty modernizace sítí především evropského významu a jejichž celkové náklady nejsou v zásadě nižší než 10 mil. EUR.

Cílem priority je zkvalitnit dopravní infrastrukturu celostátního významu tak, aby vyhovovala ekonomickému rozvoji České republiky, zajišťovala vazby mezi všemi regiony ČR a zabezpečovala napojení všech regionů na mezinárodní dopravní síť. Opatření jsou navržena s ohledem na komplexní přístupy k dopravní infrastruktuře a jejímu plánování s ohledem na dopady environmentální, prostorové, provozní, ekonomické a sociální a s respektem k nemotorovým druhům dopravy.

Úroveň vybavenosti jednotlivých regionů z hlediska dopravní infrastruktury je na různém stupni a bude snahou, aby realizace projektů přispívala ke snížení disparity regionů.

Při plánování a výstavbě v dopravě je nutné respektovat veřejný zájem ochrany přírody a krajiny. Všechna předpokládaná opatření musí toto respektovat, a to nejen ve vztahu k velkoplošně chráněným územím (NP, CHKO), ale také vzhledem k předpokládanému vyhlášení řady lokalit jako součást soustavy NATURA 2000. Bude uplatňován citlivý přístup k druhům a stanovištím podle směrnic (79/409/EHS a 92/43/EHS), jež budou součástí celoevropské soustavy chráněných území NATURA 2000.

Dopady na globální změny klimatu (zatím dle principu předběžné opatrnosti) a dopady na čistotu ovzduší je nutné eliminovat dvěma způsoby:

- zlepšením parametrů dopravní infrastruktury, odstraněním bodových závad a zlepšením údržby, což povede ke zlepšení plynulosti dopravy a ke snížení nehodovosti,
- změnou dělby přepravní práce mezi silniční a leteckou dopravou (v těch segmentech dopravního trhu, kde nejsou uvedené druhy nezastupitelné) na straně jedné a environmentálně příznivějšími druhy dopravy na straně druhé. Toho je možné docílit koncentrací přepravních proudů (nutný rozvoj sítě veřejných logistických center) a rozvojem nových progresivních technologií kombinované dopravy, v osobní dopravě vytvářením podmínek pro růst veřejné osobní přepravy a dopravy cyklistické a pěší.

Základním požadavkem je udržitelný rozvoj, k němuž musí výrazným způsobem přispět i sektor dopravy, který je vedle zemědělství nejvýznamnějším narušovatelem tohoto principu. Rozvoj sektoru dopravy s ohledem na udržitelný rozvoj společnosti je nutnou podmínkou i pro vstup ČR do EU, musí být v souladu se Šestým akčním plánem ES pro životní prostředí a z něho vycházejícího návrhu strategie udržitelného rozvoje ČR, dále ze Státní politiky životního prostředí, Akčního plánu zdraví a životního prostředí a Státního programu ochrany přírody a krajiny.

Dílčí cíle priority vycházejí ze základních cílů dopravní politiky a cíle bude dosaženo pomocí následujících dílčích aktivit:

- zajištění takových parametrů vybrané sítě železniční infrastruktury, aby vyhovovala potřebám kombinované dopravy,
- zajištění vyhovujícího technického stavu části sítě celostátních a regionálních drah,
- zajištění takových parametrů vybrané sítě železniční infrastruktury, které umožní kvalitní dálkovou vnitrostátní a příměstskou osobní dopravu,
- zajištění plynulé dálkové silniční dopravy ve směrech s velkou intenzitou dopravy dostavbou na rychlostní komunikaci, ve směrech s nižšími intenzitami, kde se nepočítá s výstavbou rychlostních silnic, zabezpečení normových parametrů,
- zlepšení podmínek na letištích obsluhujících významné aglomerace,
- zlepšení splavnosti labsko-vltavské vodní cesty,
- modernizace přístavní infrastruktury,
- zabezpečení vyhovující dopravní infrastruktury na přechodech do zemí EU s ohledem na očekávaný nárůst přepravních vazeb po vstupu ČR do EU,
- zavádění inovačních informačních technologií a systémů telematiky.

Realizace priority bude mít následující dopady na dopravní soustavu ČR:

- dopravní infrastruktura by neměla být příčinou nekonkurenceschopnosti železniční a vodní dopravy,
- příznivější parametry dělby přepravní práce mezi dopravními obory,
- přiblížení kvality dopravních sítí všech druhů dopravy parametrům běžným v zemích EU,
- zvýšení kapacity infrastruktury v úzkých místech.

V rámci této priority budou realizována čtyři opatření:

- Opatření 1.1 Modernizace tratí celostátního významu a důležitých železničních uzlů
- Opatření 1.2 Výstavba a modernizace silnic I.třídy
- Opatření 1.3 Modernizace civilních letišť nadregionálního významu
- Opatření 1.4 Výstavba přístavní infrastruktury a modernizace vodních cest

4.1.1 Opatření 1.1 - Modernizace tratí celostátního významu a důležitých železničních uzlů

Toto opatření zahrnuje přímou podporu akcí realizovaných v železniční infrastruktuře. Spolufinancování opatření bude zajišťováno Státním fondem dopravní infrastruktury.

Opatření je zaměřeno na čtyři základní problémy našich mimokoridorových tratí (podpora tratí tzv. koridorových – celoevropského významu je součástí nástroje ISPA a v budoucnosti bude podporována prostřednictvím Fondu soudržnosti). Přednostně bude věnována pozornost tratím zařazeným do dohod AGC, AGTC a do sítě TINA.

Popis opatření

Prvním základním problémem je **zlepšení parametrů významných železničních mimokoridorových tratí**. Těchto tratí se nedotknou rekonstrukce železničních koridorů, přesto však je jejich význam zcela páteří a jejich stav nevyhovující, někde chybí elektrizace, nevyhovuje zabezpečovací zařízení a podobně. Doplnění železničních koridorů o širší kvalitní síť celostátního významu je nutnou podmínkou, která pomůže připravit půdu pro opatření zaměřená na změny nepříznivého trendu podílu přepravní práce mezi silniční dopravou a ostatními ekologicky šetrnějšími druhy dopravy. Jedná se o dopravu osobní (zvýšení konkurenceschopnosti dálkové dopravy, podmínky pro vznik a rozšiřování integrovaných dopravních systémů), i o dopravu nákladní (zpřístupnění průmyslových center ležících mimo koridory odstraněním bariér, v jejichž důsledku je převáděna nákladní doprava na silnici i v těch částech trasy, u kterých by bylo možné využít modernizované železniční koridory). Jedním z nejdůležitějších cílů je zajištění a trvalá snaha o zvýšení bezpečnosti.

Dalším typem problémů jsou **železniční uzly**. Komplexní rekonstrukci důležitého železničního uzlu pro vysokou finanční náročnost nelze v rámci OP Infrastruktura realizovat, proto se OP zaměří pouze na dílčí úpravy např. za účelem zvýšení kultury cestování, bezpečnosti provozu, atd.

Třetím okruhem je **zlepšení vazeb naší železniční sítě na síť okolních států**. Předpokládá se, že předmětem tohoto opatření bude řešení chybějícího propojení některých železničních příhraničních systémů se sousedními státy.

Konečně čtvrtým okruhem problémů je **vytvoření podmínek pro zlepšení konkurenceschopnosti železniční dopravy**, a to v oblasti osobní i nákladní dopravy. Veřejná doprava, jejíž páteří je obvykle právě železnice, musí poskytovat individuální dopravě rozumnou alternativu, a to „*vysoce kvalitní veřejnou službu jako přijatelnou alternativu*“.¹

Operační cíle opatření

- zrychlení železniční dopravy a zajištění její plynulosti,
- zvýšení úrovně zabezpečovacích systémů,
- zlepšení vazeb uvnitř železniční sítě a na síť okolních států,
- odstranění bariér plynoucích ze špatného stavu železničních uzlů,
- vytváření podmínek pro větší konkurenceschopnost železniční dopravy,
- zvýšení zájmu obyvatel o veřejnou dopravu zvýšením její kvality.

¹ Pozn.: viz Bílá kniha EU „Evropská dopravní politika pro rok 2010 – čas rozhodnout“.

Typy podporovaných projektů

- elektrizace tratí celostátní sítě
- modernizační úpravy železničních uzlů celostátní sítě
- zvýšení kapacity a kvality železniční infrastruktury v příhraničních oblastech s vazbou na železniční sítě okolních států
- zvýšení bezpečnosti železničního provozu

Kategorie oblastí intervence strukturálních fondů

- | | |
|---------------------------|-----|
| • dopravní infrastruktura | 31 |
| • železnice | 311 |

Specifická kritéria pro výběr projektů

- přínos navržené akce v rámci zrychlení a zlepšení plynulosti dopravy,
- zlepšení vazeb v rámci národní železniční sítě a vazeb na sítě okolních států,
- přínos realizace projektu ve zvýšení kvality veřejné dopravy (osobní přeprava),
- přínos realizace podporované akce v oblasti nákladní přepravy,
- přínos realizace projektu z hlediska snížení regionálních disparit,
- zlepšení vazeb na ostatní druhy dopravy.

Forma a výše podpory

- formou podpory bude nevratná přímá pomoc pro jednotlivé projekty,
- výše příspěvku na jednotlivé projekty bude stanovena v souladu s čl. 29 nařízení Rady (ES) č. 1260/1999,
- pro příspěvek z ERDF platí horní mez nejvýše 75 % celkových uznatelných nákladů, na které lze poskytnout podporu, a zpravidla nejméně 50 % veřejných výdajů, na které lze poskytnout podporu,
- výše podpory musí být v souladu s horními mezemi pro výši podpory a pro kombinace podpor stanovené v oblasti státní podpory,
- míry podpory budou stanoveny v Pokynech pro žadatele, které schvaluje Podvýbor doprava.

Koneční příjemci podpory

- vlastníci/správci železniční infrastruktury (provozovatelé dráhy)

Tab. č. 2: Indikativní finanční rámec opatření 1.1 (v EUR)

Priorita 1 Opatření 1.1	Veřejné zdroje financování					
	Veřejné zdroje celkem	ERDF	Národní spolufinancování			
			SR	Rozpočty krajů	Rozpočty obcí	Ostatní (státní fondy)
2004	11 756 900	8 817 675	0	0	0	2 939 225
2005	16 839 633	12 629 725	0	0	0	4 209 908
2006	21 846 055	16 384 541	0	0	0	5 461 514
2004 – 2006	50 442 588	37 831 941	0	0	0	12 610 647

Pozn.: finanční prostředky jsou uvedeny v běžných cenách

4.1.2 Opatření 1.2 - Výstavba a modernizace silnic I. třídy

Opatření je navrhováno pro podporu projektů předkládaných Ředitelstvím silnic a dálnic ČR.

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

Velký podíl silnic I. třídy prochází značným množstvím obcí, kde vysoká intenzita dopravy obtěžuje místní občany. Velká část silnic I. třídy má nedostatečné šířkové parametry a není vybavena stoupacími pruhy pro pomalejší vozidla ve složitějších terénech.

Popis opatření

Prvořadé místo patří zejména bezpečnosti silničního provozu, pro jejíž zabezpečení na infrastruktuře silnic I. třídy je kladen v tomto opatření největší důraz, a tím vytvoření podmínek pro snížení nehodovosti na silnicích této kategorie.

Opatření je zaměřeno na zlepšení kvality celostátních silnic – silnic I. třídy, a to modernizací s cílem zabezpečit normový stav bez bodových závad a nebezpečných úseků. Je třeba zajistit kvalitní vnitrostátní nadregionální silniční spojení, které bude mít dopad na ekonomické prostředí státu. Hlavním zájmem opatření je modernizace existující silniční sítě a omezení fragmentace krajiny způsobené výstavbou nových komunikací.

Mezi typy podporovaných projektů jsou zahrnovány např. výstavba obchvatů obcí na silnicích I. třídy a odstranění bodových závad, úpravy za účelem zvýšení bezpečnosti provozu, zklidnění dopravy uvnitř obcí a modernizace ostatních silnic I. třídy na normový stav. Předpokládá se, že realizace navrženého opatření napomůže snížit zatížení obyvatelstva negativními vlivy intenzivní silniční dopravy, která prochází zástavbou. Ke snížení negativních vlivů na životní prostředí přispěje i zlepšení plynulosti dopravního provozu, čímž dojde ke snížení emisí z dopravy a ke snížení spotřeby energie. Realizace opatření bude přínosem především v oblasti bezpečnosti silničního provozu.

Další aktivitou na tomto poli by mělo být napojení vybraných průmyslových zón se strategickou důležitostí na síť silnic I. třídy. Tato aktivita však nesmí být v rozporu s cíli opatření 2.2.

Opatření je také zaměřeno na zvýšení kapacity a kvality silnic I. třídy v příhraniční oblasti. Složitě jsou především podmínky přeshraničního spojení se Spolkovou republikou Německo, kde je situace ztížena obtížnými geografickými podmínkami. Je nutné zajistit větší bezpečnost těžké silniční nákladní dopravy. Nedostatečná kapacita a z toho plynoucí kongesce na silniční infrastruktuře v příhraničních úsecích má za následek vysoké zatěžování okolního životního prostředí. Vliv je zesilován skutečností, že se obvykle jedná o obtížný terén, v důsledku čehož stoupá imisní zatížení okolních ekosystémů.

Operační cíle opatření

- odvést intenzivní dopravu z obydlených lokalit,
- minimalizovat problémy plynoucí z nedostatečné kapacity,
- vytvářet podmínky pro zajištění bezpečnosti silničního provozu,
- zlepšit silniční napojení některých hraničních přechodů,
- zvýšit kapacitu a bezpečnost silnic celostátního významu v příhraničních oblastech.

Typy podporovaných projektů

- výstavba obchvatů měst a obcí na silnicích I. třídy
- odstranění bodových závad
- modernizace ostatních silnic I. třídy na normový stav
- modernizace příhraničních úseků silnic I. třídy

Kategorie oblastí intervence strukturálních fondů

- | | |
|---------------------------|-----|
| • dopravní infrastruktura | 31 |
| • silnice | 311 |

Specifická kritéria pro výběr projektů

- zvýšení kvality a průchodnosti dopravních komunikací kolem obcí,
- komplexnost řešení s přihlédnutím k potřebám veřejné osobní, cyklistické a pěší dopravy,
- přínos navržené akce v rámci zrychlení a zlepšení plynulosti dopravy,
- přínos zlepšení kvality silničních komunikací z hlediska bezpečnosti silničního provozu,
- přínos rekonstrukcí napojení silničních hraničních přechodů,
- přínos realizace projektu z hlediska snížení regionálních disparit.

Forma a výše podpory

- formou podpory bude nevratná přímá pomoc pro jednotlivé projekty,
- výše příspěvku na jednotlivé projekty bude stanovena v souladu s čl. 29 nařízení Rady (ES) č. 1260/1999,
- pro příspěvek z ERDF platí horní mez nejvýše 75 % celkových uznatelných nákladů, na které lze poskytnout podporu, a zpravidla nejméně 50 % veřejných výdajů, na které lze poskytnout podporu,

- výše podpory musí být v souladu s horními mezemi pro výši podpory a pro kombinace podpor stanovené v oblasti státní podpory,
- míry podpory budou stanoveny v Pokynech pro žadatele, které schvaluje Podvýbor doprava.

Koneční příjemci podpory

- Ředitelství silnic a dálnic ČR

Tab. č. 3: Indikativní finanční rámec opatření 1.2 (v EUR)

Priorita 1 Opatření 1.2	Veřejné zdroje financování					
	Veřejné zdroje celkem	ERDF	Národní spolufinancování			
			SR	Rozpočty krajů	Rozpočty obcí	Ostatní (státní fondy)
2004	10 450 341	7 837 756	0	0	0	2 612 585
2005	14 968 225	11 226 169	0	0	0	3 742 056
2006	19 418 279	14 563 709	0	0	0	4 854 570
2004 – 2006	44 836 845	33 627 634	0	0	0	11 209 211

Pozn.: finanční prostředky jsou uvedeny v běžných cenách

4.1.3 Opatření 1.3 - Modernizace civilních letišť nadregionálního významu

Opatření je navrhováno pro podporu projektů předkládaných vlastníky a provozovateli letišť poskytujícími služby veřejnosti v oblasti letecké dopravy.

Popis opatření

Z letišť celostátního významu (mimo letiště Praha/Ruzyně) se pozornost obrací k regionům, v nichž jsou umístěna mezinárodní veřejná letiště celostátního významu, a to zejména letiště Ostrava/Mošnov, Brno/Tuřany, Karlovy Vary/Olšová Vrata a letiště Pardubice. Důvody takové pozornosti jsou především disponibilita dráhy požadované délky a únosnosti pro vzlety a přistání letadel odpovídající MTOM (mobilní vzletová hmotnost), výhodná lokalizace na území ČR, vhodná poloha vůči letišti Praha/Ruzyně, či vyhovující umístění v blízkosti rozsáhlého urbanistického celku.

Mezi typy podporovaných projektů patří např. projekty podporující funkci letišť u velkých aglomerací, začleňující je do přilehlé dopravní infrastruktury.

Operační cíle opatření

- modernizace technické infrastruktury letišť s nadregionální důležitostí,
- vytvoření podmínek pro zlepšení funkce letišť u velkých aglomerací pro podporu podnikatelských aktivit.

Typy podporovaných projektů

- vybavení vybraných letišť nadregionálního významu potřebným zařízením
- modernizační úpravy vybraných letišť nadregionálního významu

- zvýšení kapacity a kvality vybraných letišť nadregionálního významu
- zvýšení bezpečnosti leteckého provozu

Kategorie oblastí intervence strukturálních fondů

- | | |
|---------------------------|-----|
| • dopravní infrastruktura | 31 |
| • letiště | 314 |

Specifická kritéria pro výběr projektů

- zkvalitnění letecké dopravy realizací navrhovaných projektů,
- přínos navrženého projektu ke zvýšení bezpečnosti leteckého provozu.

Forma a výše podpory

- formou podpory bude nevratná přímá pomoc pro jednotlivé projekty,
- výše příspěvku na jednotlivé projekty bude stanovena v souladu s čl. 29 nařízení Rady (ES) č. 1260/1999,
- pro příspěvek z ERDF platí horní mez nejvýše 75 % celkových uznatelných nákladů, na které lze poskytnout podporu, a zpravidla nejméně 50 % veřejných výdajů, na které lze poskytnout podporu,
- v případě investic do infrastruktury, které jsou spojeny se značnými čistými příjmy, nesmí příspěvek překročit 50 % celkových uznatelných nákladů,
- v případě investic do podniků nesmí příspěvek překročit 35 % celkových uznatelných nákladů,
- výše podpory musí být v souladu s horními mezemi pro výši podpory a pro kombinace podpor stanovené v oblasti státní podpory,
- míry podpory budou stanoveny v Pokynech pro žadatele, které schvaluje Podvýbor doprava.

Koneční příjemci podpory

- vlastníci letišť a související dopravní infrastruktury nadregionálního významu poskytující v této oblasti služby veřejnosti

V souladu s usnesením vlády č. 1231 ze dne 10.12.2003 k transformaci státního podniku Česká správa letišť a návrhu převodu regionálních letišť v Brně, Ostravě a Karlových Varech z vlastnictví státu do vlastnictví příslušných krajů se zmíněný převod předpokládá v roce 2004.

Tab. č. 4: Indikativní finanční rámec opatření 1.3 (v EUR)

Priorita 1 Opatření 1.3	Veřejné zdroje financování					
	Veřejné zdroje celkem	ERDF	Národní spolufinancování			
			SR	Rozpočty krajů	Rozpočty obcí	Ostatní (státní fondy)
2004	1 632 755	979 653	0	653 102	0	0
2005	2 338 627	1 403 176	0	935 451	0	0
2006	3 033 900	1 820 340	0	1 213 560	0	0
2004 – 2006	7 005 282	4 203 169	0	2 802 113	0	0

Pozn.: finanční prostředky jsou uvedeny v běžných cenách

Spolufinancování opatření 1.3 Modernizace civilních letišť nadregionálního významu priority 1 bude zajištěno z rozpočtu krajů. Vzhledem ke skutečnosti, že k datu předložení dokumentu Operační program Infrastruktura Evropské komisi (počátek prosince 2003) nebylo schváleno usnesení vlády č. 1231 ze dne 10.12.2003 k transformaci státního podniku Česká správa letišť a návrhu převodu regionálních letišť v Brně, Ostravě a Karlových Varech z vlastnictví státu do vlastnictví příslušných krajů, nebylo v původním textu Operačního programu Infrastruktura možno tuto skutečnost uvést.

4.1.4 Opatření 1.4 - Výstavba přístavní infrastruktury a modernizace vodních cest

Opatření je navrhováno pro podporu projektů předkládaných Ředitelstvím vodních cest ČR, Povodím Labe, Povodím Vltavy, případně dalšími subjekty poskytujícími služby veřejnosti. Spolufinancování bude zajišťováno ze Státního fondu dopravní infrastruktury, případně i z jiných zdrojů.

Vodní doprava je podporována jako druh dopravy příznivý k životnímu prostředí. Mezi tyto formy podpory patří i investice do infrastruktury. Předpokládá se, že takové projekty umožní využití vodní dopravy při intermodálních přepravních řetězcích v oblasti nákladní dopravy, popřípadě přispějí i k využití vodních cest v dopravě osobní a příznivě budou působit z hlediska rekreačního, cestovního ruchu a celospolečenského.

Popis opatření

Důležité jsou např. modernizace stávajících objektů na labsko-vltavské vodní cestě. Jedná se o odstranění úzkých míst, zejména pokud jde o užitečnou šířku plavebních komor, podjezdovou výšku mostů a další parametry. Realizaci těchto opatření je třeba postupně usilovat o dosažení normových parametrů podle mezinárodní klasifikace vodních cest.

Při rozvoji plavby v České republice je třeba věnovat pozornost investicím do přístavních zařízení, podle možnosti zapojení vodní dopravy do přepravních řetězců kombinované dopravy a neméně důležitá je i podpora telematiky v oblasti vodní dopravy.

Při výstavbě nových vodních cest, jakož i při zlepšování jejich parametrů je nezbytné snížit na minimum vliv staveb na ekologicky citlivé říční a pobřežní ekosystémy, které reagují především na změny vodního režimu.

Operační cíle opatření

- zlepšení stavu infrastruktury vodní dopravy,
- modernizace přístavní infrastruktury.

Typy podporovaných projektů

- odstranění úzkých míst a normalizace parametrů na stávající labsko-vltavské vodní cestě
- modernizace přístavní infrastruktury, např. v oblasti telematiky

Kategorie oblastí intervence strukturálních fondů

- | | |
|---------------------------|-----|
| • dopravní infrastruktura | 31 |
| • přístavy | 315 |
| • vodní cesty | 316 |

Specifická kritéria pro výběr projektů

- zlepšení splavnosti vodních cest,
- zlepšení možnosti zapojení vodní dopravy do přepravních řetězců kombinované dopravy,
- zvýšení bezpečnosti a plynulosti provozu vodní dopravy a přínos zavádění telematiky.

Forma a výše podpory

- formou podpory bude nevratná přímá pomoc pro jednotlivé projekty,
- výše příspěvku na jednotlivé projekty bude stanovena v souladu s čl. 29 nařízení Rady (ES) č. 1260/1999,
- pro příspěvek z ERDF platí horní mez nejvýše 75 % celkových uznatelných nákladů, na které lze poskytnout podporu, a zpravidla nejméně 50 % veřejných výdajů, na které lze poskytnout podporu,
- v případě investic do infrastruktury, které jsou spojeny se značnými čistými příjmy, nesmí příspěvek překročit 50 % celkových uznatelných nákladů,
- v případě investic do podniků nesmí příspěvek překročit 35 % celkových uznatelných nákladů,
- výše podpory musí být v souladu s horními mezemi pro výši podpory a pro kombinace podpor stanovené v oblasti státní podpory,
- míry podpory budou stanoveny v Pokynech pro žadatele, které schvaluje Podvýbor doprava.

Koneční příjemci podpory

- Ředitelství vodních cest ČR, Povodí Labe s.p., Povodí Vltavy s.p., vlastníci přístavní infrastruktury

Tab. č. 5: Indikativní finanční rámec opatření 1.4 (v EUR)

Priorita 1 Opatření 1.4	Veřejné zdroje financování					
	Veřejné zdroje celkem	ERDF	Národní spolufinancování			
			SR	Rozpočty krajů	Rozpočty obcí	Ostatní (státní fondy)
2004	2 799 387	1 959 571	0	0	0	839 816
2005	4 009 616	2 806 731	0	0	0	1 202 885
2006	5 201 674	3 641 172	0	0	0	1 560 502
2004 – 2006	12 010 677	8 407 474	0	0	0	3 603 203

Pozn.: finanční prostředky jsou uvedeny v běžných cenách

4.2 Priorita 2 - Snížení negativních důsledků dopravy na životní prostředí

Tato priorita byla koncipována jako důležitý nástroj pro snížení negativních vlivů dopravy na životní prostředí. Její čtyři opatření byla navržena jako řada intervencí vedoucích ke zlepšení dopravní infrastruktury a souvisejících problémů pro vytvoření kvalitního životního prostředí.

Priorita vychází z prioritní osy 2 NRP „Rozvoj dopravní infrastruktury“ a z obsahu priorit, vymezených usnesením vlády č. 401/2002. Je komplementární se Společným regionálním operačním programem zabývajícím se prioritou 2 – Regionální rozvoj infrastruktury. SROP zabezpečuje podporu dopravní infrastruktury regionů (silnice II. a III. třídy), dopravní obslužnost a rozvoj informačních technologií v obcích a regionech. Rovněž je komplementární s prioritou 3 OP Infrastruktura, která je orientována na ochranu životního prostředí a jeho složek (vody, ovzduší, odstraňování starých zátěží, odpadového hospodářství, revitalizaci říčních toků a zvyšování retenční schopnosti krajiny). Priorita je v souladu se Sdělením Komise ke strukturálním fondům a jejich koordinaci s Fondem soudržnosti, v návaznosti na článek 10, odst. 3 nařízení Rady (ES) č. 1260/1999. Zde v části A „Dopravní infrastruktura : zlepšení sítí a systémů“ je v odstavci „Udržitelný rozvoj“ uvedeno, že je nutno vytvářet udržitelné dopravní systémy, což nutně vyžaduje jak omezení vlivu dopravy na životní prostředí, tak podporu přechodu na využití udržitelných forem dopravy. Programy tudíž musejí být v souladu se závazkem Společenství snížit emise skleníkových plynů, a to vyžaduje zvláštní úsilí v oblastech silniční a letecké dopravy.

Negativní ovlivňování kvality životního prostředí je důležitým faktorem pro život v předmětném území. V oblasti dopravy se jedná zejména o:

- zatížení hlukem a další nepříznivé účinky komunikací na okolí,
- spotřebu energie (z neobnovitelných zdrojů): fosilních paliv popř. elektrické energie z těchto paliv,
- ovlivnění klimatu produkcí skleníkových plynů, zejména CO₂,
- znečištění ovzduší oxidem uhelnatým, oxidy dusíku, těkavými organickými látkami (VOC), prachovými částicemi a dalšími polutanty včetně přízemního ozonu.

V případě infrastrukturních prostředků bývají následky, spojené například s fragmentací krajiny a poškození ekosystémů, výrazně vyšší v případě novostaveb než u přestaveb stávajících tras. Naproti tomu ovšem v některých případech napomůže novostavba naopak environmentálně pozitivním jevům – například v budoucnosti realizovatelná stavba vysokorychlostní železnice pomůže odlehčit přesycené dálnice, anebo stavba nové silniční komunikace odlehčí hlukovému i imisnímu zatížení území.

Dalšími důležitými principy jsou „*princip ekonomické odpovědnosti*“, „*princip předběžné opatrnosti*“ a „*princip nejlepší dostupné technologie*“. Jejich důsledným uplatňováním bude ekologická politika průhledná, vzniklé škody se budou odstraňovat relativně včas a poměrně hospodárně dojde k prevenci vzniku ekologických problémů v budoucnosti.

V oblasti vlivu skleníkových plynů je pro znečišťování atmosféry oxidem uhličitým závažnější původ z dlouhodobého zásobníku, tj. při spalování fosilních paliv (uhlí, ropy, zemního plynu, atd. Naopak méně závažný je oxid uhličitý pocházející z krátkodobého zásobníku (bioplyn, spalování biomasy a odpadků z biomasy, bionafta ap.).

Základním cílem této priority je tedy zlepšit kvalitu životních podmínek obyvatel ČR v souvislosti s působením na omezení negativních vlivů rostoucí dopravy na životní prostředí, včetně podpory doprav šetrnějších k životnímu prostředí, tj. zajišťovat potřebnou mobilitu občanů a zboží v ČR tak, aby docházelo k co nejmenšímu zatížení životního prostředí.

Dílčí cíle priority vycházejí ze základních cílů dopravní politiky a cíle bude dosahováno prostřednictvím následujících dílčích aktivit:

- budování ochranných opatření pro předcházení negativních dopadů dopravy na krajinu,
- podporování environmentálně příznivějších druhů dopravy (např. dopravy kombinované, aj.),
- podpora zavádění alternativních pohonů a paliv,
- podpora výzkumných projektů zabývajících se rovností podmínek provozování jednotlivých druhů včetně internalizace externalit.

Dílčí cíle vycházejí také ze základních cílů Státní politiky životního prostředí:

- odpovědnost za čistotu ovzduší a změny klimatu způsobené jeho znečišťováním,
- spoluodpovědnost za racionální dělbu přepravní práce mezi jednotlivými druhy dopravy v kontinentálním kontextu a naopak omezování druhů dopravy nepříznivých z hlediska životního prostředí,
- spoluodpovědnost za ochranu Evropské ekologické sítě (EECONET) a zvláště chráněných území přírody.

Rovněž je třeba vytvářet podmínky udržitelného rozvoje, což je dáno kritérii:

- spotřeba neobnovitelných přírodních zdrojů musí být pomalejší, než je jejich náhrada zdrojem jiným, zpravidla obnovitelným; zásada přednostního používání recyklovaných materiálů,
- rychlost spotřeby obnovitelných přírodních zdrojů musí být menší nebo stejná než je rychlost jeho přirozené obnovy,
- produkce odpadů musí být pomalejší než schopnost prostředí ho eliminovat.

Realizace jednotlivých doporučených opatření napomůže snížení dopadů dopravy na životní prostředí. Problematiku životního prostředí nelze z ostatních priorit zcela vydělovat, neboť jedině důsledným uplatňováním pravidel udržitelného rozvoje při budování infrastruktury s důrazem na podporu druhů dopravy příznivých k životnímu prostředí (železniční, vodní, resp. kombinované dopravy), politikou vstřícnou k zákazníkovi při budování integrovaných dopravních systémů a systémů distribuce a redistribuce zboží lze dosáhnout zásad udržitelného rozvoje.

V rámci této priority budou realizována čtyři opatření:

Opatření 2.1 Realizace ochranných opatření na dopravní síti k zabezpečení ochrany životního prostředí

Opatření 2.2 Podpora kombinované dopravy

Opatření 2.3 Podpora zavádění alternativních paliv

Opatření 2.4 Studijní a výzkumné projekty k zabezpečování problematiky zlepšení životního prostředí z hlediska dopravy

4.2.1 Opatření 2.1 - Realizace ochranných opatření na dopravní síti k zabezpečení ochrany životního prostředí

Opatření je navrhováno pro podporu projektů předkládaných Ředitelstvím silnic a dálnic ČR.

Toto opatření volně navazuje na eliminaci obecné slabé stránky z analýzy SWOT „hluk a imise z dopravy v území“ uvedené v OP Infrastruktura – sektor doprava. Předmět podpory je ovšem širší. Dopravní infrastruktura rozčleňuje přírodní lokality na menší, izolované segmenty a vytváří mezi nimi bariéry, což ohrožuje přežití citlivějších druhů živočichů. Starší komunikace, které neprošly procesem EIA často negativně ovlivňují životní prostředí zejména fragmentací lokalit a zvýšeným hlukem.

Dopady fragmentace lze rozčlenit na tzv. primární a sekundární ekologické efekty fragmentace. V současnosti je v Evropě uznáváno 5 primárních ekologických efektů, které jsou vzájemně propojeny a mohou působit synergicky:

- Bariérový efekt: komunikace působí jako fyzická překážka pro živočichy. Oddělení populací živočichů po několik generací může mít za následek jejich demografické nebo dokonce genetické změny.
- Ztráta lokalit a jejich propojení: okamžitý efekt konstrukce silnic je fyzický zábor půdy a její přeměna v intenzivně narušené oblasti.
- Střety fauny s vozidly: na dopravní úmrtnost jsou citliví především obojživelníci a ohrožené druhy savců s nepočetnými lokálními populacemi, např. velké šelmy, či kopytníci.
- Biokoridory a lokality podél komunikací: vegetace podél a v okolí komunikací může vytvářet atraktivní místa pro volně žijící živočichy. Okraje silnic také mohou sloužit jako koridor, kterým volně žijící živočichové migrují. Tento pohyb je však pro menší druhy omezen nejbližší větší křižovatkou, případně urbanizovanou oblastí. Okraje silnic však v žádném případě nemohou nahradit přírodní koridory.

- Rušení a znečištění v okolí komunikací: následkem emisí a hluku se efekt fragmentace ještě zesiluje.

Sekundárními ekologickými efekty fragmentace jsou změny ve využívání půdy, lidském osídlení a průmyslovém rozvoji způsobeném v důsledku výstavby nových silnic nebo železnic. Za tyto sekundární efekty nenese obvykle odpovědnost přímo sektor dopravy, měly by však být řešeny při zpracování územně plánovací dokumentace.

Dalším negativním jevem ze stávající dopravy je hluková zátěž, která je nejvýznamnější u silně zatížených silničních komunikací typu dálnic a rychlostních silnic, a dále v průchodu zastavěným územím, nejvíce v centrech městských aglomerací, kde je vedena i tranzitní doprava. Tato tzv. „stará hluková zátěž z dopravy“ je jedním z významných negativních důsledků. Tato skutečnost je zohledněna v rámci platné legislativy při stanovení nejvyšších přípustných hladin hluku. Prioritně jsou řešeny nejvýznamnější silniční komunikace, kde jsou dodatečně realizována protihluková opatření. U silnic menšího významu a v průchodu obytnou zástavbou je řešení ochrany před nadměrným hlukem závislé na místních podmínkách.

Popis opatření

Požadavky na realizaci protihlukových opatření vycházejí ze strany orgánů ochrany veřejného zdraví, dotčených obcí a jejich obyvatel. Jediným vodítkem je platná legislativa a překračování přípustné akustické zátěže stanovené pro dané území. Mezi podporované projekty mohou patřit např. úprava vybraných stávajících komunikací za účelem řešení krajiny a vybudování protihlukových bariér podél existujících komunikací.

Operační cíle opatření

- snížení důsledků fragmentace krajiny dopravní infrastrukturou, podpora bezpečné a udržitelné dopravní sítě prostřednictvím opatření k zachování biodiverzity lokalit a k redukci střetů fauny s vozidly, tato opatření se týkají i stávajících silnic I. třídy,
- snížení hlukové expozice a zastavení zvyšování dopravního hluku.

Typy podporovaných projektů

- úprava vybraných stávajících silnic I. třídy za účelem snížení případně odstranění jejich negativních vlivů na fragmentaci krajiny
- vybudování protihlukových bariér podél existujících silnic I. třídy na místech jejich styku s obytnou zástavbou postiženou nadlimitním hlukem
- zajištění realizace směrnice Evropské Rady a Parlamentu 2002/49/EC ve smyslu navrženého zákona o hodnocení a snižování hluku v životním prostředí

Kategorie oblastí intervence strukturálních fondů

- | | |
|---------------------------|-----|
| • dopravní infrastruktura | 31 |
| • silnice | 312 |

Specifická kritéria pro výběr projektů

- výsledky vyhodnocení přínosu navržených intervencí v rámci úprav stávajících silnic I. třídy,

- snížení hluku po realizaci vybudovaných protihlukových bariér s ohledem na počet zasažených obyvatel a výchozí hlukové zatížení,
- komplexnost řešení s přihlédnutím k potřebám veřejné osobní, cyklistické a pěší dopravy.

Forma a výše podpory

- formou podpory bude nevratná přímá pomoc pro jednotlivé projekty,
- výše příspěvku na jednotlivé projekty bude stanovena v souladu s čl. 29 nařízení Rady (ES) č. 1260/1999,
- pro příspěvek z ERDF platí horní mez nejvýše 75 % celkových uznatelných nákladů, na které lze poskytnout podporu, a zpravidla nejméně 50 % veřejných výdajů, na které lze poskytnout podporu,
- výše podpory musí být v souladu s horními mezemi pro výši podpory a pro kombinace podpor stanovené v oblasti státní podpory,
- míry podpory budou stanoveny v Pokynech pro žadatele, které schvaluje Podvýbor doprava.

Koneční příjemci podpory

- Ředitelství silnic a dálnic ČR

Tab. č. 6: Indikativní finanční rámec opatření 2.1 (v EUR)

Priorita 2 Opatření 2.1	Veřejné zdroje financování					
	Veřejné zdroje celkem	ERDF	Národní spolufinancování			
			SR	Rozpočty krajů	Rozpočty obcí	Ostatní (státní fondy)
2004	922 151	691 613	0	0	0	230 538
2005	1 320 814	990 611	0	0	0	330 203
2006	1 713 492	1 285 119	0	0	0	428 373
2004 – 2006	3 956 457	2 967 343	0	0	0	989 114

Pozn.: finanční prostředky jsou uvedeny v běžných cenách

4.2.2 Opatření 2.2 - Podpora kombinované dopravy

Opatření je navrhováno pro podporu projektů předkládaných vlastníky a provozovateli veřejných dopravně-logistických center, překladišť a infrastruktury kombinované dopravy.

Kombinovanou dopravou rozumíme dopravu, při níž se používá k přemístění zboží různých druhů dopravy, k vlastní přepravě se používá přepravních jednotek (kontejnery, výměnné nástavby, návěsy, atd.), největší část přepravy musí být realizována železniční nebo vodní dopravou, tj. druhy dopravy, které jsou ekologicky šetrnější k životnímu prostředí.

Snahou státu, ale i obcí, krajů, nezávislých organizací, atd. je omezovat takovou dopravu, která má nejvýraznější negativní dopady na životní prostředí.

Proto se klade důraz na podporu rozvoje kombinované dopravy, včetně přijímání evropských právních norem a liberalizace přístupu na trh. Také v Bílé knize EU je kladen velký důraz na rozvoj kombinované dopravy. Je proto třeba zajišťovat vhodnější integraci jednotlivých druhů dopravy a současně nabízet značnou potenciální dopravní kapacitu jako spoje v efektivně řízeném dopravním řetězci propojujícím všechny jednotlivé dopravní služby.

Popis opatření

Pro zvýšení efektivity při podpoře kombinované dopravy musejí být prioritami technická harmonizace a interoperabilita mezi systémy, zejména pro kontejnery.

Další podpora by se měla zaměřit na modernizaci železničních tratí, na parametry dohody AGTC (Evropská dohoda o nejdůležitějších trasách mezinárodní kombinované dopravy a souvisejících objektech). Nezbytná je rovněž podpora podnikatelských záměrů při budování překladišť a logistických center, přechodně i provozování linek Ro-La jako opatření ke zlepšení životního prostředí v příhraničních oblastech.

Další možností je podpora rozvoje veřejných logistických center založených na regionálním principu, která by mohla působit jako integrátor jednotlivých přepravních proudů a pomáhat je koncentrovat do silných ucelených proudů, které mohou být přepravovány ekologičtějšími druhy dopravy. Při výstavbě těchto center je zcela nezbytná úzká koordinace mezi všemi zúčastněnými subjekty (obcemi, regiony, podnikatelskými subjekty, ochranou životního prostředí aj.), včetně napojení celostátně významných průmyslových zón.

Mezi podporované projekty lze zařadit např. podporu kombinované dopravy zaměřenou na technologii a podporu vzniku veřejných dopravně-logistických center, nových, resp. rozvoje stávajících překladišť s tím, že musí být zajištěn přístup všem uživatelům. Podpora je zamýšlena z pohledu kombinované dopravy popřípadě dopravní infrastruktury v nich; tato zařízení budou sloužit jako terminál propojující jednotlivé druhy dopravy.

Operační cíle opatření

- dosažení vyššího podílů kombinované dopravy na úkor přímé dopravy silniční,
- zajištění lepší obsluhy území budováním veřejných dopravně-logistických center,
- snížení nehodovosti v silniční dopravě (snížení počtu těžkých kamionů),
- zlepšení kvality životního prostředí v důsledku přesunu nákladní přepravy ze silnice na ekologičtější druhy dopravy,

Typy podporovaných projektů

- projekty zaměřené na infrastrukturu pro moderní technologie kombinované dopravy včetně zabezpečení informačními systémy
- investice do veřejných dopravně-logistických center a překladišť kombinované dopravy jako představitelů ekologické obsluhy území nákladní dopravou
- investice do infrastruktury vedoucí k odstranění překážek pro provozování kombinované dopravy

Kategorie oblastí intervence strukturálních fondů

- dopravní infrastruktura

- multimodální doprava

311

Specifická kritéria pro výběr projektů

- zvýšení podílu kombinované dopravy,
- posouzení pozitivního vlivu navržených intervencí na životní prostředí,
- ohodnocení realizace projektu ohledně vlivu na snížení nehodovosti.

Forma a výše podpory

- formou podpory bude nevratná přímá pomoc pro jednotlivé projekty,
- výše příspěvku na jednotlivé projekty bude stanovena v souladu s čl. 29 nařízení Rady (ES) č. 1260/1999,
- pro příspěvek z ERDF platí horní mez nejvýše 75 % celkových uznatelných nákladů, na které lze poskytnout podporu, a zpravidla nejméně 50 % veřejných výdajů, na které lze poskytnout podporu,
- v případě investic do infrastruktury, které jsou spojeny se značnými čistými příjmy, nesmí příspěvek překročit 50 % celkových uznatelných nákladů,
- v případě investic do podniků nesmí příspěvek překročit 35 % celkových uznatelných nákladů,
- výše podpory musí být v souladu s horními mezemi pro výši podpory a pro kombinace podpor stanovené v oblasti státní podpory,
- míry podpory budou stanoveny v Pokynech pro žadatele, které schvaluje Podvýbor doprava.

Koneční příjemci podpory

- vlastníci/správci dopravní infrastruktury,
- vlastníci/provozovatelé veřejných dopravně-logistických center a překladišť kombinované dopravy s tím, že bude zajištěn rovný přístup pro všechny uživatele.

Tab. č. 7: Indikativní finanční rámec opatření 2.2 (v EUR)

Priorita 2 Opatření 2.2	Veřejné zdroje financování					
	Veřejné zdroje celkem	ERDF	Národní spolufinancování			
			SR	Rozpočty krajů	Rozpočty obcí	Ostatní (státní fondy)
2004	2 305 203	1 728 902	0	0	0	576 301
2005	3 301 785	2 476 339	0	0	0	825 446
2006	4 283 405	3 212 554	0	0	0	1 070 851
2004 - 2006	9 890 393	7 417 795	0	0	0	2 472 598

Pozn.: finanční prostředky jsou uvedeny v běžných cenách

4.2.3 Opatření 2.3 - Podpora zavádění alternativních paliv

Opatření je navrhováno pro podporu projektů předkládaných vlastníky vozidel, u nichž se předpokládá použití nové technologie.

Největší podíl na produkci škodlivých exhalací náleží dopravě silniční, jejíž negativní vliv se projevuje hlavně ve městech a obcích produkcí emisí tzv. „skleníkových plynů“ a látek znečišťujících ovzduší. Příčinou tohoto stavu je rostoucí využívání fosilních paliv, zejména ropy.

Postupně je mohou nahrazovat čistší druhy paliva, tzv. „alternativní paliva“. Vzhledem ke konkrétním podmínkám možností aplikace alternativních paliv v ČR, tj. jejich dostupnost v požadované kvalitě, existence plnicích a čerpacích stanic, včetně odpovídajícího legislativního zabezpečení, jsou v různých oblastech dopravy především využívána následující média: stlačený zemní plyn, kapalně rafinérské plyny, bionafta (čistý metylester nenasycených mastných kyselin řepkového oleje) a směsná nafta (směs nafty a metylesterů). Uvažuje se také o využití motorových paliv s příměsí biopaliva do 5 % v souladu s příslušnými standardy (ČSN-EN). Množství motorových vozidel využívající pouze alternativní palivo je v ČR zatím nízké. Přibližně 0,1 % vozidel využívá jako jediné palivo zemní plyn. Jedná se hlavně o konverze ze vznětových motorů. Technické zařízení umožňující použití dvojího paliva (benzínu nebo plynu) je do vozidel montováno dodatečně a tvoří cca 4 – 5 % podíl mezi vozidly.

Ve střednědobém horizontu je zastoupení motorových vozidel s nízkou spotřebou pohonných hmot a nižšími emisemi prozatím malé. Ze zjištěných údajů lze prozatím vypočítat vzestupnou tendenci v počtu vozidel u kategorie osobních vozidel na plynový pohon (LPG). Možné důvody lze hledat v ekonomické náročnosti přebudování vozidla na tento pohon a v modernizaci vozového parku. Především vozidel s nízkou spotřebou klasických pohonných hmot (benzín, nafta).

Popis opatření

Zavádění alternativních paliv silničních vozidel je jednou z možných cest ke snižování koncentrací škodlivin emitovaných dopravními prostředky. V důsledku jednoduššího chemického složení a struktury uhlovodíků vzniká spalováním CNG (stlačený zemní plyn) nebo LPG (zkapalněný rafinérský plyn) oproti naftě o 15 – 30 % méně CO₂. Plyn jako palivo motorů silničních vozidel může také značně zmírnit emise pevných částic, oxidů dusíku, benzenů, některých vyšších uhlovodíků (PAU), a oxidu uhličitého. Předpokladem k dosažení takového snížení je však správné řešení a technická úroveň spalovacího motoru.

Do oblasti zavádění alternativních paliv musíme zahrnout již podstatně se rozvíjející program uplatnění metylesteru řepkového oleje jako paliva pro vznětové motory, které ve formě bionafty I. a II. generace dosáhlo v roce 2002 podílu 4,3 % na celkovém objemu prodaných pohonných hmot.

Dalším je alternativní palivo BIOETANOL, především uplatňovaný buď přímo ve směsích s benzinem nebo jako výchozí surovina pro výrobu kyslíkatých aditiv.

V souladu s příslušnou legislativou ES je s rozvojem výroby a spotřeby obou výše uvedených paliv po vstupu do EU nadále počítáno a jejich podporu je nutno do opatření zahrnout.

Operační cíle opatření

- snížení ekologické zátěže, která je způsobena rozvojem silniční dopravy,
- zvýšení podílu motorových vozidel využívajících alternativní paliva, mj. biopaliva a to v souladu se směrnicí ES (směrnice 2003/30/EC o podpoře používání biopaliv v dopravě) s indikativním cílem dosažení jejich podílu 2 % na celkové spotřebě motorových paliv (na základě jejich energetického obsahu) do roku 2005 a 5,75 % v roce 2010.

Typy podporovaných projektů

- výzkumné projekty na podporu rozvoje alternativních typů pohonu
- podpora zavádění alternativních paliv
- podpora aplikace technologií pro výrobu a skladování vodíku pro silniční vozidla a technologií pohonu vozidel palivovými články

Kategorie oblastí intervence strukturálních fondů

- | | |
|--|-----|
| • infrastruktura životního prostředí | 34 |
| • ochrana ovzduší | 341 |
| • technologie šetrné k životnímu prostředí, čisté a hospodárné energetické technologie | 162 |

Specifická kritéria pro výběr projektů

- snížení ekologické zátěže, zejména v oblasti globálních změn klimatu,
- vyhodnocení dopadů na životní prostředí navržených intervencí.

Forma a výše podpory

- formou podpory bude nevratná přímá pomoc pro jednotlivé projekty,
- výše příspěvku na jednotlivé projekty bude stanovena v souladu s čl. 29 nařízení Rady (ES) č. 1260/1999,
- pro příspěvek z ERDF platí horní mez nejvýše 75 % celkových uznatelných nákladů, na které lze poskytnout podporu, a zpravidla nejméně 50 % veřejných výdajů, na které lze poskytnout podporu,
- v případě investic do infrastruktury, které jsou spojeny se značnými čistými příjmy, nesmí příspěvek překročit 50 % celkových uznatelných nákladů,
- v případě investic do podniků nesmí příspěvek překročit 35 % celkových uznatelných nákladů.
- výše podpory musí být v souladu s horními mezemi pro výši podpory a pro kombinace podpor stanovené v oblasti státní podpory,
- míry podpory budou stanoveny v Pokynech pro žadatele, které schvaluje Podvýbor doprava.

Koneční příjemci podpory

- zadavatelé výzkumných projektů ve veřejném zájmu,
- právnické osoby provozující dopravu.

Tab. č. 8: Indikativní finanční rámec opatření 2.3 (v EUR)

Priorita 2 Opatření 2.3	Veřejné zdroje financování					
	Veřejné zdroje celkem	ERDF	Národní spolufinancování			
			SR	Rozpočty krajů	Rozpočty obcí	Ostatní
2004	922 141	691 606	115 267	0	0	115 268
2005	1 320 800	990 600	165 100	0	0	165 100
2006	1 713 475	1 285 106	214 184	0	0	214 185
2004 - 2006	3 956 416	2 967 312	494 551	0	0	494 553

Pozn.: finanční prostředky jsou uvedeny v běžných cenách

4.2.4 Opatření 2.4 - Studijní a výzkumné projekty k zabezpečování problematiky zlepšení životního prostředí z hlediska dopravy

Opatření je navrhováno pro podporu projektů předkládaných zadavateli výzkumných projektů ve veřejném zájmu.

Toto opatření navazuje na akční plány Vídeňské konference ministrů dopravy a životního prostředí a Londýnské charty o dopravě, životním prostředí a zdraví. Je vyvoláno zejména slabými stránkami české dopravní soustavy:

- přechod osobní i nákladní dopravy ze železnice na silnici,
- výrazný pokles celkových přepravních výkonů železniční nákladní dopravy v ČR z 69,26 % v roce 1990 na 28,4 % v roce 2001 z celkového přepravního výkonu všech doprav ČR,
- nedostatečné podmínky pro harmonizaci dopravního trhu,
- absence přesné metodiky finančního ohodnocení ekologické zátěže.

Tak jako v jiných činnostech existují i v dopravě náklady interní, tj. placené provozovateli jednotlivých dopravních prostředků, a náklady externí, tj. neplacené provozovateli jednotlivých dopravních prostředků.

Externí náklady z poškozování infrastruktury, z dopravních nehod, zhoršování zdravotního stavu obyvatel a z ekologických škod a náklady spojené s kongescemi, které dosud platí místo uživatele jiná osoba nebo společnost jako celek, se vyčísľují částkami na úrovni cca 5 % HDP. Nepříznivě se zatím vyvíjí i dělba přepravní práce ve prospěch environmentálně nejméně šetrných druhů dopravy. Železniční dopravě v ČR se nepodařilo včas reagovat na hluboké společensko-ekonomické změny v druhé polovině minulého století a nepružnost vůči podnikatelské veřejnosti byly příčinou přesunu cestujících i zboží na silnici. Železnice však zůstává dopravním prostředkem, který patří k nejvíce šetrným vůči přírodě a životnímu prostředí.

Ve střednědobém horizontu do roku 2015 lze očekávat tlak na realizaci cílů Strategie oživení železnic Společenství (Bílá kniha Evropské komise) a na důsledné respektování směrnice Rady 91/440/EEC o rozvoji železnic Společenství a souvisejících norem. Význam železnice bude postupně narůstat také v progresivní kombinované dopravě a v integrovaném dopravním systému velkých měst a průmyslových aglomerací. Od roku 1996, kdy byly v mezinárodním měřítku přijaty základní principy udržitelné dopravy, se problematika vztahu k životnímu prostředí stala součástí strategických dokumentů o rozvoji dopravy i v ČR.

Ekonomické škody na zdraví lidí vlivem dopravních nehod, hluku z dopravy a z emisí z dopravy - lze je odhadnout jako ekonomické ztráty a náklady nucené pracovní nečinnosti osob v produktivním věku, náklady na léčení účastníků dopravních nehod a osob častěji nemocných vlivem emisí a hluku z dopravy – jde o neinternalizovanou externalitu.

Ekonomické škody mimo lidské zdraví vlivem dopravních nehod, hluku a emisí z dopravy a mimo škod na vozidlech vlivem dopravních nehod - větší počet položek (vlivem autovraků, vyjetých olejů, autobaterií, solení silnic proti sněhu ad.), jde o neinternalizovanou externalitu, pro jejíž byť přibližné vyčíslení chybí podklady.

Ekonomické škody vlivem emisí skleníkových plynů z dopravy - EU je vyčísluje jako 1-2 % HDP, je nutné zohlednit podíl dopravy na emisích CO₂, jde také o neinternalizovanou externalitu, která se zčásti může realizovat v zahraničí.

Cílem internalizace by nemělo být absolutní vyrovnání, ale přibližná rovnost při respektování dalších cílů dopravní politiky. Jde zejména o zajištění veřejné dopravní obsluhy na celém obydleném území ČR, a to při určitém zvýhodnění ekologicky šetrné dopravy (vcelku i v rámci jednotlivých dopravních oborů), dopravním vazbám na sousední státy atd.

Rozhodujícími nástroji pro vytváření přibližně rovných ekonomických podmínek mezi základními druhy dopravy jsou jednak dotace z veřejných rozpočtů, jednak spotřební daň za pohonné hmoty a silniční daň včetně daňových úlev na podporu dalších cílů dopravní politiky. V některých členských státech EU byli uživatelé dopravních prostředků zahrnuti do úhrady nákladů formou tzv. environmetnální daně spotřebního typu, čímž se jim navýšila cena benzínu a nafty.

Doposud provedené výpočty (Český ekologický ústav) ukazují značně nerovné ekonomické podmínky podnikání mezi základními druhy dopravy v ČR. Tyto podmínky výrazně zvýhodňují z ekologického hlediska nejproblematictější silniční dopravu a naopak znevýhodňují šetrnější dopravu železniční. Řešení je třeba hledat jak v zásadním zvýšení spotřební daně na pohonné hmoty a silniční daně pro auta nad 3,5 tuny, tak v určitých změnách finanční politiky.

Popis opatření

V rámci OP se budou řešit problémy v rámci projektů studijních a výzkumných k problematice přístupu státu k dopravní infrastruktuře jednotlivých druhů dopravy, aby byly stejné podmínky pro užívání dopravní infrastruktury všemi oprávněnými subjekty bez ohledu na druh dopravy, aby poplatky za používání infrastruktury byly stanovené podle velikosti účinků na infrastrukturu a podle rozsahu používání. Dále studijní a výzkumné projekty zabývající se internalizací externích nákladů, nákladů z nehod, lokálního znečišťování ovzduší, globálního ovlivňování klimatu, hluku a kongescí.

Operační cíle opatření

- vytváření předpokladů pro harmonizaci podmínek dopravního trhu,
- vytvoření podmínek pro přesnou metodiku finančního ohodnocení ekologické zátěže z dopravy.

Typy podporovaných projektů

- výzkumné projekty řešící problematiku zlepšení životního prostředí z hlediska dopravy
- projekty zabývající se internalizací externích nákladů (z nehod, lokálního znečištění ovzduší, lokálního ovlivňování klimatu, účinků hluku a kongescí)

Kategorie oblastí intervence strukturálních fondů

- výzkum, technologický vývoj a inovace 18
- výzkumné projekty, prováděné na univerzitách a ve výzkumných ústavech 181

Specifická kritéria pro výběr projektů

- vliv navržených intervencí na zlepšení životního prostředí

Forma a výše podpory

- formou podpory bude nevratná přímá pomoc pro jednotlivé projekty,
- výše příspěvku na jednotlivé projekty bude stanovena v souladu s čl. 29 nařízení Rady (ES) č. 1260/1999,
- pro příspěvek z ERDF platí horní mez nejvýše 75 % celkových uznatelných nákladů, na které lze poskytnout podporu, a zpravidla nejméně 50 % veřejných výdajů, na které lze poskytnout podporu,
- výše podpory musí být v souladu s horními mezemi pro výši podpory a pro kombinace podpor stanovené v oblasti státní podpory,
- míry podpory budou stanoveny v Pokynech pro žadatele, které schvaluje Podvýbor doprava.

Koneční příjemci podpory

- zadavatelé výzkumných projektů ve veřejném zájmu

Tab. č. 9: Indikativní finanční rámec opatření 2.4 (v EUR)

Priorita 2 Opatření 2.4	Veřejné zdroje financování					
	Veřejné zdroje celkem	ERDF	Národní spolufinancování			
			SR	Rozpočty krajů	Rozpočty obcí	Ostatní
2004	460 868	345 651	57 608	0	0	57 609
2005	660 111	495 083	82 514	0	0	82 514
2006	856 361	642 271	107 045	0	0	107 045
2004 - 2006	1 977 340	1 483 005	247 167	0	0	247 168

Pozn.: finanční prostředky jsou uvedeny v běžných cenách

4.3 Priorita 3 – Zlepšování environmentální infrastruktury

Priorita 3 „Zlepšování environmentální infrastruktury“ rozvíjí prioritní osu č. 4 Národního rozvojového plánu „Ochrana a zkvalitňování životního prostředí“. Opatření v rámci priority 3 navazují na probíhající programy v resortu životní prostředí a v mezinárodním měřítku vycházejí z Evropské strategie udržitelného rozvoje a 6. Akčního programu EU.

Opatření jsou v souladu s dlouhodobými strategickými cíli Státní politiky životního prostředí schválené usnesením vlády České republiky č. 38/2001 a respektují cíle ochrany životního prostředí formulované v NRP.

Opatření obsažená v prioritě 3 jsou komplementární s opatřeními v oblasti životního prostředí obsaženými v ostatních operačních programech, Fondu soudržnosti i v rámci priority 2 OP Infrastruktura. Velké investiční projekty a sdružené projekty v oblasti životního prostředí, jejichž náklady přesahují 10 mil. EUR, budou podporovány z Fondu soudržnosti. Problematika environmentální výchovy a vzdělávání je řešena komplementárně v rámci operačního programu Rozvoj lidských zdrojů.

Při tvorbě programového dokumentu a specifikaci jednotlivých opatření v rámci priority 3 byly zohledněny rovněž následující významné skutečnosti:

- čerpání podpory z Evropského fondu regionálního rozvoje (ERDF) na investiční projekty,
- OP Infrastruktura bude realizován v omezeném časovém období v letech 2004-2006 a s omezenými finančními prostředky, nemůže proto řešit veškeré problémy sektoru životního prostředí v ČR,
- opakovaná doporučení Evropské komise ke stanovení menšího počtu realistických cílů a následných opatření.

Míry podpory ze zdrojů národního spolufinancování budou blíže stanoveny ve Směrnici MŽP o poskytování finančních prostředků z Operačního programu Infrastruktura – prioritě 3, včetně spolufinancování ze SFŽP ČR, kterou po konzultaci s Ministerstvem financí schvaluje MŽP.

V rámci priority 3 budou realizována čtyři opatření:

- Opatření 3.1 Obnova environmentálních funkcí území
- Opatření 3.2 Zlepšování infrastruktury ve vodním hospodářství
- Opatření 3.3 Zlepšování infrastruktury ochrany ovzduší
- Opatření 3.4 Nakládání s odpady a odstraňování starých zátěží

4.3.1 Opatření 3.1 - Obnova environmentálních funkcí území

Vyvážené přírodní prostředí je jedním ze základních pilířů udržitelného rozvoje. V minulosti bylo v ČR přírodní prostředí narušeno především intenzivním hospodařením, vedoucím k zásadnímu narušení vodního režimu, snížení retenční schopnosti krajiny a poškození prvků zajišťujících ekologickou stabilitu. Důsledkem uvedeného stavu je vedle snížení retenční kapacity území i další negativní ovlivnění např. hladin spodních vod, přirozených s vodou spojených ekosystémů a biodiverzity. Následky tohoto poškození se projeví i při rozsáhlých povodních v letech 1997 a 2002.

Cílem opatření 3.1 je přispět k obnově narušeného vodního režimu krajiny, zvýšení její retenční schopnosti a podpora biodiverzity. Vyšší retenční schopnost krajiny také pomůže snížit ničivé následky případných povodní tím, že se částečně omezí povodňové kulminační průtoky a transformuje povodňová vlna. Příznivější časový průběh povodní umožní přijmout účinnější opatření pro záchranu životů a majetku.

Existuje celá škála opatření od ryze technických až po ryze biologická, včetně celé řady přechodů (tzv. opatření biotechnická). Těžiště řešení bude spočívat v uplatňování

preventivních opatření ke snižování povrchových odtoků všestranným posilováním retenčních schopností krajiny. Především jde o zvýšení vsaků a akumulaci srážek v podzemní vodě změnou rostlinného pokryvu, zmenšováním ploch s nepropustným povrchem, zlepšováním spádových poměrů a zpomalováním povrchového odtoku, zatravňováním břehů a přirozených inundací, tvorbou protierozních mezí a vegetačních pásů, dále budováním retenčních nádrží a suchých poldrů. Tato opatření budou doplněna opatřeními na podporu biodiverzity vodních toků, především odstraňováním migračních bariér.

Základním kritériem pro uplatnění konkrétního opatření musí být jeho ekologická vhodnost a přiměřenost dané konkrétní lokalitě. Zvláštní pozornost bude věnována územím zařazeným do sítě NATURA 2000.

Popis opatření

A. Revitalizace vodních toků, úpravy k obnově funkce pramenných oblastí a mokřadů budování a obnova retenčních nádrží a suchých poldrů

Podporu lze poskytnout:

- na revitalizace vodních toků včetně jejich niv, na napojení nebo zprůtočnění slepých ramen vodních toků, a to pouze uměle odpojených od vodních toků a ne přirozeně zazemněných, na napojení a zprůtočnění bývalých náhonů, které pozbyly svoji původní technickou funkci, na revitalizace přírodního charakteru koryt vodních toků a na zakládání a revitalizace břehových nebo doprovodných porostů podél vodních toků a melioračních kanálů,
- na revitalizace nevhodně odvodněných pozemků a odvodňovacích soustav v pramenných oblastech a na revitalizace a zakládání mokřadních ekosystémů,
- na zakládání nových retenčních prostorů, na zakládání nových suchých poldrů, na revitalizace v minulosti zaniklých a poškozených retenčních prostorů a na revitalizace rybníků s extenzivním chovem ryb.

B. Odstraňování migračních bariér na tocích pro volně žijící živočichy

Podporu lze poskytnout na zprůchodnění překážek na vodních tocích pro volně žijící živočichy (např. výstavba rybích přechodů),

Operační cíle opatření

- prevence a snížení ničivých následků povodní,
- zvýšení retenční schopnosti krajiny,
- zvýšení biodiverzity vodních toků a jejich okolí.

Kategorie oblastí intervence strukturálních fondů

- | | |
|---|-----|
| • prostorové plánování a obnova | 35 |
| • ochrana, zlepšení a obnova přírodního prostředí | 353 |

Specifická kritéria

- a) projekt musí podpořit retenční kapacitu území (kategorie A),
- b) nově vytvořené koryto musí být oproti obvyklému upravenému korytu členitější, s nižším podélným sklonem a menším zahloubením,

- c) projekt musí řešit podporu prostředí pro rostliny a živočichy (hodnotné biotopy) a v konečném důsledku zvyšovat biologickou rozmanitost,
- d) pro vegetační úpravy bude použit geneticky a stanovištně vhodný rostlinný materiál.

Koneční příjemci podpory

- Právnícké osoby, které jsou založeny k nepodnikatelským účelům, zejména obecně prospěšné organizace, územní samosprávné celky (obce a kraje), občanská sdružení, svazky obcí, příspěvkové organizace prostřednictvím zřizovatelské organizační složky státu, organizační složky státu a další subjekty, jejichž zřízení obecně závazné právní předpisy umožňují a jejichž činnost není činností podnikatelskou ve smyslu Obchodního zákoníku,
- Státní organizace a správci povodí.

Žadatel musí být vlastníkem nebo nájemcem nemovitosti, která je předmětem podpory a zároveň musí mít vyřešen majetkoprávní vztah k pozemku, na kterém bude případný předmět podpory realizován.

Forma a výše podpory

Formou podpory bude nevratná přímá pomoc pro jednotlivé projekty.

Výše příspěvku na jednotlivé projekty bude stanovena v souladu s čl. 29 nařízení Rady (ES) č. 1260/1999.

Pro příspěvek z ERDF je v případě opatření 3.1 stanovena horní mez až na 80 % celkových uznatelných nákladů. Výše míry podpory z ERDF byla stanovena po konzultacích s Evropskou komisí a je vztažena k veřejným zdrojům.

Výše podpory musí být v souladu s horními mezemi pro výši podpory a pro kombinace podpor stanovené v oblasti státní podpory.

Minimální výše celkových uznatelných nákladů musí činit 0,5 mil. Kč.

Tab. č. 10: Indikativní finanční rámec opatření 3.1 (v EUR)

Priorita 3 Opatření 3.1	Veřejné zdroje financování					
	Veřejné zdroje celkem	ERDF	Národní spolufinancování			
			SR	Rozpočty krajů	Rozpočty obcí	Ostatní (státní fondy)
2004	3 941 876	3 153 500	0	0	394 188	394 188
2005	5 646 022	4 516 818	0	0	564 602	564 602
2006	7 324 586	5 859 668	0	0	732 459	732 459
2004 - 2006	16 912 484	13 529 986	0	0	1 691 249	1 691 249

Pozn.: finanční prostředky jsou uvedeny v běžných cenách

4.3.2 Opatření 3.2 - Zlepšování infrastruktury ve vodním hospodářství

Ochrana čistoty vod je technicky, investičně a časově náročným problémem. V posledním období je zaměřena především na zásadní zlepšení kvality vod, a to zejména omezením bodových zdrojů znečištění.

Přestože bylo dosaženo výrazného zlepšení stavu kvality našich řek (řádový pokles u hlavních kvalitativních ukazatelů BSK₅, CHSK, NL, obsah nebezpečných látek), stále ještě není situace plně uspokojivá. Přetrvává vysoký obsah nutrientů ve vodách vedoucí k eutrofizaci toků a nádrží a ohrožující recipientní moře. Řada zejména menších aglomerací není vybavena odpovídajícím stokovým systémem s účinnou ČOV. Hlavní požadavky na čištění městských odpadních vod jsou stanoveny Směrnicí 91/271/EHS, která požaduje zejména vybudování systémů čištění odpadních vod pro obce nad 2 000 ekvivalentních obyvatel (EO) a zajištění odstranění dusíku a fosforu v obcích nad 10 000 EO do konce přechodného období (do 31. 12. 2010).

Cílem opatření 3.2 je snížení znečištění vodních toků naplněním požadavků směrnice 91/271/EHS o čištění městských odpadních vod, zajištění správného nakládání s kaly z čistíren odpadních vod. Podpora se týká i projektů v oblasti poskytování kvalitní pitné vody v souladu s požadavky směrnice 98/83/ES o jakosti vody určené pro lidskou spotřebu.

Popis opatření

A. Vybudování a modernizace čistíren odpadních vod (ČOV) a rozšíření kanalizačních systémů

Podporu lze poskytnout:

- u aglomerací od 2 000 do 50 000 ekvivalentních obyvatel (EO) na výstavbu, na rekonstrukci, na intenzifikaci nebo rozšíření ČOV za účelem splnění požadavků směrnice 91/271/EHS tak, jak jsou v současné době vyjádřeny v nařízení vlády č. 61/2003 Sb., a také za účelem účinnějšího čištění přívalových vod (v případě jednotné kanalizace)
- u aglomerací od 2 000 do 50 000 EO na doplnění kanalizačních sítí (splaškových nebo jednotných) za účelem splnění požadavků směrnice 91/271/EHS, včetně opatření k účinnější regulaci přívalových vod (v případě jednotné kanalizace)
- u aglomerací pod 2 000 EO, kde již existuje zkolaudovaná kanalizační síť (splašková nebo jednotná), na kterou je připojeno minimálně 500 EO, a kde takto shromážděné odpadní vody nejsou čištěny, na výstavbu ČOV a na doplnění kanalizačních sítí (splaškových nebo jednotných)
- u aglomerací pod 2 000 EO, které leží v ochranných pásmech zdrojů pitné vody nebo přírodních léčivých zdrojů a zdrojů přírodních minerálních vod nebo na území národních parků a chráněných krajinných oblastí a jejich ochranných pásem nebo na území NATURA 2000 nebo na území CHOPAV nebo na území dle usnesení vlády č. 456 ze dne 6.5. 2002, nebo u kterých je poskytována podpora na opatření kategorie B na zásobení obcí pitnou vodou, na výstavbu, na intenzifikaci nebo rozšíření ČOV a doplnění kanalizačních sítí (jednotných nebo splaškových).

B. Zásobování obcí pitnou vodou

Podporu lze poskytnout:

- na opatření s cílem dosažení prahových hodnot definovaných v seznamech A a B směrnice 98/83/ES u existujících vodovodních sítí které zásobují nejméně 50 osob nebo jejichž průtok je větší než 10 m³den⁻¹

Navíc podporu lze poskytnout tam, kde existuje řádné odůvodnění z hlediska nedostačující kvality nebo množství pitné vody:

- na rozšíření vodovodních sítí pro obce do 5 000 obyvatel včetně přivaděčů pitné vody, čerpacích stanic a vodojemů
- na rozšíření úpraven vod a výstavbu nových zdrojů pitné vody pro obce do 5 000 obyvatel.

C. Budování zařízení na využití a odstraňování kalů z čistíren odpadních vod

Podporu lze poskytnout:

- na budování a rekonstrukci zařízení na úpravu kalů v čistírnách odpadních vod s kapacitou do 50 000 ekvivalentních obyvatel.

Operační cíle opatření

- zvýšení počtu ekvivalentních obyvatel napojených na kanalizaci a vyhovující čistírnu odpadních vod,
- zlepšení čistoty vodních toků,
- zlepšení úrovně kalového hospodářství,
- zlepšení zásobování pitnou vodou.

Kategorie oblastí intervence strukturálních fondů

- | | |
|--|-----|
| • ekologická infrastruktura (včetně vod) | 34 |
| • kanalizace a čištění vod | 345 |

Specifická kritéria

- a) projekt musí dokázat, že je nákladově efektivním řešením (např. srovnáním variantních řešení)
- b) projekt musí být v souladu s příslušnými krajskými koncepcemi (zvláště s Plánem rozvoje vodovodů a kanalizací kraje),
- c) u projektů typu A: snížení vypouštěného znečištění ve vypouštěných vodách,
- d) u projektů typu B: počet obyvatel nově připojených na vodovod nebo obyvatel nově zásobených kvalitní pitnou vodou,
- e) u projektů typu C: lepší využití kalů z ČOV.

Koneční příjemci podpory

- Právnícké osoby, které jsou založeny k nepodnikatelským účelům, zejména obecně prospěšné organizace, územní samosprávné celky (obce a kraje), svazky obcí, příspěvkové organizace prostřednictvím zřizovatelské organizační složky státu, organizační složky státu a další subjekty, jejichž zřízení obecně závazné právní předpisy umožňují a jejichž činnost není činností podnikatelskou ve smyslu Obchodního zákoníku,
- Obvykle žadatel musí být vlastníkem nemovitosti, která je předmětem podpory nebo u které je předmět podpory realizován. V řádně odůvodněných případech může žadatel mít k nemovitosti jiný vztah (např. u liniových staveb, kde žadatel není vlastníkem dotčených pozemků). V takových případech musí být vyřešeny majetkoprávní vztahy k pozemkům, na kterých bude předmět podpory realizován.

Forma a výše podpory

Formou podpory bude nevratná přímá pomoc pro jednotlivé projekty.

Výše příspěvku na jednotlivé projekty bude stanovena v souladu s čl. 29 nařízení Rady (ES) č. 1260/1999. Speciální pozornost bude věnována odstavci 4 tohoto článku.

Pro příspěvek z ERDF platí horní mez nejvýše 75 % celkových uznatelných nákladů, na které lze poskytnout podporu, a zpravidla nejméně 50 % veřejných výdajů, na které lze poskytnout podporu.

Průměrná míra spolufinancování z ERDF vztažená k celkovým veřejným zdrojům (73 % celkových uznatelných nákladů), uvedená v indikativním finančním rámci tohoto opatření, byla stanovena po dohodě s EK na základě odhadu podílu projektů, které budou vytvářet podstatný zisk. Tento průměr není směrodatný pro jednotlivé projekty.

Výše podpory musí být v souladu s horními mezemi pro výši podpory a pro kombinace podpor stanovené v oblasti státní podpory.

Minimální výše celkových uznatelných nákladů musí činit 5 mil. Kč.

Tab. č. 11: Indikativní finanční rámec opatření 3.2 (v EUR)

Priorita 3 Opatření 3.2	Veřejné zdroje financování					
	Veřejné zdroje celkem	ERDF	Národní spolufinancování			
			SR	Rozpočty krajů	Rozpočty obcí	Ostatní (státní fondy)
2004	19 342 045	14 119 693	0	0	2 611 176	2 611 176
2005	27 703 983	20 223 907	0	0	3 740 038	3 740 038
2006	35 940 373	26 236 473	0	0	4 851 950	4 851 950
2004 - 2006	82 986 401	60 580 073	0	0	11 203 164	11 203 164

Pozn.: finanční prostředky jsou uvedeny v běžných cenách.

4.3.3 Opatření 3.3 - Zlepšování infrastruktury ochrany ovzduší

Opatření v oblasti ochrany ovzduší směřují ke zlepšení kvality ovzduší podle požadavků rámcové směrnice 96/62/ES a jejích dceřinných směrnic, směrnice 2001/81/ES o emisních stopech, směrnice 2001/80/ES o omezení emisí některých znečišťujících látek z velkých spalovacích zařízení do ovzduší, směrnice 2000/76/ES o spalování odpadů, směrnice 1999/13/ES o omezování emisí těkavých organických látek z používání rozpouštědel, směrnice 2001/77/ES ze dne 27. září 2001 o propagaci elektřiny získané z obnovitelných zdrojů na vnitřním trhu s elektřinou a snížení emisí skleníkových plynů vyplývajících ze závazků Kjótského protokolu.

Popis opatření**A. Využívání šetrných technologií při spalování**

Podporu lze poskytnout na:

- zavádění environmentálně šetrných technologií ve spalovnách nebezpečného odpadu (zvláště nemocničního). Cílem podpory je zajistit ve spalovnách nebezpečného odpadu plnění podmínek stanovených v souladu s platnou legislativou,
- snižování emisí z velkých a středních veřejných spalovacích zařízení. Cílem podpory je snižování emisí znečišťujících látek v sektoru veřejné energetiky v souladu s příslušnými programy snižování emisí a zlepšování kvality ovzduší a nařízeními krajů a obcí přijatými na základě platné legislativy v oblasti ochrany ovzduší.

B. Snižování emisí těkavých organických látek

Podporu lze poskytnout na snižování znečišťování ovzduší emisemi těkavých organických látek z činností a zařízení technologických procesů používajících organická rozpouštědla. V rámci realizace opatření budou zaváděny progresivní technologie umožňující účinné zachycování emisí a zaváděny technologie a zařízení uplatňující nízkoemisní techniky a progresivní nátěrové hmoty v oblasti jejich aplikace.

C. Využívání obnovitelných zdrojů energie

Podporu lze poskytnout na:

- rekonstrukci a stavbu elektráren využívajících k výrobě elektrické energie biomasu nebo jiné obnovitelné zdroje energie,
- změnu ze stávajících systémů na systémy využívající obnovitelné zdroje energie (např. tepelná čerpadla, aj.)
- využití obnovitelných zdrojů energie pro dodávky tepla z obecních kotelen,
- výstavbu kombinovaných zdrojů elektrické a tepelné energie využívajících biomasu a bioplyn.

Operační cíle opatření

- snížení množství vypouštěných znečišťujících látek,
- zlepšení imisní situace dotčených lokalit,
- zlepšení zdravotního stavu obyvatel a stavu vegetace,
- snížení emisí skleníkových plynů,

Kategorie oblastí intervence strukturálních fondů

- | | |
|--|-----|
| • ekologická infrastruktura (včetně vod) | 34 |
| • ovzduší | 341 |
| • obnovitelné zdroje energie | 332 |

Specifická kritéria

- a) projekt musí být realizován v souladu s příslušnými krajskými případně místními programy snižování emisí a programy zlepšování kvality ovzduší,
- b) kotel na biomasu s garantovanými parametry spalování a minimální účinností 80 % při jmenovitém výkonu (pouze C),
- c) solární technologie s použitím systémů vhodných pro celoroční provoz (pouze C),
- d) ověřená likvidace původního kotle na spalování fosilních paliv (neplatí pro solární systémy a tepelná čerpadla) (pouze C),
- e) použití tepelných čerpadel s garantovanými parametry a minimálním průměrným ročním topným faktorem 3,0 (pouze C),
- f) u projektů na využití biomasy při celkovém instalovaném výkonu zařízení nad 200 kW doklad o zajištění dlouhodobé dodávky paliva (pouze C),
- g) tepelná čerpadla nesmí obsahovat chladivo s tzv. "tvrdými" freony, např. R22 (pouze C),
- h) u malých vodních elektráren musí být použity turbíny s garantovanými parametry a účinností minimálně 85 % (u nových turbín) nebo 80 % (renovované turbíny), měřeno na spojení (pouze C),
- i) u větrných elektráren s instalovaným výkonem do 40 kW průměrná roční rychlost větru ve výšce 10 m nejméně 4,3 m/s a parametr drsnosti povrchu menší než 0,4 m (pouze C),
- j) u větrných elektráren s instalovaným výkonem 40 kW a více průměrná roční rychlost větru ve výšce 30 m nejméně 5,5 m/s korigovaná nejméně na pětileté období a parametr drsnosti povrchu menší než 0,25 m; tyto parametry musí potvrdit odborné pracoviště (pouze C),
- k) u společné výroby tepla elektrické energie z biomasy celková účinnost zařízení 80 % při jmenovitém výkonu; v případě výroby pouze elektrické energie alespoň 25% účinnost zařízení při jmenovitém výkonu (pouze C),
- l) použití certifikovaných fotovoltaických panelů s garantovanou minimální účinností (pouze C).

Koneční příjemci podpory

- Právnícké osoby, které jsou založeny k nepodnikatelským účelům, zejména obecně prospěšné organizace, územní samosprávné celky (obce a kraje), občanská sdružení, svazky obcí, příspěvkové organizace prostřednictvím zřizovatelské organizační složky státu, organizační složky státu a další subjekty, jejichž zřízení obecně závazné právní předpisy umožňují a jejichž činnost není činností podnikatelskou ve smyslu Obchodního zákoníku,
- Podnikatelské subjekty, zejména obchodní společnosti, státní podniky, družstva, fyzické osoby-podnikatelé (pouze projekty kategorie A a B).

Žadatel musí být vlastníkem nebo nájemcem nemovitosti, která je předmětem podpory a zároveň musí mít vyřešen majetkoprávní vztah k pozemku, na kterém bude případný předmět podpory realizován.

Forma a výše podpory

Formou podpory bude nevratná přímá pomoc pro jednotlivé projekty.

Výše příspěvku na jednotlivé projekty bude stanovena v souladu s čl. 29 nařízení Rady (ES) č. 1260/1999. Speciální pozornost bude věnována odstavci 4 tohoto článku.

Pro příspěvek z ERDF platí horní mez nejvýše 75 % celkových uznatelných nákladů, na které lze poskytnout podporu, a zpravidla nejméně 50 % veřejných výdajů, na které lze poskytnout podporu.

V případě investic do infrastruktury, které jsou spojeny se značnými čistými příjmy, nesmí příspěvek překročit 50 % celkových uznatelných nákladů.

V případě investic do podniků nesmí příspěvek překročit 35 % celkových uznatelných nákladů.

Průměrná míra spolufinancování z ERDF vztažená k celkovým veřejným zdrojům (70 % celkových uznatelných nákladů), uvedená v indikativním finančním rámci tohoto opatření, byla stanovena po dohodě s EK na základě odhadu podílu projektů, které budou vytvářet podstatný zisk. Tento průměr není směrodatný pro jednotlivé projekty.

Výše podpory musí být v souladu s horními mezemi pro výši podpory a pro kombinace podpor stanovené v oblasti státní podpory.

Minimální výše celkových uznatelných nákladů musí činit 0,5 mil. Kč.

Tab. č. 12: Indikativní finanční rámec opatření 3.3 (v EUR)

Priorita 3 Opatření 3.3	Veřejné zdroje financování					
	Veřejné zdroje celkem	ERDF	Národní spolufinancování			
			SR	Rozpočty krajů	Rozpočty obcí	Ostatní (státní fondy)
2004	10 281 020	7 196 714	0	0	1 850 584	1 233 722
2005	14 725 703	10 307 992	0	0	2 650 627	1 767 084
2006	19 103 655	13 372 558	0	0	3 438 658	2 292 439
2004 - 2006	44 110 378	30 877 264	0	0	7 939 869	5 293 245

Pozn.: finanční prostředky jsou uvedeny v běžných cenách.

4.3.4 Opatření 3.4 - Nakládání s odpady a odstraňování starých zátěží

V České republice je stále produkováno značné množství odpadů. Nejčastěji užívanou metodou odstraňování odpadů je dosud skládkování. Jen nízký podíl odpadů je využíván jako druhotná surovina.

Cílem opatření 3.4 je zlepšení úrovně nakládání s odpady v souladu s ustavenou hierarchií nakládání s odpady (prevence, materiálové využití, energetické využití a konečné odstranění) a rekultivace a sanace starých ekologických zátěží.

Popis opatření

A. Vybudování integrovaného systému sběru a recyklace odpadů

Podporu lze poskytnout na následující typy projektů:

- budování zařízení pro třídění odpadů,
- budování zařízení pro recyklaci,
- budování zařízení na využívání odpadů (např. kompostování, bioplyn. stanice atd.),

- budování systémů odděleného sběru různých druhů odpadů (např. pro vybrané složky komunálního odpadu, baterie, použité oleje, odpady z obalů, autovraky, bioodpady, odpad z elektrických a elektronických zařízení atd.),
- budování sběrných dvorů a překladišť,
- budování zařízení na úpravu a zpracování odpadů a nebezpečných odpadů,
- vybudování zařízení na dekontaminaci (např. zařízení pro nakládání s PCB) a odstraňování nebezpečných odpadů (vyjma skládkování).

Podporu lze poskytnout pouze u projektů kde není porušena zásada znečišťovatel platí a kde existuje řádné odůvodnění k využití veřejných zdrojů. Podporu nelze poskytnout v případě výrobců, dovozců, plničů a jiných producentů odpadu kterým ukládá povinnost příslušný zákon (tj. např. zákon o odpadech a zákon o obalech v aktuálním znění).

B. Rekultivace a sanace starých ekologických zátěží

Podporu lze poskytnout na následující typy projektů:

- rekultivace starých skládek převážně komunálního odpadu a ostatního odpadu,
- likvidace černých skládek zvláště v chráněných územích
- sanace a rekultivace vážně kontaminovaných lokalit ohrožující složky životního prostředí a zdraví člověka (max. výše celkových užitelných nákladů je 50 mil. Kč).

Operační cíle opatření

- snížení množství odpadu ukládaného na skládkách,
- zvýšení množství recyklovaného a využitého odpadu a jeho podílu na celkové produkci odpadu,
- snížení počtu starých ekologických zátěží.

Kategorie oblastí intervence strukturálních fondů

- | | |
|---|-----|
| • ekologická infrastruktura (včetně vod) | 34 |
| • komunální a průmyslové odpady (včetně nemocničních a nebezpečných odpadů) | 343 |
| • prostorové plánování a obnova | 35 |
| • renovace a obnova průmyslových lokalit | 351 |

Specifická kritéria

- a) projekt musí být v souladu s Plánem odpadového hospodářství ČR a s Plánem odpadového hospodářství kraje, pokud je příslušný dokument schválen (kategorie A),
- b) realizací projektu musí dojít k omezení znečištění životního prostředí, např. podzemních vod (kategorie B),
- c) projekt musí prokázat maximální technicky a ekonomicky možné využití, popř. vytrídění daného druhu odpadu při použití dané technologie (kategorie A),
- d) projekt musí prokázat maximální technicky a ekonomicky možné snížení nebezpečných vlastností odpadů (u dekontaminačních zařízení).

Koneční příjemci podpory

- Právnícké osoby, které jsou založeny k nepodnikatelským účelům, zejména obecně prospěšné organizace, územní samosprávné celky (obce a kraje), občanská sdružení, svazky obcí, příspěvkové organizace prostřednictvím zřizovatelské organizační složky státu, organizační složky státu a další subjekty, jejichž zřízení obecně závazné právní předpisy umožňují a jejichž činnost není činností podnikatelskou ve smyslu Obchodního zákoníku,
- Podnikatelské subjekty, zejména obchodní společnosti, státní podniky, družstva, fyzické osoby-podnikatelé (pouze projekty kategorie A).
- Žadatel musí být vlastníkem nebo nájemcem předmětu podpory a zároveň musí mít vyřešen majetkoprávní vztah k pozemku, na kterém bude případný předmět podpory realizován (např. systém odděleného sběru).

Forma a výše podpory

Formou podpory bude nevratná přímá pomoc pro jednotlivé projekty.

Výše příspěvku na jednotlivé projekty bude stanovena v souladu s čl. 29 nařízení Rady (ES) č. 1260/1999. Speciální pozornost bude věnována odstavci 4 tohoto článku.

Pro příspěvek z ERDF platí horní mez nejvýše 75 % celkových uznatelných nákladů, na které lze poskytnout podporu, a zpravidla nejméně 50 % veřejných výdajů, na které lze poskytnout podporu.

V případě investic do infrastruktury, které jsou spojeny se značnými čistými příjmy, nesmí příspěvek překročit 50 % celkových uznatelných nákladů.

V případě investic do podniků nesmí příspěvek překročit 35 % celkových uznatelných nákladů.

Výše podpory musí být v souladu s horními mezemi pro výši podpory a pro kombinace podpor stanovené v oblasti státní podpory.

Průměrná výše míry podpory z ERDF (vztahená k celkovým veřejným zdrojům) byla stanovena po konzultacích s Evropskou komisí.

Minimální výše celkových uznatelných nákladů musí činit 0,5 mil. Kč.

Tab. č. 13: Indikativní finanční rámec opatření 3.4 (v EUR)

Priorita 3 Opatření 3.4	Veřejné zdroje financování					
	Veřejné zdroje celkem	ERDF	Národní spolufinancování			
			SR	Rozpočty krajů	Rozpočty obcí	Ostatní (státní fondy)
2004	11 531 124	8 648 343	0	0	1 729 669	1 153 112
2005	16 516 252	12 387 189	0	0	2 477 438	1 651 625
2006	21 426 532	16 069 899	0	0	3 213 980	2 142 653
2004 - 2006	49 473 908	37 105 431	0	0	7 421 087	4 947 390

Pozn.: finanční prostředky jsou uvedeny v běžných cenách.

4.4 Priorita 4 - Technická pomoc

Priorita „Technická pomoc“ se zaměří na podporu efektivního řízení Operačního programu Infrastruktura.

Technická pomoc je zakotvena v nařízení Rady (ES) č. 1260/1999, článek 23, nařízení Komise (ES) č. 1145/2003 a nařízení Komise (ES) č. 438/2001, podle kterých mohou být ze strukturálních fondů průřezově financována opatření pro přípravu, monitorování, analýzu hodnocení a kontrolu operačních programů. Cílem technické pomoci je zlepšení realizace OP především při přípravě, implementaci a propagaci projektů.

V rámci celkové technické pomoci mají rozhodující význam:

I. Výdaje na řízení, realizaci, monitorování a kontrolu operací, které jsou spojeny s užitím strukturálních fondů

Tato kategorie zahrnuje následující typy výdajů:

- výdaje na přípravu, výběr, hodnocení a monitorování programu,
- výdaje spojené s činnostmi implementačních a monitorovacích struktur operačního programu, včetně nákladů na účast expertů a jiných subjektů na těchto činnostech,
- výdaje na audity a kontroly prováděné na místě,
- výdaje na odměňování pracovníků (včetně příspěvku na sociální zabezpečení) zaměstnaných na přípravě, výběru, hodnocení a monitorování, auditech a kontrolách (pro uznání způsobilosti nákladů musí existovat doklad o tom, že byli dočasně určení na práce spojené s realizací programu).

Pro tuto oblast technické pomoci je stanoven limit v závislosti na objemu finančních prostředků alokovaných ze strukturálních fondů na příslušný operační program – limit byl zohledněn při sestavování indikativního finančního rámce. Finanční limit pro tuto část technické pomoci je stanoven pravidlem 11 nařízení Komise (ES) č. 1145/2003 a je závislý na objemu finančních prostředků strukturálního fondu alokovaných pro operační program. Pro Operační program Infrastruktura je alokováno pro období 2004 – 2006 celkem 246 360 355 EUR, limit finančních prostředků pro technickou pomoc byl stanoven v souladu s výše uvedeným pravidlem.

II. Ostatní výdaje na technickou pomoc

Tato kategorie zahrnuje následující typy výdajů:

- zpracování studií, posudků, hodnocení ex-ante a SEA,
- organizaci seminářů,
- informovanost a publicitu, pořádání informačních akcí,
- zpracování předběžných analýz,
- výběr a instalace počítačových systémů k řízení a monitorování.

Na tyto činnosti (II.) se nevztahuje podmínka maximální alokace. Výši finančního příspěvku pro tyto účely určuje Řídicí orgán z rámce alokovaných prostředků operačního programu.

Technická pomoc bude v rámci OP Infrastruktura realizována dvěma opatřeními, řízeními, prováděnými a spolufinancovanými na centrální úrovni:

Opatření 4.1 Technická pomoc při řízení, realizaci, monitorování a kontrole operací OP Infrastruktura

Opatření 4.2 Ostatní výdaje technické pomoci OP Infrastruktura

4.4.1 Opatření 4.1 - Technická pomoc při řízení, realizaci, monitorování a kontrole operací OP Infrastruktura

Technická pomoc bude prováděna podle rozhodnutí Řídícího orgánu a spolufinancována ze státního rozpočtu, řízena a koordinována příslušným interním útvarům Řídícího orgánu. Tímto opatřením bude poskytováno financování na řízení, realizaci, monitorování a kontrolu operací OP. Opatření se zaměří na financování aktivit podporujících efektivní řízení a monitorování realizace OP tak, jak jsou definovány v pravidlu č. 11 odst.2 nařízení Komise (ES) č. 1145/2003.

Způsobilé výdaje pro spolufinancování v rámci tohoto opatření podléhají limitu podle pravidla 11.2.4 nařízení Komise (ES) č. 1145/2003.

Opatření se zaměří na podporu:

- výdajů vzniklých při jednáních Monitorovacího výboru OP, včetně výdajů zahrnujících náklady na účast odborníků a jiných subjektů na těchto jednáních,
- výdaje na audity a kontroly prováděné přímo na místě činnosti,
- zpracování studií a zpráv o postupu realizace OP jako podkladů pro jednání Monitorovacího výboru OP, včetně zpracování podkladů pro přípravu výroční a závěrečné zprávy,
- výdaje na přípravu, výběr, hodnocení a monitorování podpory a činností spojených s realizací OP v centrální úrovni (s výjimkou akvizičních nákladů a nákladů na instalaci informačních systémů k řízení, monitorování a informační analýzu, neboť tyto náklady jsou způsobilé k náhradě v ostatních výdajích technické pomoci),
- výdaje na odměňování včetně příspěvků na sociální zabezpečení v případě úředníků přidělených dočasně z moci úředního rozhodnutí příslušného orgánu k realizaci výše uvedených úkolů (v centrální úrovni) nebo u jiných zaměstnanců zaměstnaných za účelem realizace úkolů uvedených v předchozích odstavcích, za předpokladu, že období, po které jsou tyto osoby přiděleny nebo zaměstnány za výše uvedeným účelem, nesmí překročit mezní datum pro způsobilost výdaje (okamžik vstupu ČR do EU, resp. schválení programu) stanovené v rozhodnutí o schválení podpory.

Operační cíle opatření

- dosáhnout odpovědné a účinné správy programu, maximalizovat kvalitu programu a účinnost jeho implementace,
- kontrolovat pokrok a zabezpečit pravidelné podávání zpráv o realizaci programu.

Kritéria pro posouzení účinnosti opatření

- zvýšení efektivnosti hospodárnosti při přípravě, realizaci, monitorování a hodnocení intervencí,
- podpora transferu know-how ve prospěch účastníků intervencí OP Infrastruktura,

- užití informačních technologií ve prospěch efektivity projektového cyklu.

Forma podpory opatření

- nevratná přímá pomoc

Koneční příjemci podpory

- Ministerstvo životního prostředí, Státní fond životního prostředí/Ministerstvo dopravy

Tab. č. 14: Indikativní finanční rámec opatření 4.1 (v EUR)

Priorita 4 Opatření 4.1	Veřejné zdroje financování					
	Veřejné zdroje celkem	ERDF	Národní spolufinancování			
			SR	Rozpočty krajů	Rozpočty obcí	Ostatní (státní fondy)
2004	1 009 340	757 005	252 335	0	0	0
2005	1 445 697	1 084 273	361 424	0	0	0
2006	1 875 503	1 406 627	468 876	0	0	0
2004 - 2006	4 330 540	3 247 905	1 082 635	0	0	0

Pozn.: finanční prostředky jsou uvedeny v běžných cenách.

4.4.2 Opatření 4.2 - Ostatní výdaje technické pomoci OP Infrastruktura

Výdaje způsobilé pro spolufinancování v rámci tohoto opatření nepodléhají limitu podle pravidla 11.2.4 nařízení Komise č. 1145/2003. Opatření zahrnuje činnosti definované v pravidlu č.11(3) nařízení Komise (ES) č. 1145/2003.

Konkrétně je možné prostředky strukturálních fondů využít na:

- získání a instalaci monitorovacího systému OP, tzn. počítačového systému pro řízení a monitorování realizace OP a provádění předběžných analýz,
- zajištění požadavků vyplývajících z komunikační strategie OP včetně pořádání informačních a propagačních akcí, vydávání propagačních materiálů a provádění analýz dopadů těchto akcí,
- zpracování studií a analýz zaměřených na sledování dopadů realizace programu, analyzování průběhu jejich realizace, vhodnosti a efektivnosti implementačních struktur, identifikování „úzkých míst“ programu s cílem formulovat doporučení pro operativní zefektivnění řízení programu nebo využití zkušeností pro další programové období,
- podporu aktivit zaměřených na zlepšování metod hodnocení a výměny informací o praktických postupech v oblasti realizace pomoci ze strukturálních fondů,
- organizaci seminářů a workshopů zaměřených na výměnu zkušeností jednotlivých aktérů zapojených do realizace programu (partnerů, konečných příjemců a veřejnosti), spolupráci a předávání zkušeností s dalšími regiony EU, včetně diskusí o dalším směřování podpory v novém programovacím období,
- zpracování analýz, podkladových studií a samotná příprava OP pro období 2007 – 2013, včetně zpracování ex-ante hodnocení a hodnocení vlivů na životní prostředí.

Operační cíle opatření

- zabezpečit schopnou a účinnou technickou asistenci pro všechny relevantní aktéry procesu

Kritéria pro posouzení účinnosti opatření

- podpora transferu know-how ve prospěch účastníků intervencí OP Infrastruktura,
- užití informačních technologií ve prospěch efektivity projektového cyklu,
- zaměření cílových skupin a vhodný rozsah opatření při publicitě,
- podpora při zajišťování spolufinancování,
- podpora transparentnosti při zadávání veřejných zakázek a celkové hospodárnosti při nakládání s prostředky ERDF.

Forma podpory opatření

- nevratná přímá pomoc

Koneční příjemci podpory

- Ministerstvo životního prostředí, Státní fond životního prostředí/ Ministerstvo dopravy

Tab. č. 15: Indikativní finanční rámec opatření 4.2 (v EUR)

Priorita 4 Opatření 4.2	Veřejné zdroje financování					
	Veřejné zdroje celkem	ERDF	Národní spolufinancování			
			SR	Rozpočty krajů	Rozpočty obcí	Ostatní (státní fondy)
2004	656 968	492 726	164 242	0	0	0
2005	940 987	705 740	235 247	0	0	0
2006	1 220 743	915 557	305 186	0	0	0
2004 - 2006	2 818 697	2 114 023	704 675	0	0	0

Pozn.: finanční prostředky jsou uvedeny v běžných cenách.

4.4.3 Limitované výdaje technické pomoci

Podle pravidla 11.2.4 nařízení Komise (ES) č. 1145/2003 činí maximální výše způsobilých výdajů technické pomoci v rámci OP Infrastruktura 5 361 928 EUR příspěvku ze strukturálních fondů pro opatření 4.1 (2,5 % z částky strukturálních fondů na OP do 100 mil. EUR a 2 % z částky nad 100 mil. EUR). Limitované výdaje opatření 4.1 tento strop nepřesáhnou.

5 Programové indikátory a cíle

Následující seznam indikátorů byl vybrán tak, aby umožnil realizaci a monitorování OP Infrastruktura a posouzení jeho naplňování. Cílové hodnoty kvantifikovaných indikátorů jsou definovány v OP Infrastruktura kapitola 5.

Tab. č. 16: Programové indikátory

Priorita 1 – Modernizace a rozvoj dopravní infrastruktury celostátního významu

Číslo priority	Číslo opatření	Úroveň	Indikátor	Zdroj
1	1	Dopad	Snížení míry nehodovosti na dotčených úsecích (%)	MD
		Výsledek	Zkrácení jízdních dob v osobní dopravě na dotčených úsecích (%)	MD
			Zkrácení jízdních dob v nákladní dopravě na dotčených úsecích (%)	MD
			Dostupnost - snížení ESS (%)	MD
			Zapojení privátního kapitálu (EUR)	MD
		Výstup	Délka rekonstruovaných žel. tratí (km)	MD
			Délka nově elektrizovaných železničních tratí (km)	MD
			Počet modernizací (počet)	MD
	2	Dopad	Snížení míry nehodovosti na dotčených úsecích (%)	MV
		Výsledek	Zkrácení jízdních dob v osobní dopravě na dotčených úsecích (%)	MD
			Zkrácení jízdních dob v nákladní dopravě na dotčených úsecích (%)	MD
			Dostupnost - snížení ESS (%)	MD
			Zapojení privátního kapitálu (EUR)	MD
		Výstup	Délka rekonstruovaných a nových silnic I.třídy (km)	MD
			Počet postavených obchvatů (počet)	MD
			Počet odstraněných problematických míst (počet)	MD
	3	Dopad	Zvýšení objemu přepravy na dotčených letištích (tuny, počet cestujících)	MD
		Výsledek	Zvýšení počtu pohybů na dotčených letištích (počet)	MD
			Zvýšení přepravní kapacity dotčených letišť (tuny, počet cestujících)	MD
			Zapojení privátního kapitálu (EUR)	MD
		Výstup	Počet upravených letišť (počet)	MD
			Počet podpořených projektů (počet)	MD
	4	Dopad	Zvýšení přepravy na dotčených vodních cestách (tuny, počet cestujících)	MD
		Výsledek	Zvýšení počtu plavebních dnů (dny)	MD
			Zapojení privátního kapitálu (EUR)	MD
		Výstup	Počet upravených přístavů a vodních cest (počet)	MD
			Zvýšení plavební hloubky (cm) x Prodloužení splavnosti (km)	MD

Priorita 2 – Snížení negativních důsledků dopravy na životní prostředí

Číslo priority	Číslo opatření	Úroveň	Indikátor	Zdroj
2	1	Dopad	Snížení počtu obyvatel zasažených hlukem (poč.obyv.)	MD
		Výsledek	Délka silnic a železnic s protihlukovými opatřeními (km)	MD
			Zapojení privátního kapitálu (EUR)	MD
		Výstup	Počet implementovaných změn (počet)	MD
			Délka vybudovaných / rekonstruovaných protihlukových bariér (km)	MD
	2	Dopad	Zvýšení přepravy kontejnerů ekologicky šetrnějšími druhy dopravy (železnice, vodní doprava) (TEU)	MD
		Výsledek	Počet kontejnerů přepravených na dotčených překladištích za rok (TEU)	MD
			Zapojení privátního kapitálu (EUR)	MD
		Výstup	Počet upravených multimodálních center (počet)	MD
			Zvýšení kapacity překladišť nebo přístupových bodů (TEU)	MD
	3	Dopad	Zvýšení podílu biopaliv v dopravě podle směrnice 2003/30/ES (%)	ČSU
		Výsledek	Zvýšení využívání alternativních paliv ve srovnání se současným stavem (%)	MD
			Zapojení privátního kapitálu (EUR)	MD
			Odhad počtu garantovaných pracovních míst (počet)	MD
		Výstup	Počet zařízení (vozidel) pro využití alternativních paliv (počet)	MD
			Počet podpořených projektů (počet)	MD
	4	Dopad	Velikost ovlivněné populace v případě implementace projektu (počet obyvatel)	MD
		Výsledek	Počet dokončených studií (počet)	MD
			Zapojení privátního kapitálu (EUR)	MD
		Výstup	Počet podpořených projektů (počet)	MD

Priorita 3 – Zlepšování environmentální infrastruktury

Číslo priority	Číslo opatření	Úroveň	Indikátor	Zdroj
3	1	Dopad	Zlepšení retenční schopnosti krajiny	MŽP
			Zvýšení biodiverzity toků a jejich okolí	MŽP
		Výsledek	Výměry revitalizovaného území (km ²)	MŽP
			Délka revitalizovaného toku (km)	MŽP
		Výstup	Počet realizovaných projektů	MŽP
	2	Dopad	Zlepšení čistoty vodních toků	MŽP
			Podíl a množství využitých kalů z čistíren odpadních vod (% , t/rok)	MŽP
		Výsledek	Množství odstraněného znečištění ve vypouštěných odpadních vodách: chemická spotřeba kyslíku (CHSK _{Cr} , t/ rok) množství nerozpuštěných látek (t/ rok) biologická spotřeba kyslíku (BSK ₅ , t/ rok)	MŽP
			Délka nových kanalizačních sítí (m)	MŽP
			Počet ekvivalentních obyvatel nově napojených na kanalizaci a čistírnu odpadních vod (EO)	MŽP
			Počet obyvatel nově napojených na vodovod	MŽP
			Počet realizovaných projektů	MŽP
		Výstup	Počet realizovaných projektů	MŽP
	3	Dopad	Zlepšení zdravotního stavu obyvatelstva na lokální úrovni (NUTS III)	MŽP
			Snížení emisí pro splnění emisních stropů (t/rok)	MŽP
			Zlepšení kvality ovzduší v místě realizace pro sledované imisní limity - ve vztahu k původnímu znečištění v místě realizace (%)	MŽP
			Snížení rozlohy území s překračovanými imisními limity vč.meze tolerance (km ²)	
			Zlepšení kvality ovzduší – imisní zátěže v místě realizací projektu (µg/m ³)	MŽP
			Úspora energie oproti původnímu stavu v místě realizace (%)	MŽP
			Zvýšení podílu energie vyrobené z obnovitelných zdrojů v místě realizace (%)	MŽP
			Příspěvek k naplnění směrnic ES (např. rámcové směrnice 96/62/ES a jejích dceřiných směrnic, směrnice 2001/81/ES o emisních stropích, směrnice 2001/80/ES o omezování emisí z velkých spalovacích zařízení, směrnice 2000/76/ES o spalování odpadů a směrnice 1999/13/ES o omezování emisí VOC) a dalších mezinárodních závazků	MŽP
		Výsledek	Velikost snížení emisí relevantních znečišťujících látek v daném území (např. tuhé znečišťující látky – PM ₁₀ , PM ₂₅ , SO ₂ , NO _x , CO, VOC, atd.) (t /rok)	MŽP
			Velikost snížení emisí skleníkových plynů (skleníkové plyny vyjádřené jako CO ₂ ekv.)	MŽP
			Velikost úspory energie (GJ, %)	MŽP
			Množství energie z obnovitelných zdrojů (GJ _t , GJ _e)	MŽP
			Změna instalovaného tepelného výkonu ve vztahu k původní velikosti (MW, %)	MŽP
		Výstup	Počet realizovaných projektů	MŽP

	4	Dopad	Snížení množství odpadu ukládaného na skládkách a jeho podílu na celkové produkci odpadu (% t/rok)	MŽP
			Podíl a množství zpracovaných (recyklovaných) a využitých odpadů (% t/rok)	MŽP
			Vytvoření integrovaných systémů nakládání s odpady počet	MŽP
		Výsledek	Výměra a počet rekultivovaných a sanovaných území (m ² , ks)	MŽP
			Počet rekultivovaných anebo sanovaných území	MŽP
			Podíl a množství vytríděných odpadu (% t/rok)	MŽP
			Plocha sběrných dvorů (m ²)	MŽP
		Výstup	Počet realizovaných projektů	MŽP

Priorita 4 – Technická pomoc

Číslo priority	Číslo opatření	Úroveň	Indikátor	Zdroj
4	1	Dopad	Účinná, odpovědná a kvalitní správa operačního programu	MŽP
		Výsledek	Počet provedených externích kontrol	MŽP
			Počet zasedání Monitorovacího výboru	MŽP
		Výstup	Monitoring	MŽP
			Poměr alokovaných prostředků opatření 4.1 k alokovaným prostředkům na priority 1-3	MŽP
	2	Dopad	Zvýšená efektivnost a hospodárnost při přípravě, realizaci, monitorování, hodnocení operačního programu a zvýšená informovanost veřejnosti	MŽP
		Výsledek	Počet uskutečněných seminářů a workshopů	MŽP
			Počet proškolených osob	MŽP
			Počet návštěvníků webových stránek	MŽP
			Počet vydaných publikací a letáků	MŽP
		Výstup	Školení, kurzy a semináře	MŽP
			Informační a propagační akce	MŽP
			Poměr alokovaných prostředků opatření 4.2 k alokovaným prostředkům priority 1-3	MŽP

6 Publicita programu

Podle článku 46 nařízení Rady (ES) č. 1260/1999 musí členský stát zajistit přiměřeným způsobem všem operačním programům dostatečná informační a propagační opatření, jejichž cílem je zvýšení povědomí veřejnosti o programech samotných a také o pomoci ze strukturálních fondů EU. Podkladem pro zajištění transparentnosti a plné informovanosti o pomoci získávané prostřednictvím strategických programových dokumentů v rámci strukturálních fondů je komunikační akční plán (viz příloha č. 1).

Za zajištění propagace nese v souladu s nařízením Komise (ES) č. 1159/2000 zodpovědnost Řídící orgán programu (v případě Operačního programu Infrastruktura je to MŽP), který v souladu s tímto nařízením zajistí informovanost zúčastněných stran, např.:

- případných příjemců pomoci,
- subjektů, které se podílejí na přípravě projektů,
- hospodářských a sociálních partnerů,
- krajských a obecních orgánů,
- profesních i obchodních subjektů,
- příslušných nestátních neziskových organizací,
- veřejnosti a uživatelů projektů.

Poskytování informací a publicita bude zejména zaměřena na:

- zajištění nezbytné informovanosti pro všechny,
- popis aktivit Evropského fondu regionálního rozvoje (ERDF) včetně podílu a výše spolufinancování výdajů v rámci tohoto strukturálního fondu a stejně tak příležitostí, které nabízená pomoc přináší,
- poskytnutí informací o cílech ERDF a relevantních programových dokumentech široké veřejnosti ve srozumitelné formě,
- zajištění informovanosti o úloze Společenství v poskytování pomoci prostřednictvím ERDF a také o konečných výsledcích této pomoci.

Tyto aktivity v oblasti informovanosti a publicity budou členskou zemí konzultovány s Evropskou komisí. O provedení těchto opatření přijatých pro zajištění propagace pomoci poskytované ze strukturálních fondů bude Česká republika Evropskou komisí informovat v souladu s čl. 37 odst. 2 nařízení Rady (ES) č. 1260/1999 ve výroční či závěrečné zprávě.

Vyhodnocení jednotlivých činností, které zajistí Řídící orgán a Monitorovací výbor OP Infrastruktura za účelem efektivní podpory propagace, bude uvedeno v každé výroční i závěrečné zprávě. Každá tato zpráva o pomoci bude před jejím předložením Evropské komisi schvalována Monitorovacím výborem a stane se veřejným dokumentem.

V návaznosti na činnost Řídícího orgánu bude jak na MŽP, tak na MD působit komunikační úředník, který bude plánovat a zajišťovat akce na podporu propagace a dostatečné informovanosti a bude také poskytovat informace pro případné žadatele, veřejnost i ostatní členské státy EU o podpoře poskytované ze strukturálních fondů.

V rámci sektoru doprava se bude na realizaci publicity programu výrazně podílet Ministerstvo dopravy, a to především prostřednictvím zprostředkujícího subjektu.

Při realizaci požadavků na zajištění informovanosti a publicity o strukturálních fondech (především ERDF) a OP Infrastruktura bude využíváno široké spektrum komunikačních a informačních nástrojů, jejichž volba bude záviset na typu zveřejňovaných informací a také na typu a zaměření cílové skupiny, pro kterou bude informace určena. Počítá se s využitím tištěných propagačních materiálů, organizováním seminářů, konferencí i využíváním internetových stránek obou zúčastněných ministerstev (MŽP, MD). Součástí všech publikovaných informačních materiálů se stane informace o spoluúčasti EU a společně s uvedením symbolu Společenství na titulních stranách, což vyplývá jako povinnost z nařízení EK č. 1159/2000.

K finančnímu zajištění potřebné informovanosti a odpovídající publicity bude využita priorita 4 - Technická pomoc.

7 Zajištění výměny dat

7.1 Monitorovací systém strukturálních fondů (MSSF)

Cílem centrálního monitorovacího systému (MSSF) je zajištění centrálního monitorování podpory zprostředkované z EU. Monitorovací systém (MSSF) byl vytvořen v souladu s článkem č. 34 nařízení Rady (ES) č. 1260/1999 a s nařízením Komise (ES) č. 438/2001, příloha V. Koncepce celého monitorovacího systému je zcela v souladu s usnesením vlády za dne 14. února 2001, č. 148 + Přílohy.

Návrh monitorovacího systému (MSSF) se skládá z těchto tří modulů:

- Centrální modul MSSF – CENTRAL
- Výkonný modul MSSF – MONIT
- Modul SW podpory žadatele MSSF – BENEFIT

Všechny IT moduly mají zcela kompatibilní datovou základnu a jsou propojeny funkčními a bezpečnými rozhraními.

V souladu s nařízením Komise (ES) č. 1159/2000 a článkem č. 35 nařízení Rady (ES) č. 1260/1999 jsou vybrané informace o plánech, operačních programech a projektech prezentovány na Internetu.

7.1.1 Centrální modul MSSF – CENTRAL

Úlohou tohoto centrálního modulu je zajištění monitorování, plánování, postupu a vyhodnocování operačního programu jak z pohledu věcného, tak i finančního monitoringu.

Centrální modul je instalován, provozován a metodicky řízen na Ministerstvu pro místní rozvoj (MMR). Gestorem centrálního modulu je MMR. Gestorem správnosti a úplnosti dat, která budou Evropské komisi prostřednictvím MSSF předávána, je Řídící orgán ve smyslu nařízení (ES) č. 1290/1999 čl. 18, odst. 3, písm. e) a přílohy V nařízení Evropské Komise č. 438/2001. Centrální modul má přímou vazbu na Ministerstvo financí (MF) a umožňuje výměnu všech relevantních údajů i mezi dalšími informačními systémy – **VIOLA** (manažerský a účetní systém pro prostředky ES), **ISPROFIN** (Informační systém programového financování), **CEDR** (centrální evidence dotací z rozpočtu).

7.1.2 Výkonný modul MSSF – MONIT

Modul MONIT zajišťuje výkonné činnosti přípravy a řízení, tzn. výběr projektů, evidenci projektů, monitorování a hodnocení z věcného i finančního hlediska na úrovni projektu a reportování. Je instalován a provozován oběma zprostředkujícími subjekty. Rozvoj tohoto systému metodicky řídí MMR, jeho specifický rozvoj a provozování v rámci OP Infrastruktura zajišťuje MŽP.

7.1.3 Modul MSSF pro žadatele – BENEFIT

Modul BENEFIT slouží jako základní SW nástroj určený pro žadatele o finanční podporu. Tento SW modul umožňuje žadatelům získat elektronickou i papírovou verzi projektových žádostí. Modul BENEFIT také slouží pro další komunikaci při implementování projektu (žádost o platby, reportování).

Zprostředkující subjekt zajistí transfer údajů z těchto formulářů do systému MSSF Monit.

8 Výběrová kritéria žádostí o podporu

Pro výběr projektů budou realizovány celkem 3 fáze posouzení:

1. Posouzení formálních náležitostí (administrativní soulad)
2. Posouzení přijatelnosti (kritéria přijatelnosti)
3. Hodnocení projektu

8.1. Posouzení formálních náležitostí

Představuje kontrolu administrativního souladu, kontrolu formy žádosti a formálních náležitostí, tedy např.

- žádost byla podána v předepsané formě, tištěná žádost je podepsaná žadatelem
- v žádosti jsou vyplněny všechny předepsané údaje
- jsou doloženy všechny povinné přílohy a ověřen jejich obsah

8.2. Posouzení přijatelnosti

Představuje kontrolu přijatelnosti projektu a žadatele s ohledem na základní podmínky programu, finanční a legislativní předpoklady, principy strukturální politiky EU, apod. Toto posouzení představuje podmínku nutnou, nesplnění kritérií přijatelnosti představuje vyloučení projektu z dalšího hodnocení. Posuzováno bude především, zda:

- projekt bude realizován na území České republiky s výjimkou území hl. m. Prahy
- projekt je v souladu s příslušnou legislativou České republiky a Evropské unie
- žádost je v souladu s programem OP Infrastruktura a příslušným opatřením uvedeným v Programovém dodatku
- žadatel splňuje definici pro konečného příjemce podpory uvedenou u příslušného opatření / kategorie
- žadateli nebyl na daný projekt přidělen finanční příspěvek z ostatních operačních programů, Fondu soudržnosti a Iniciativ Společenství, ani o takový finanční příspěvek nežádá. Projekt může být spolufinancován ze státních fondů, ostatních národních veřejných zdrojů a ze zdrojů mezinárodních finančních institucí do výše schváleného spolufinancování.

8.3. Hodnocení projektu

Žádosti, u nichž bude ověřeno, že splňují kritéria formální náležitosti a přijatelnosti projektu, budou následně předmětem odborného posouzení a ekonomického hodnocení dle kritérií pro výběr projektů.

Kritéria pro výběr projektů**1) Relevance projektu – váha 40 %**

Bude hodnocena ekologická/dopravní potřebnost projektu a naléhavost realizace projektu.

Žádost musí prokázat, že předkládaný projekt se pohybuje v příslušném strategickém rámci, a že mezi projektem a příslušnými strategiemi existují vazby. Dále bude hodnoceno, nakolik je projekt v souladu s charakterem a cílem opatření a priorit a se specifickými cíli těchto opatření.

Hodnocení projektu bude odrážet celkový (hospodářský, sociální a environmentální) dopad projektu v kontextu celého programu.

2) Kvalita projektu (technicko-ekonomická) – váha 30 %**a) Technická úroveň projektu**

Žádost musí obsahovat prokázání předpokládaných pozitivních výsledků projektu a odpovídající realistické cíle (a indikátory) opravňující žádost o podporu. Hodnocení projektu bude odrážet celkovou technickou úroveň projektu.

b) Finanční analýza – ekonomický přínos, efektivnost vložených prostředků

Bude hodnocena předpokládaná efektivita využití prostředků (jak budou vstupy přeměněny na výstupy), účinnost (jak přispěje projekt k dosažení cílů programu).

c) Cash-flow předmětu podpory – ekonomická návratnost projektu, udržitelnost (udržení aktivit a výstupů i po skončení projektu)

Hodnocení bude provedeno na základě porovnání celkových výsledků analýz nákladů a výnosů, přičemž budou tyto hodnoty uváženy v kontextu předpokládané udržitelnosti jednotlivých předložených projektů (udržení aktivit a výnosů i po skončení projektu).

3) Ekonomická způsobilost žadatele (subjektu podpory), způsob a výše spolufinancování – váha 20 %**a) Vyhodnocení ekonomické způsobilosti žadatele, způsob a výše spolufinancování a subjekty, které budou projekt spolufinancovat**

Hodnocení žádosti bude zahrnovat vyhodnocení ekonomické způsobilosti (bonity) subjektu žadatele, popřípadě spolufinancujících subjektů metodou finanční analýzy. Součástí hodnocení ekonomické způsobilosti žadatele bude i vyhodnocení dopadů realizace projektu do ekonomiky žadatele. Dále bude hodnocení projektu odrážet výši účasti na spolufinancování příjemcem podpory, případně dalšími subjekty (mezinárodní finanční instituce, zapojení soukromého sektoru) a schopnost předfinancovat projekt.

Nutnost provedení hodnocení (v případě některých opatření sektoru doprava toto kritérium nebude posuzováno) a případnou metodiku hodnocení si vzhledem k specifikům jednotlivých sektorů určí zprostředkující subjekty.

4) Horizontální priority – váha 10 %

Projekt musí být v souladu se všemi horizontálními prioritami, do hodnocení bude projekt zařazen až po doložení následujících horizontálních priorit:

- environmentální faktory, trvale udržitelný rozvoj - pozitivní vliv realizace projektu na životní prostředí a pozitivní vliv projektu na hospodářskou a sociální dimenzi

udržitelného rozvoje (žádost musí obsahovat informace o předpokládaných vlivech na životní prostředí a udržitelný rozvoj, informaci zda je projekt soustředěn hlavně na životní prostředí, zda je projekt šetrný k životnímu prostředí, zda je projekt ekologicky neutrální)

- rovné příležitosti - respektování vlivu projektu z hlediska principu rovných příležitostí (všechny projekty by měly respektovat princip rovných příležitostí, tj. zajištění přístupu pro každého z cílové skupiny, např. zajištění přístupu k veřejné dopravě, atd. Projekty nesmí působit negativně na rovné příležitosti a vést k diskriminaci)
- informační společnost - zaměření projektu na rozvoj informační společnosti (žádost musí obsahovat informaci, zda a jakým způsobem projekt přispívá k rozvoji informační společnosti; zda je projekt neutrální k rozvoji informační společnosti)
- rozvoj regionů - umístění projektu v některém z regionů se soustředěnou podporou státu (hospodářsky slabé, strukturálně postižené, venkovské regiony), souvislost projektového návrhu s konkrétními potřebami a problémy cílového regionu, projekt přispívá k vyváženému rozvoji regionů (žádost musí obsahovat informaci o potřebě realizace navrhovaných typů projektů).

Seznam tabulek

Tab. č. 1 : Přehled veřejné podpory u jednotlivých opatření	11
Tab. č. 2: Indikativní finanční rámec opatření 1.1 (v EUR).....	20
Tab. č. 3: Indikativní finanční rámec opatření 1.2 (v EUR).....	22
Tab. č. 4: Indikativní finanční rámec opatření 1.3 (v EUR).....	24
Tab. č. 5: Indikativní finanční rámec opatření 1.4 (v EUR).....	26
Tab. č. 6: Indikativní finanční rámec opatření 2.1 (v EUR).....	30
Tab. č. 7: Indikativní finanční rámec opatření 2.2 (v EUR).....	32
Tab. č. 8: Indikativní finanční rámec opatření 2.3 (v EUR).....	35
Tab. č. 9: Indikativní finanční rámec opatření 2.4 (v EUR).....	37
Tab. č. 10: Indikativní finanční rámec opatření 3.1 (v EUR).....	40
Tab. č. 11: Indikativní finanční rámec opatření 3.2 (v EUR).....	43
Tab. č. 12: Indikativní finanční rámec opatření 3.3 (v EUR).....	46
Tab. č. 13: Indikativní finanční rámec opatření 3.4 (v EUR).....	48
Tab. č. 14: Indikativní finanční rámec opatření 4.1 (v EUR).....	51
Tab. č. 15: Indikativní finanční rámec opatření 4.2 (v EUR).....	52
Tab. č. 16: Programové indikátory	53

Seznam zkratek

AGC	Evropská dohoda o mezinárodních železničních magistrálách (European Agreement on Main International Railway Lines)
AGTC	Evropská dohoda o nejdůležitějších trasách mezinárodní kombinované dopravy a souvisejících objektech (European Agreement on Important International Combined Transport Lines and Related Installations)
BENEFIT	Informační systém pro žadatele (Information System for the Applicants)
BSK ₅	biologická pětidenní spotřeba kyslíku (BOD ₅ Biological five-days oxygen demand)
CEDR	Centrální evidence dotací z rozpočtu (Central Evidence of Subsidies from the State Budget)
CENTRAL	Centrální informační systém MSSF (Central Information System for MSSF)
CNG	stlačený zemní plyn (Compressed Natural Gas)
CO	oxid uhelnatý (carbon monoxide)
CO ₂	oxid uhličitý (carbon dioxide)
CSF	Rámec podpory společenství (Community Support Framework)
ČOV	čistírna odpadních vod (waste water treatment plant)
ČSÚ	Český statistický úřad (Czech Statistical Office)
ČR	Česká republika (Czech Republic)
EECONET	Evropská ekologická síť (European Ecological Network)
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)
EO	ekvivalentní obyvatel (Population Equivalent) - definice je uvedena v nařízení vlády č. 61/2003 Sb.
ERDF	Evropský fond regionálního rozvoje (European Regional Development Fund)
ES	Evropské společenství (European Community)
EU	Evropská unie (European Union)
HDP	hrubý domácí produkt (GDP Gross Domestic Product)
CHKO	Chráněná krajinná oblast (PLA Protected Landscape Area)
CHOPAV	Chráněná oblast přirozené akumulace podzemních vod (Boundary of water accumulation protected areas)
CHSK _{Cr}	chemická spotřeba kyslíku stanovená dvojchromanovou metodou (COD _{Cr} chemical oxygen demand /chromium/)

ICT	informační a komunikační technologie (Information and Communication Technologies)
IS	informační společnost (Information Society)
ISPA	Nástroj předvstupních strukturálních politik (Instrument for Structural Policies for Pre-Accession)
KAP	Komunikační akční plán (Communication Action Plan)
KO	komunální odpad (municipal waste)
LPG	směs zkapalněného propanu a butanu (Liquefied Petroleum Gas)
MD	Ministerstvo dopravy (Ministry of Transport)
MF	Ministerstvo financí (Ministry of Finance)
MMR	Ministerstvo pro místní rozvoj (Ministry of Regional Development)
MPO	Ministerstvo průmyslu a obchodu (Ministry of Industry and Trade)
MSSF	Monitorovací systém strukturálních fondů ES (Monitoring System for Structural Funds)
MV	Ministerstvo vnitra (Ministry of Interior)
MZd	Ministerstvo zdravotnictví (Ministry of Health)
MZe	Ministerstvo zemědělství (Ministry of Agriculture)
MŽP	Ministerstvo životního prostředí (Ministry of the Environment)
NL	nerozpuštěné látky (insoluble substances)
NNO	nestátní neziskové organizace (non-state non-profit organisations)
NO _x	směs oxidů dusíku (various Nitrogen Oxides)
NP	národní park (National Park)
NRP	Národní rozvojový plán (National Development Plan)
NUTS	Nomenklatura územních statistických jednotek (Nomenclature of Territorial Statistical Units)
OP	Operační program (Operational programme)
PAU	polycyklické aromatické uhlovodíky (polycyclic aromatic hydrocarbons)
Ro – La	Přeprava kamionů po železnici – Rollende Landstrasse (Rolling Road – Transport of complete road vehicles on trains)
ŘSD ČR	Ředitelství silnic a dálnic ČR (Road and Motorway Directorate of the 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)

SR	Státní rozpočet (The State Budget)
SROP	Společný regionální operační program (Joint Regional Operational Programme)
SWOT	Analýza silných a slabých stránek, příležitostí a ohrožení (Strengths-Weaknesses-Opportunities-Threats Analysis)
TEN-T	Transevropské dopravní sítě (Trans European Transport Networks)
TEU	normalizovaná statistická jednotka - 20 stop kontejneru ISO I (Technical Equivalent Unit – of 20 Foot ISO I Container)
TINA	Posouzení potřeb dopravní infrastruktury (Transport Infrastructure Needs Assessment)
VOC	těkavé organické látky (volatile organic compounds)
ŽP	životní prostředí (environment)

Příloha č.1

Komunikační akční plán

Informační a propagační opatření týkající se pomoci ze SF jsou určena ke zvýšení povědomí veřejnosti o činnosti Evropské unie, pomoci ze strukturálních fondů a zejména Operačnímu programu Infrastruktura.

Řídící orgán bude, v souladu s nařízením Komise (ES) č. 1159/2000 o informačních a propagačních opatřeních, která mají být prováděna členskými státy v souvislosti s pomocí ze strukturálních fondů, organizovat aktivity k propagaci strukturálních fondů a každoročně informovat Komisi o mimo jiné podniknutých iniciativách, které naplní příslušné propagační akce.

Za propagaci odpovídá Řídící orgán, který pověří komunikační úředníky pro oblast dopravy a životního prostředí uskutečňováním tohoto Komunikačního akčního plánu.

Propagace probíhá ve spolupráci s dotčenými ministerstvy, SFŽP a Evropskou komisí.

Záměr	Efektivní komunikační a publikační strategie má za úkol podpořit všechny činnosti, které vyplývají z jednotlivých priorit Operačního programu Infrastruktura.
Cíl	Propagovat pozitivním způsobem programový dokument, priority a opatření v něm obsažené a stejně tak přínos strukturálních fondů EU, především Evropského fondu regionálního rozvoje (ERDF) pro Českou republiku.
Úkol	Informovat všemi dostupnými komunikačními prostředky potenciální konečné příjemce o úloze a možnostech ERDF v poskytování finanční podpory.
Opatření	Komunikační a publikační postupy využívané pro Operační program Infrastruktura budou v souladu s Komunikačním akčním plánem NRP/CSF.
Prostředky	Internetové stránky relevantních ministerstev Informační bulletiny Tisková prohlášení Vydávané články Metodické návody („best practice“) Plakáty/prezentační tabule
Vyhodnocení	Vyhodnocení, ve kterém budou zvažovány všechny aspekty implementace Operačního programu Infrastruktura, provede Monitorovací výbor. Výroční hodnocení bude poskytovat prostor pro doplnění a vylepšení aktivit vedoucích k účinné propagaci Operačního programu Infrastruktura u všech zájemců.
Financování	Přesný rozpočet Komunikačního akčního plánu bude stanovován průběžně. Předpokládá se financování v rámci priority Technická pomoc.

Rámcová náplň KAP**1. Záměry a cíle**

Záměrem je ustavit komunikační mechanismy v rámci programu a informovat potenciální a konečné příjemce a další cílové skupiny o možnostech nabízených společnou pomocí Evropské unie a členských států, aby byla zaručena transparentnost pomoci z SF, informovat širokou veřejnost o úloze, kterou hraje Evropská unie v poskytované pomoci a o jejích výsledcích.

Předávané informace budou dvojího charakteru:

- 1) informace pro konečné příjemce
 - a) o Operačním programu Infrastruktura a jeho opatřeních a možnostech podpory,
 - b) které podpoří kvalitu předkládaných projektů a žádostí,
- 2) informace pro odbornou veřejnost a další cílové skupiny o pomoci EU pro oblast infrastruktury.

2 . Cílové skupiny

- potenciální koneční příjemci pomoci,
- obchodní a profesní organizace,
- úřady státní správy,
- hospodářští a sociální partneři,
- nevládní organizace,
- veřejnost.

3 . Opatření

Prostředky a metody se budou lišit tak, aby byly co nejlépe zaměřeny na vybranou cílovou skupinu. Tyto metody budou monitorovány, aby bylo zaručeno, že byly použity správně. Pro naplnění Komunikačního akčního plánu jsou klíčové oblasti komunikace podrobně popsány navrhovanými opatřeními.

PUBLIKACE

Tištěné brožury budou v základních rysech seznamovat s pomocí čerpanou ze strukturálních fondů EU a zaměří se především na jednotlivá opatření OP Infrastruktura. Zároveň budou obsahovat soubor pokynů, usnadňujících přihlášení se do programu, popis přihlašovacího procesu, výběrová kritéria a možnou výši podpory. Budou adresovány všem cílovým skupinám, monitoring bude probíhat jako každoročně hodnotící proces s pravidelnou aktualizací. K dispozici budou na MD, MŽP a SFŽP.

PERIODIKA

V intervalech půl roku bude v odborných periodikách MD a MŽP shrnut postup realizace OP Infrastruktura za uplynulou dobu a představeny očekávané události. Nutno podotknout, že s touto praxí již bylo započato.

SEMINÁŘE

Pracovní setkání (workshopy) se budou konat v průběhu celého programovacího období, tj. 2004 - 2006. Tematicky se zaměří především na přihlašování a schvalování žádostí, monitorování a hodnocení. Jako účastníci seminářů budou přizváni především potenciální příjemci finanční podpory a odborná veřejnost.

TISKOVÉ ZPRÁVY

Zprostředkující subjekty a Řídící orgán budou poskytovat tiskové zprávy o postupu realizace projektů s finanční pomocí ze SF.

ROČNÍ KALENDÁŘ

Na každý rok zvlášť v programovacím období 2004 - 2006 bude připraven kalendář významných akcí, které se v daném roce očekávají ve vztahu k realizaci OPI. Bude sloužit všem cílovým skupinám k předběžné informaci o očekávaných akcích v souvislosti s OP Infrastruktura.

WEBOVÉ STRÁNKY

Na serverech MD ČR a MŽP ČR jsou zveřejněny stránky věnované tematice OP Infrastruktura. Nutno podotknout, že text OP Infrastruktura byl zpřístupněn na webových stránkách již v průběhu jeho přípravy a odborná i laická veřejnost se tak s ním mohla seznámit již v jednotlivých fázích tvorby. Na webových stránkách budou průběžně publikována roční a výroční hodnocení programu, všechny tiskové zprávy, informace o seminářích a tiskových konferencích, zápisy z jednání Řídícího a Monitorovacího výboru, metodické pokyny a formuláře pro potenciální příjemce finanční podpory ze SF.

4 . Monitorování a hodnocení Komunikačního akčního plánu

Výroční zpráva a o realizaci bude obsahovat informace o opatřeních v oblasti propagace v souladu s článkem 35 nařízení Rady (ES) č. 1260/1999.

Realizace Komunikačního akčního plánu bude pravidelně monitorována. Základem monitorování bude roční hodnocení, které připraví Monitorovací výbor. Výroční hodnocení poskytne prostor pro doplnění a zlepšení aktivit vedoucích k účinné propagaci OP Infrastruktura u všech zájemců.

Monitorovací ukazatele

Metoda	Monitorovací ukazatele (realizace a výsledky)	Cílová skupina	Dopadový indikátor
Publikace	Počet vytištěných výtisků Počet distribuovaných výtisků Počet kopií stažených z webových stránek	všechny cílové skupiny	Zlepšení/zhoršení přístupu k informacím Odhadovaný počet oslovených osob v jednotlivých cílových skupinách
Plakátová a letáková kampaň	Počet vytištěných plakátů	všechny cílové skupiny	Zlepšení/zhoršení přístupu k informacím Odhadovaný počet oslovených osob v jednotlivých cílových skupinách
Spolupráce s masmédií	Počet tiskových konferencí Počet rozhovorů s tiskem Počet vydaných tiskových zpráv	Média	Zlepšení/zhoršení přístupu k informacím Odhadovaný počet oslovených osob v jednotlivých cílových skupinách
Internetové stránky	Počet webových stránek Počet databází Počet návštěvníků webových stránek	všechny cílové skupiny	Zlepšení/zhoršení přístupu k informacím Odhadovaný počet oslovených osob v jednotlivých cílových skupinách
Semináře/workshopy/konference/soutěže/výstavy/účast na veletrzích/kulaté stoly	Počet akcí Počet účastníků	všechny cílové skupiny	Zlepšení/zhoršení přístupu k informacím Odhadovaný počet oslovených osob v jednotlivých cílových skupinách

5. Financování Komunikačního akčního plánu

Financování informačních a propagačních opatření bude zajištěno v rámci priority Technická pomoc. Na tyto aktivity bude vyčleněno 17,7 % z celkové alokace OP Infrastruktura na prioritu č. 4 – Technická pomoc.

6. Zodpovědnost za realizaci

Řídící orgán OP Infrastruktura je ustanoven na Ministerstvu životního prostředí – Odbor integrovaného financování.

Kontaktní osoba: Ing. Tomáš Oliva
Ředitel Odboru integrovaného financování
Adresa: Ministerstvo životního prostředí
Vršovická 65, 100 10 Praha 10
Telefon: +420 267 122 530
Fax: +420 272 744 944

Řídící orgán (MŽP) deleguje výkony některých činností v sektoru životního prostředí na SFŽP a v sektoru dopravy na Ministerstvo dopravy, tj. MD zodpovídá za prioritu 1 – Modernizace a rozvoj dopravní infrastruktury celostátního významu a prioritu 2 – Snižování negativních důsledků dopravy na životní prostředí. MD bude zodpovědné zejména za transparentní výběr projektů, implementaci projektů a další činnosti na základě dohody mezi MD a MŽP.

7. Kontakty na zprostředkující subjekty

Ministerstvo dopravy
Odbor mezinárodních vztahů a EU
Oddělení implementace fondů EU

Kontaktní osoba: Ing. Jaromír Slezák,
vedoucí oddělení
Adresa: Nábřeží L. Svobody 12
110 15 Praha 1
Telefon: +420 972 231 152
Fax: +420 972 231 145

Státní fond životního prostředí

Kontaktní osoba: Ing. Andrej Mudray
ředitel
Adresa: Kaplanova 1931/1
148 00 Praha 11
Telefon: +420 267 994 302
Fax: +420 272 936 597

Finanční rámec pro OP Infrastruktura pro léta 2004 – 2006 v běžných cenách (EUR)

Priority	Veřejné zdroje celkem	Veřejné zdroje financování									
		Spolufinancování EU					Národní spolufinancování				
		Celkem	ERDF	ESF	EAGGF	FIFG	Celkem	SR	Rozpočty krajů	Rozpočty obcí	Ostatní (stát. fondy)*
Priorita 1¹											
Rok 2004	26 639 383	19 594 655	19 594 655				7 044 728		653 102		6 391 626
Rok 2005	38 156 101	28 065 801	28 065 801				10 090 300		935 451		9 154 849
Rok 2006	49 499 908	36 409 762	36 409 762				13 090 146		1 213 560		11 876 586
Celkem	114 295 392	84 070 218	84 070 218				30 225 174		2 802 113		27 423 061
Priorita 2²											
Rok 2004	4 610 363	3 457 772	3 457 772				1 152 591	172 875			979 716
Rok 2005	6 603 510	4 952 633	4 952 633				1 650 877	247 614			1 403 263
Rok 2006	8 566 733	6 425 050	6 425 050				2 141 683	321 229			1 820 454
Celkem	19 780 606	14 835 455	14 835 455				4 945 151	741 718			4 203 433
Priorita 3³											
Rok 2004	45 096 065	33 118 250	33 118 250				11 977 815			6 585 617	5 392 198
Rok 2005	64 591 960	47 435 906	47 435 906				17 156 054			9 432 705	7 723 349
Rok 2006	83 795 146	61 538 598	61 538 598				22 256 548			12 237 047	10 019 501
Celkem	193 483 171	142 092 754	142 092 754				51 390 417			28 255 369	23 135 048
Priorita 4⁴											
Rok 2004	1 666 308	1 249 731	1 249 731				416 577	416 577			
Rok 2005	2 386 684	1 790 013	1 790 013				596 671	596 671			
Rok 2006	3 096 245	2 322 184	2 322 184				774 061	774 061			
Celkem	7 149 237	5 361 928	5 361 928				1 787 309	1 787 309			
Celkem											
Rok 2004	78 012 119	57 420 408	57 420 408				20 591 711	589 452	653 102	6 585 617	12 763 540
Rok 2005	111 738 255	82 244 353	82 244 353				29 493 902	844 285	935 451	9 432 705	18 281 461
Rok 2006	144 958 032	106 695 594	106 695 594				38 262 438	1 095 290	1 213 560	12 237 047	23 716 541
Celkem	334 708 406	246 360 355	246 360 355				88 348 051	2 529 027	2 802 113	28 255 369	54 761 542

Pozn.: * pro prioritu 1,2 - SFDI (pro opatření 2.3 a 2.4 ostatní zdroje), pro prioritu 3 – SFŽP

¹ Priorita 1 je spolufinancována ze SFDI, kromě opatření 1.3 Modernizace letišť nadregionálního významu, kde se předpokládá spolufinancování z rozpočtu krajů.

² Priorita 2 je spolufinancována ze SFDI a ze státního rozpočtu. Prostředky státního rozpočtu budou poskytovány z kapitoly 327 MD v souladu se zákonem č. 218/2000 (rozpočtová pravidla) a ve smyslu vyhlášky 40/2001 Sb. Ministerstva financí ze dne 19. ledna 2001 o účasti státního rozpočtu na financování programů reprodukce majetku.

³ Priorita 3 bude spolufinancována ze SFŽP, vlastních zdrojů žadatele (převážně rozpočtů obcí) a počítá se s možností spolufinancování opatření 3.2 ze státního rozpočtu, prostřednictvím programů MZe. Pravidla pro případné čerpání vzejdou z jednání Meziresortní koordinační skupiny pro oblast vodního hospodářství (viz kapitola 3.5).

⁴ Prostředky pro spolufinancování priority 4 budou poskytovány ze státního rozpočtu z kapitoly 315 MŽP a kapitoly 327 MD v souladu se zákonem č. 218/2000 (rozpočtová pravidla) a ve smyslu vyhlášky 40/2001 Sb. Ministerstva financí ze dne 19. ledna 2001 o účasti státního rozpočtu na financování programů reprodukce majetku. V případě, že bude konečným příjemcem SFŽP, budou projekty spolufinancovány z rozpočtu SFŽP.

Indikativní finanční alokace podle opatření – Operační program Infrastruktura 2004-2006 celkem (v €)

Priority a opatření 2004-2006	Veřejné zdroje celkem	Veřejné zdroje financování									
		Spolufinancování EU					Národní spolufinancování				
		Celkem	ERDF	ESF	EAGGF	FIFG	Celkem	SR	Rozpočty krajů	Rozpočty obcí	Ostatní (stát. fondy)*
Opatření 1.1	50 442 588	37 831 941	37 831 941				12 610 647				12 610 647
Opatření 1.2	44 836 845	33 627 634	33 627 634				11 209 211				11 209 211
Opatření 1.3	7 005 282	4 203 169	4 203 169				2 802 113		2 802 113		
Opatření 1.4	12 010 677	8 407 474	8 407 474				3 603 203				3 603 203
Priorita 1 celkem	114 295 392	84 070 218	84 070 218				30 225 174		2 802 113		27 423 061
Opatření 2.1	3 956 457	2 967 343	2 967 343				989 114				989 114
Opatření 2.2	9 890 393	7 417 795	7 417 795				2 472 598				2 472 598
Opatření 2.3	3 956 416	2 967 312	2 967 312				989 104	494 551			494 553
Opatření 2.4	1 977 340	1 483 005	1 483 005				494 335	247 167			247 168
Priorita 2 celkem	19 780 606	14 835 455	14 835 455				4 945 151	741 718			4 203 433
Opatření 3.1	16 912 484	13 529 986	13 529 986				3 382 498			1 691 249	1 691 249
Opatření 3.2	82 986 401	60 580 073	60 580 073				22 406 328			11 203 164	11 203 164
Opatření 3.3	44 110 378	30 877 264	30 877 264				13 233 114			7 939 869	5 293 245
Opatření 3.4	49 473 908	37 105 431	37 105 431				12 368 477			7 421 087	4 947 390
Priorita 3 celkem	193 483 171	142 092 754	142 092 754				51 390 417			28 255 369	23 135 048
Opatření 4.1	4 330 540	3 247 905	3 247 905				1 082 635	1 082 635			
Opatření 4.2	2 818 697	2 114 023	2 114 023				704 674	704 674			
Priorita 4 celkem	7 149 237	5 361 928	5 361 928				1 787 309	1 787 309			
ERDF celkem		246 360 355	246 360 355								
ESF celkem											
EAGGF celkem											
FIFG celkem											
OP Infrastruktura celkem	334 708 406	246 360 355	246 360 355				88 348 051	2 529 027	2 802 113	28 255 369	54 761 542

Pozn.: * pro prioritu 1,2 - SFDI (pro opatření 2.3 a 2.4 ostatní zdroje), pro prioritu 3 - SFŽP

Indikativní finanční alokace podle opatření - Operační program Infrastruktura 2004 (v €)

Priority a opatření 2004	Veřejné zdroje celkem	Veřejné zdroje financování									
		Spolufinancování EU					Národní spolufinancování				
		Celkem	ERDF	ESF	EAGGF	FIFG	Celkem	SR	Rozpočty krajů	Rozpočty obcí	Ostatní (stát. fondy)*
Opatření 1.1	11 756 900	8 817 675	8 817 675				2 939 225				2 939 225
Opatření 1.2	10 450 341	7 837 756	7 837 756				2 612 585				2 612 585
Opatření 1.3	1 632 755	979 653	979 653				653 102		653 102		
Opatření 1.4	2 799 387	1 959 571	1 959 571				839 816				839 816
Priorita 1 celkem	26 639 383	19 594 655	19 594 655				7 044 728		653 102		6 391 626
Opatření 2.1	922 151	691 613	691 613				230 538				230 538
Opatření 2.2	2 305 203	1 728 902	1 728 902				576 301				576 301
Opatření 2.3	922 141	691 606	691 606				230 535	115 267			115 268
Opatření 2.4	460 868	345 651	345 651				115 217	57 608			57 609
Priorita 2 celkem	4 610 363	3 457 772	3 457 772				1 152 591	172 875			979 716
Opatření 3.1	3 941 876	3 153 500	3 153 500				788 376			394 188	394 188
Opatření 3.2	19 342 045	14 119 693	14 119 693				5 222 352			2 611 176	2 611 176
Opatření 3.3	10 281 020	7 196 714	7 196 714				3 084 306			1 850 584	1 233 722
Opatření 3.4	11 531 124	8 648 343	8 648 343				2 882 781			1 729 669	1 153 112
Priorita 3 celkem	45 096 065	33 118 250	33 118 250				11 977 815			6 585 617	5 392 198
Opatření 4.1	1 009 340	757 005	757 005				252 335	252 335			
Opatření 4.2	656 968	492 726	492 726				164 242	164 242			
Priorita 4 celkem	1 666 308	1 249 731	1 249 731				416 577	416 577			
ERDF celkem		57 420 408	57 420 408								
ESF celkem											
EAGGF celkem											
FIFG celkem											
OP Infrastruktura celkem	78 012 119	57 420 408	57 420 408				20 591 711	589 452	653 102	6 585 617	12 763 540

Pozn.: * pro prioritu 1,2 - SFDI (pro opatření 2.3 a 2.4 ostatní zdroje), pro prioritu 3 - SFŽP

Indikativní finanční alokace podle opatření - Operační program Infrastruktura 2005 celkem (v €)

Priority a opatření 2005	Veřejné zdroje celkem	Veřejné zdroje financování									
		Spolufinancování EU					Národní spolufinancování				
		Celkem	ERDF	ESF	EAGGF	FIFG	Celkem	SR	Rozpočty krajů	Rozpočty obcí	Ostatní (stát. fondy)*
Opatření 1.1	16 839 633	12 629 725	12 629 725				4 209 908				4 209 908
Opatření 1.2	14 968 225	11 226 169	11 226 169				3 742 056				3 742 056
Opatření 1.3	2 338 627	1 403 176	1 403 176				935 451		935 451		
Opatření 1.4	4 009 616	2 806 731	2 806 731				1 202 885				1 202 885
Priorita 1 celkem	38 156 101	28 065 801	28 065 801				10 090 300		935 451		9 154 849
Opatření 2.1	1 320 814	990 611	990 611				330 203				330 203
Opatření 2.2	3 301 785	2 476 339	2 476 339				825 446				825 446
Opatření 2.3	1 320 800	990 600	990 600				330 200	165 100			165 100
Opatření 2.4	660 111	495 083	495 083				165 028	82 514			82 514
Priorita 2 celkem	6 603 510	4 952 633	4 952 633				1 650 877	247 614			1 403 263
Opatření 3.1	5 646 022	4 516 818	4 516 818				1 129 204			564 602	564 602
Opatření 3.2	27 703 983	20 223 907	20 223 907				7 480 076			3 740 038	3 740 038
Opatření 3.3	14 725 703	10 307 992	10 307 992				4 417 711			2 650 627	1 767 084
Opatření 3.4	16 516 252	12 387 189	12 387 189				4 129 063			2 477 438	1 651 625
Priorita 3 celkem	64 591 960	47 435 906	47 435 906				17 156 054			9 432 705	7 723 349
Opatření 4.1	1 445 697	1 084 273	1 084 273				361 424	361 424			
Opatření 4.2	940 987	705 740	705 740				235 247	235 247			
Priorita 4 celkem	2 386 684	1 790 013	1 790 013				596 671	596 671			
ERDF celkem		82 244 353	82 244 353								
ESF celkem											
EAGGF celkem											
FIFG celkem											
OP Infrastruktura celkem	111 738 255	82 244 353	82 244 353				29 493 902	844 285	935 451	9 432 705	18 281 461

Pozn.: * pro prioritu 1,2 - SFDI (pro opatření 2.3 a 2.4 ostatní zdroje), pro prioritu 3 - SFŽP

Indikativní finanční alokace podle opatření - Operační program Infrastruktura 2006 celkem (v €)

Priority a opatření 2006	Veřejné zdroje celkem	Veřejné zdroje financování									
		Spolufinancování EU					Národní spolufinancování				
		Celkem	ERDF	ESF	EAGGF	FIFG	Celkem	SR	Rozpočty krajů	Rozpočty obcí	Ostatní (stát. fondy)*
Opatření 1.1	21 846 055	16 384 541	16 384 541				5 461 514				5 461 514
Opatření 1.2	19 418 279	14 563 709	14 563 709				4 854 570				4 854 570
Opatření 1.3	3 033 900	1 820 340	1 820 340				1 213 560		1 213 560		
Opatření 1.4	5 201 674	3 641 172	3 641 172				1 560 502				1 560 502
Priorita 1 celkem	49 499 908	36 409 762	36 409 762				13 090 146		1 213 560		11 876 586
Opatření 2.1	1 713 492	1 285 119	1 285 119				428 373				428 373
Opatření 2.2	4 283 405	3 212 554	3 212 554				1 070 851				1 070 851
Opatření 2.3	1 713 475	1 285 106	1 285 106				428 369	214 184			214 185
Opatření 2.4	856 361	642 271	642 271				214 090	107 045			107 045
Priorita 2 celkem	8 566 733	6 425 050	6 425 050				2 141 683	321 229			1 820 454
Opatření 3.1	7 324 586	5 859 668	5 859 668				1 464 918			732 459	732 459
Opatření 3.2	35 940 373	26 236 473	26 236 473				9 703 900			4 851 950	4 851 950
Opatření 3.3	19 103 655	13 372 558	13 372 558				5 731 097			3 438 658	2 292 439
Opatření 3.4	21 426 532	16 069 899	16 069 899				5 356 633			3 213 980	2 142 653
Priorita 3 celkem	83 795 146	61 538 598	61 538 598				22 256 548			12 237 047	10 019 501
Opatření 4.1	1 875 503	1 406 627	1 406 627				468 876	468 876			
Opatření 4.2	1 220 743	915 557	915 557				305 186	305 186			
Priorita 4 celkem	3 096 245	2 322 184	2 322 184				774 061	774 061			
ERDF celkem		106 695 594	106 695 594								
ESF celkem											
EAGGF celkem											
FIFG celkem											
OP Infrastruktura celkem	144 958 032	106 695 594	106 695 594				38 262 438	1 095 290	1 213 560	12 237 047	23 716 541

Pozn.: * pro prioritu 1,2 - SFDI (pro opatření 2.3 a 2.4 ostatní zdroje), pro prioritu 3 - SFŽP