

Operační program

DOPRAVA

Výroční zpráva za rok 2007



Duben 2008

OBSAH

1. IDENTIFIKACE	5
2. PŘEHLED PROVÁDĚNÍ OPERAČNÍHO PROGRAMU	7
2.1. DOSAŽENÝ POKROK A JEHO ANALÝZA	8
2.1.1. Informace o věcném pokroku operačního programu	8
2.1.2. Finanční pokrok operačního programu	10
2.1.3. Informace o rozpisu využití fondů	12
2.1.4. Pomoc podle cílových skupin	12
2.1.5. Vracená nebo znovu použitá pomoc	13
2.1.6. Kvalitativní analýza	13
2.2. INFORMACE O SOULADU S PRÁVNÍMI PŘEDPISY SPOLEČENSTVÍ	13
2.3. ZÁVAŽNÉ PROBLÉMY, KTERÉ SE OBJEVILY, A PŘIJATÁ OPATŘENÍ K JEJICH ODSTRANĚNÍ	14
2.4. PŘÍPADNÉ ZMĚNY V SOUVISLOSTI S PROVÁDĚNÍM OP	14
2.5. PŘÍPADNÁ PODSTATNÁ ZMĚNA [DLE ČL. 57 NAŘÍZENÍ RADY (ES)]	14
2.6. DOPLŇKOVOST S JINÝMI NÁSTROJI	14
2.7. OPATŘENÍ K MONITOROVÁNÍ	15
2.8. PŘÍPADNÁ NÁRODNÍ VÝKONNOSTNÍ REZERVA (POUZE PRO ROČNÍ PROVÁDĚCÍ ZPRÁVU PŘEDLOŽENOU ZA ROK 2010)	15
3. PROVÁDĚNÍ PODLE PRIORITYNÍCH OS	16
3.1. PRIORITYNÍ OSA 1: MODERNIZACE ŽELEZNIČNÍ SÍTĚ TEN-T	16
3.1.1. Dosažený pokrok a jeho analýza	16
3.1.1.1. Informace o věcném a finančním pokroku prioritní osy 1	16
3.1.1.2. Kvalitativní analýza	18
3.2. PRIORITYNÍ OSA 2: VÝSTAVBA A MODERNIZACE DÁLNIČNÍ A SILNIČNÍ SÍTĚ TEN-T	18
3.2.1. Dosažený pokrok a jeho analýza	18
3.2.1.1. Informace o věcném a finančním pokroku prioritní osy 2	18
3.2.1.2. Kvalitativní analýza	20
3.3. PRIORITYNÍ OSA 3: MODERNIZACE ŽELEZNIČNÍ SÍTĚ MIMO SÍŤ TEN-T	20
3.3.1. Dosažený pokrok a jeho analýza	20
3.3.1.1. Informace o věcném a finančním pokroku prioritní osy 3	20
3.3.1.2. Kvalitativní analýza	22
3.4. PRIORITYNÍ OSA 4: MODERNIZACE SILNIC I. TŘÍDY MIMO TEN-T	23
3.4.1. Dosažený pokrok a jeho analýza	23
3.4.1.1. Informace o věcném a finančním pokroku prioritní osy 4	23
3.4.1.2. Kvalitativní analýza	25
3.5. PRIORITYNÍ OSA 5: MODERNIZACE A ROZVOJ PRAŽSKÉHO METRA A SYSTÉMŮ ŘÍZENÍ SILNIČNÍ DOPRAVY V HL. M. PRAZE	25
3.5.1. Dosažený pokrok a jeho analýza	25
3.5.1.1. Informace o věcném a finančním pokroku prioritní osy 5	25
3.5.1.2. Kvalitativní analýza	26
3.6. PRIORITYNÍ OSA 6: PODPORA MULTIMODÁLNÍ NÁKLADNÍ PŘEPRAVY A ROZVOJ VNITROZEMSKÉ VODNÍ DOPRAVY	26
3.6.1. Dosažený pokrok a jeho analýza	26
3.6.1.1. Informace o věcném a finančním pokroku prioritní osy 6	26
3.6.1.2. Kvalitativní analýza	29

3.7.	PRIORITNÍ OSA 7: TECHNICKÁ POMOC	29
3.7.1.	Dosažený pokrok a jeho analýza	29
3.7.1.1.	<i>Informace o věcném a finančním pokroku prioritní osy 7</i>	29
3.7.1.2.	<i>Kvalitativní analýza</i>	32
4.	VELKÉ PROJEKTY	33
5.	TECHNICKÁ POMOC	35
6.	PUBLICITA	37
6.1.	POŽADAVKY VYPLÝVAJÍCÍ Z NAŘÍZENÍ KOMISE 1828/2006	37
6.2.	PŘEHLED KOMUNIKAČNÍCH A PROPAGAČNÍCH AKTIVIT REALIZOVANÝCH ŘO OPD V ROCE 2007 38	
7.	SEZNAM ZKRATEK	40
8.	SEZNAM TABULEK A GRAFŮ	41
9.	SEZNAM PŘÍLOH	41

1. Identifikace

Operační program Doprava je realizován na základě evropské politiky hospodářské a sociální soudržnosti, v rámci cíle Konvergence v programovém období 2007–2013 a je jedním tématických operačních programů v ČR.

Operační program	Dotčený cíl: Konvergence
	Dotčená způsobilá oblast: Česká republika CZ0
	Programové období: 2007-2013
	Číslo programu (CCI): CCI 2007CZ161PO007
	Název programu: Operační program Doprava
Výroční zpráva o provádění:	Rok za nějž se podává zpráva: 2007
	Datum schválení MV: 2. 6. 2008

Stručná charakteristika Operačního programu Doprava

Operační program Doprava bude naplňovat strategický cíl NSRR pro období 2007 – 2013 Atraktivní prostředí a jeho prioritu Zlepšení dostupnosti dopravou. Tato priorita tvoří globální cíl operačního programu Doprava Zlepšení dostupnosti dopravou, který bude naplňován v těchto druzích dopravy:

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

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

S ohledem na esenciální nezbytnost existence kvalitní dopravní infrastruktury pro fungování celé dopravní soustavy a s přihlédnutím k mezinárodním závazkům, které ČR přijala, byl OP Doprava strukturován do šesti specifických cílů se zaměřením na dopravní infrastrukturu.

- **Specifický cíl 1 – Zlepšení železniční dopravy na síti TEN-T**
Specifický cíl 1 bude realizován prioritní osou **Modernizace železniční sítě TEN-T**
- **Specifický cíl 2 – Zlepšení silniční dopravy na síti TEN-T**
Specifický cíl 2 bude realizován prioritní osou **Výstavba a modernizace dálniční a silniční sítě TEN-T**
- **Specifický cíl 3 – Zlepšení železniční dopravy na síti mimo TEN-T**
Specifický cíl 3 bude realizován prioritní osou **Modernizace železniční sítě mimo síť TEN-T**
- **Specifický cíl 4 – Zlepšení dopravy na silnicích I. třídy mimo TEN-T**
Specifický cíl 4 bude realizován prioritní osou **Modernizace silnic I. třídy mimo TEN-T**
- **Specifický cíl 5 – Zlepšení městské hromadné dopravy výstavbou metra a systémů řízení silniční dopravy v hl. m. Praze**
Specifický cíl 5 bude realizován prioritní osou **Modernizace a rozvoj pražského metra a systémů řízení silniční dopravy v hl. m. Praze**
- **Specifický cíl 6 – Zvýšení multimodality v nákladní přepravě a zlepšení vnitrozemské vodní dopravy**
Specifický cíl 6 bude realizován prioritní osou **Podpora multimodální nákladní přepravy a rozvoj vnitrozemské vodní dopravy**

2. Přehled provádění operačního programu

Celý minulý rok probíhal spíše ve znamení intenzivní přípravy dokumentu Operačního programu Doprava a přípravy implementace nežli samotné realizace programu.

Operační program Doprava (dále jen „OPD“) byl předložen prostřednictvím databáze SFC v březnu 2007. První připomínky k programovému dokumentu obdrželo Ministerstvo dopravy již 4. 4. 2007 a reakce na ně byla zaslána v polovině května. Další připomínky ve formě Pozičního dokumentu byly zaslány 11. 7. 2007. Následovalo technické jednání v Bruselu dne 16. 7. 2007, na němž byla česká strana podrobně seznámena se stanoviskem Komise a byly rámcově dohodnuty způsoby vypořádání. Ke konci měsíce srpna byla s využitím systému SFC zaslána nová verze OPD. Dne 20. 9. 2007 proběhlo jednání se zástupci Evropské komise, na kterém se prezentovaly změny učiněné v předložené verzi OPD a byla zaznamenána reakce zástupců EK k vypořádání připomínek v Pozičním dokumentu. Poté následovala intenzivní komunikace mezi Řídicím orgánem a EK s cílem ukončit zapracovávání požadavků do poloviny října, kdy byla konečná verze OPD vložena do systému SFC. Dne 11. 12. 2007 proběhlo v Praze slavnostní podepsání rozhodnutí Komise o schválení OPD na období 2007-2013.

Zároveň s vyjednávacím procesem probíhaly intenzivní práce na zahájení implementace programu v několika oblastech. Na základě článku 59 odst. 2 Nařízení Rady (ES) č. 1083/2006 došlo k ustanovení zprostředkujícího subjektu. Dne 24. září 2007 byla uzavřena mezi Ministerstvem dopravy a Státním fondem dopravní infrastruktury (dále jen „SFDI“) Dohoda o delegování některých pravomocí a činností Řídicího orgánu OP Doprava na Zprostředkující subjekt OP Doprava. V souvislosti s doplněním implementační struktury byl upraven Manuál pracovních postupů na straně Řídicího orgánu (dále jen „ŘO“) a vytvořen manuál podrobných pracovních postupů na straně Zprostředkujícího subjektu (dále jen „ZS“). Oba dokumenty byly následně předloženy společnosti PricewaterhouseCoopers provádějící audit připravenosti. S cílem zahájit co nejdříve reálnou implementaci programu došlo na počátku července 2007, po předchozím odsouhlasení kritérií výběru projektů Monitorovacím výborem OPD, k vyhlášení výzev k předkládání projektů pro následující prioritní osy a oblasti podpory:

- prioritní osa 1, oblast podpory 1.1 - Modernizace a rozvoj železničních tratí sítě TEN-T včetně železničních uzlů,
- prioritní osa 1, oblast podpory 1.2 - Zajištění interoperability na stávajících železničních tratích, zajištění souladu s TSI a rozvoj systémů,
- prioritní osa 2, oblast podpory 2.1 - Modernizace a rozvoj dálnic a silnic sítě TEN-T,
- prioritní osa 3, oblast podpory 3.1 - Modernizace a rozvoj železničních tratí mimo síť TEN-T,
- prioritní osa 4, oblast podpory 4.1 - Rekonstrukce a modernizace na silnicích I. třídy mimo TEN-T,
- prioritní osa 6, oblast podpory 6.2 - Rozvoj a modernizace vnitrozemských vodních cest sítě TEN-T a mimo TEN-T.

Na konci listopadu 2007 byla vyhlášena výzva k předkládání projektů pro prioritní osu 5, oblast podpory 5.2 - Zavádění systémů řízení a regulace silničního provozu v Praze.

Tyto vyhlášené výzvy k předkládání projektů zahrnují cca 91 % prostředků OPD.

V roce 2007 proběhly dvě zasedání Monitorovacího výboru Operačního programu Doprava (MV OPD).

Na prvním, ustavujícím zasedání v květnu 2007 byl schválen Jednací řád MV OPD a dále byl projednán a schválen Základní rámec pro přijatelnost projektů k financování z OP Doprava a stanovení kritérií výběru projektů OP Doprava, který je jednou z podmínek pro vlastní vyhlašování výzev k předkládání projektů. Dále byl na 1. zasedání MV OPD předložen ke schválení Plán alokace Technické pomoci OP Doprava pro období 2007-2013 a Plán hodnocení Řídicího orgánu OPD na roky 2007-2013 (tzv. evaluační plán).

V prosinci 2007 se uskutečnilo 2. zasedání MV OPD, kde byla projednána výběrová kritéria programu „Podpory revitalizace železničních vleček“ a byly přeschváleny závěry z 1. zasedání MV OPD. Dále byly schváleny návrhy změn Statutu MV OPD, Zpráva o realizaci Operačního programu Doprava, Plán alokace Technické pomoci OP Doprava pro období 2007-2013 z důvodu snížení celkové alokace a také Plán hodnocení Řídicího orgánu OPD na roky 2007-2013.

V závěru července 2007 se uskutečnilo jednání zástupců ČR a Evropské investiční banky (dále jen „EIB“), jejímž předmětem byl nově připravovaný úvěr na spolufinancování OPD. Na tomto jednání byly dohodnuty hlavní parametry úvěru; úvěr dosáhne max. výše 34 mld. Kč (1,27 mld. €)¹ a předpokládá se, že bude čerpán v letech 2008 – 2010, splatnost úvěru bude až 40 let, dále byly diskutovány otázky základní zodpovědnosti za realizaci úvěru a jeho procesování, zapojení EIB do schvalovacích procedur výběru projektů, finanční toky, příprava návrhu zákona o přijetí úvěru ad.

Ministerstvo dopravy ve spolupráci s Ministerstvem financí připravilo ke konci roku 2007 návrh zákona o přijetí úvěrů Českou republikou od EIB na financování národních podílů u projektů spolufinancovaných z OP Doprava v programovém období 2007 až 2013. Návrh zákona byl schválen vládou ČR dne 12. prosince 2007. Dokončení legislativního procesu následně probíhalo v prvních měsících roku 2008.

Schválení návrhu zákona vládou ČR zplnomocnilo ministra financí k uzavření první úvěrové smlouvy s EIB ve výši 14 mld. Kč (0,5 mld. €), ke kterému došlo dne 13. prosince 2007 s tím, že úvěrová smlouva obsahuje odkládací podmínku do doby nabytí účinnosti předmětného zákona. Do konce roku 2009 ŘO plánuje uzavření ještě dalších dvou úvěrové smluv s EIB (každá ve výši 10 miliard Kč – 0,37mld. €), které umožní vyčerpání všech dostupných prostředků uvedených v zákoně o úvěru.

2.1. Dosažený pokrok a jeho analýza

2.1.1. Informace o věcném pokroku operačního programu

V průběhu roku 2007 (zejména na konci roku) bylo předloženo celkem 27 projektových žádostí v rámci prioritních os 1, 3, 4, 5, 6. Celkový objem finančních prostředků z fondů EU za předložené žádosti do konce roku 2007 činí cca 11,6 mld. Kč

V období do konce kalendářního roku 2007 byla Řídicím orgánem schválena jedna projektová žádost předložená v rámci oblasti podpory 6.2. U dalších 19 úspěšných projektových žádostí byl vystaven schvalovací protokol do konce března 2008. ŘO dbá na kontrolu kvality projektů proto

¹ Přepočten na € dle kurzu z prosince 2007 Evropské centrální banky je aplikován v celé zprávě

dochází v této počáteční fázi implementace k prodloužení procesu schvalování zejména z důvodu administrativních úprav předložených projektových žádostí v oblasti zpracování ekonomických analýz (CBA) a dále z důvodu metodických nejasností v souvislosti s výpočtem příjmů u projektů generujících příjmy dle čl. 55 Nařízení Rady (ES) č.1083/2006.

Tab. č. 1: Indikátory programu

Výchozí hodnota	Cílová hodnota	Dosažená hodnota									
		2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	celkem
Indikátory výsledku											
37 17 11 Zvýšení podílu železniční a vodní dopravy v nákladní dopravě (%; MD)											
25,2 % (2004)	27 % (2015)	26,7%									26,3%
Indikátory dopadu											
37 31 11 Změna počtu dopravních nehod na úsecích dotčených intervencí (%; MD)											
100% (2005)	60% (2015)	100%									100%
37 25 00 / Lisabon Objem nákladní dopravy k HDP (mil. tkm/mld Kč; MD)											
23,075 (2005)	22,077 (2015)	19,121									19,121
37 27 00 Přepravní náročnost v nákladní dopravě (%; MD)											
74,8% (2004)	75,8% (2015)	73,3%									73,3%
37 28 00 Přepravní náročnost v osobní dopravě (%; MD)											
81,9% (2004)	81% (2015)	82,9%									82,9%
21 17 00 Expozice obyvatelstva nadlimitním koncentracím PM ₁₀ (%; MŽP)											
66% (2005)	50% (2015)	62% (2006*)									62%
21 02 00 / core 30 Snížení skleníkových emisí (CO ₂ ekv./obyv., v kt; MŽP)											
0,013923 (2004)	0,013505 (2015)	0,0141063 (2006*)									0,0141063

Zdroj dat: ŘO OPD, Ročenka dopravy, Zpráva o životním prostředí 2007

Pozn.:

Z tabulky byl z důvodu neexistence údajů vynechán řádek s plánovanými hodnotami pro každý kalendářní rok.

Hodnoty indikátorů programu týkající se přepravních výkonů vycházejí ze statistické ročenky dopravy ČR. Hodnoty indikátorů za rok 2007 byly vypočteny na základě prvních předběžných údajů přeprav (uveřejněné v březnu 2008) v jednotlivých druzích dopravy. Finální statistické údaje za rok 2007 budou k dispozici až ve druhé polovině tohoto roku.

* hodnoty z roku 2007 zatím nejsou k dispozici;

Analýza dosažených výsledků implementace programu v roce 2007 pomocí indikátorů výsledků a dopadů není relevantní z důvodu zahájení reálné implementace programu v závěru roku 2007.

I přesto je v případě železniční a vodní nákladní přepravy zaznamenáno zvýšení výkonu. Je to dáno obecně vyšší poptávkou o tyto druhy dopravy po roce 2004 po významném propadu těchto

druhů dopravy na počátku prvního desetiletí. Také nelze vyloučit částečný vliv realizovaných projektů v rámci Operačního programu Infrastruktura (2004-2006), kdy byly podpořeny aktivity k vybudování kontejnerového veřejného terminálu v Lovosicích a rozšíření překladišních mechanismů v Ústí nad Labem. V rámci Operačního programu Doprava byl realizován projekt, v rámci něhož byla zvýšena podjezdová výška na labské vodní cestě do přístavu Pardubice.

2.1.2. Finanční pokrok operačního programu

V průběhu vyjednávání NSRR a operačních programů byl v roce 2007 také schválen indikativní finanční plán OPD. Tabulka č. 2 obsahuje rozdělení alokací podle prioritních os.

Tab. č. 2: Rozdělení alokace podle prioritní os OPD.

Název prioritní osy	Fond	Podíl na alokaci	Příspěvek z EU fondů [EUR]	Celkové zdroje [EUR]
Modernizace a rozvoj železniční sítě TEN-T	FS	37,9%	2 190 331 352	2 576 860 414
Výstavba a modernizace dálniční a silniční sítě TEN-T	FS	27,8%	1 607 696 540	1 891 407 695
Modernizace železniční sítě mimo síť TEN-T	FS	6,8%	393 547 402	462 996 944
Modernizace silnic I. třídy mimo TEN-T	ERDF	18,2%	1 051 016 928	1 236 490 504
Modernizace a rozvoj pražského metra a systémů řízení silniční dopravy v hl. m. Praze	FS	5,7%	330 076 926	388 325 795
Podpora multimodální nákladní přepravy a rozvoj vnitrozemské vodní dopravy	ERDF	2,1%	119 426 722	140 502 026
Technická pomoc	FS	1,4%	81 985 333	96 453 333

V roce 2007 nebyly předloženy v rámci OPD žádné žádosti o platby, na základě kterých by došlo k proplácení prostředků příjemcům. První žádost o platbu ŘO obdržel na konci ledna roku 2008.

Tab. č. 3: Finanční pokrok OPD

<i>Částky jsou uvedeny v EUR</i>	Výdaje zaplacené příjemci zahrnuté v žádostech o platby zaslaných řídicímu orgánu	Příslušný příspěvek z veřejných zdrojů	Soukromé výdaje	Výdaje zaplacené subjektem odpovědným za platby příjemcům	Celkové platby obdržené od Komise*
Prioritní osa 1 FS	0	0	0	0	0
Prioritní osa 2 FS	0	0	0	0	0
Prioritní osa 3 FS	0	0	0	0	0
Prioritní osa 4 ERDF	0	0	0	0	0
Prioritní osa 5 FS	0	0	0	0	0
Prioritní osa 6 ERDF	0	0	0	0	0
Prioritní osa 7 FS	0	0	0	0	0
CELKOVÝ SOUČET**	0	0	0	0	0

Zdroj dat: ŘO OPD

* Pozn.: ČR obdržela od EK pro rok 2007 zálohovou platbu (2% z SF a 2,5% z FS). V případě OPD činila záloha v prosinci 2007 23408873 EUR z ERDF a 115090938,82 EUR. z FS.

** Na území ČR se nevyskytují žádné regiony NUTS II s přechodnou podporou ve smyslu čl. 8 Obecného nařízení č. 1083/2006., proto byl řádek s úhrnem v regionech s přechodnou podporou vynechán a řádek celkový součet vyjadřuje úhrn v regionech bez přechodné podpory.

V tabulce nejsou údaje o křížovém financování podle článku 34 Obecného nařízení, protože v OPD se nevyužívá této formy financování.

2.1.3. Informace o rozpisu využití fondů

Kumulativní rozdělení alokací z příspěvku Společenství podle kategorií

Číslo programu: CCI 2007CZ161PO007

Název programu: Operační program Doprava

Datum posledního rozhodnutí Komise týkající se OPD: 10. 12. 2007 [K(2007)6367]

Tab. č. 4: Orientační rozdělení příspěvku Společenství podle kategorie v OPD

Téma 1 Prioritní téma		Téma 2 Forma financování		Téma 3 Poloha	
Kód	Částka	Kód	Částka	Kód	Částka
16 Železnice	393 547 402	01 nevratná pomoc	5 774 081 203	00 nevztahuje se	5 444 004 277
17 Železnice (TEN-T)	2 152 751 858			01 město	330 076 926
19 Mobilní žel. prostředky (TEN-T)	37 579 494				
20 Dálnice (R mimo TEN)	563 008 464				
21 Dálnice (TEN-T) včetně R	1 519 273 230				
22 Státní silnice	488 008 464				
25 Městská doprava	297 069 233				
26 Multimodální doprava	13 612 915				
27 Multimodální doprava (TEN-T)	13 480 000				
28 Inteligentní dopravní systémy	121 431 003				
31 Vnitrozemské vodní cesty	4 616 690				
32 Vnitrozemské vodní cesty (TEN-T)	87 717 117				
85 Příprava provádění monitorování a kontrola	70 786 800				
86 Hodnocení a studie; informace a komunikace)	11 198 533				
celkem	5 774 081 203	celkem	5 774 081 203	celkem	5 774 081 203

Zdroj dat: ŘO OPD

2.1.4. Pomoc podle cílových skupin

Vláda ČR se usnesením č. 560/2006 a usnesením č. 829/2006 zavázala plnit Strategii regionálního rozvoje České republiky, jež má za cíl podporovat vymezené regiony se

soustředěnou podporou státu v období 2007-2013. Z celkového počtu předložených žádostí o finanční podporu z EU fondů se 3 z nich nachází v okrese Most (silnice I/13 a I/15), který byl zařazen do strukturálně postižených regionech. 8 žádostí bylo předloženo v hospodářsky slabých regionech (např. rychlostní silnice R7) a jedna žádost v okrese s vysoce nadprůměrnou nezaměstnaností. (viz příloha č. 1)

2.1.5. Vrácená nebo znovu použitá pomoc

V roce 2007 nedošlo v rámci OPD k vrácení nebo znovupoužití přidělené podpory.

2.1.6. Kvalitativní analýza

Analýza dosažených výsledků implementace programu v roce 2007 není relevantní, protože dopady podpořených intervencí se na objemu přeprav projeví nejdříve za 1-2 roky po ukončení realizace jednotlivých projektů. První realizované projekty lze předpokládat v roce 2008.

2.2. Informace o souladu s právními předpisy Společenství

Provádění OPD probíhá v souladu s právními předpisy Společenství, v roce 2007 nedošlo k žádným problémům.

V oblasti veřejných zakázek se ŘO řídí zákonem č. 137/2006 Sb. o veřejných zakázkách ve znění pozdějších úprav, který je plně v souladu s legislativou Evropských společenství. Tímto zákonem se musí řídit všechny subjekty implementační struktury OPD, pro které je doporučeno postupovat v souladu s metodikou pro zadávání veřejných zakázek vydanou MMR. Metodika obsahuje doporučené postupy i pro zadávání zakázek, které nespádají do režimu zákona (ani příslušných evropských směrnic). V oblasti zakázek technické podpory se ŘO OPD řídí platnou směrnicí ministerstva dopravy pro zadávání zakázek (v současnosti je to Směrnice č. 15/2007, pro stanovení postupu při zadávání veřejných zakázek).

V souladu s článkem 60 Nařízení Komise (ES) č. 1083/2006 (rozpracováno čl. 13 Implementačního nařízení 1828/2006) provedl ŘO OPD kontrolu zadání veřejných zakázek (dále jen „ZVZ“ na následujících projektech: Optimalizace traťového úseku Benešov – Stránčice (prioritní osa 1), Rekonstrukce železničního mostu Nymburk (prioritní osa 6). V rámci kontrol ZVZ nebyly na projektech zjištěny závažné nedostatky.

Z hlediska problematiky ochrany životního prostředí nebyly ze strany ŘO OPD vydány žádné specifické pokyny – příjemci při přípravě projektů vychází z legislativních požadavků na investiční projekty. V rámci procedury hodnocení a schvalování projektových žádostí jsou ze strany ŘO OPD posuzovány dopady na životní prostředí (EIA) a ekonomické analýzy (např. CBA), jejichž povinnou součástí je hodnocení nákladových a environmentálních aspektů ve shodě s literou a smyslem příslušné legislativy Společenství a legislativou národní (zákon č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivu na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů, Natura 2000 – zákon č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů a územní plánování a územní povolení resp. stavební povolení dle zákona č. 50/1976, ve znění pozdějších předpisů) a posouzení alternativ projektů.

2.3. Závažné problémy, které se objevily, a přijatá opatření k jejich odstranění

V roce 2007 nebyl auditním orgánem vzhledem ke stavu implementace programu zjištěn žádný závažný problém, který by ovlivnil nastavení implementační struktury či provádění samotného programu.

2.4. Případné změny v souvislosti s prováděním OP

Na provádění operačního programu má přímý a nejvýraznější vliv posílení české měny. Finanční pomoc ve schváleném OPD je vyjádřena v EUR. S každým výkyvem české měny se mění alokace finančních prostředků na podporu intervencí v oblasti dopravní infrastruktury v ČR prostřednictvím OPD. V minulém roce se alokace vlivem posilování české koruny snížila o 13 mld Kč tj. 0,49 mld. € (8%) od července, kdy byl schválen NSRR, do prosincového přijetí OPD. Stále se však jedná o značný objem finančních prostředků určený pro dopravní infrastrukturu. Lze tedy očekávat také změnu vývoje cen ve stavebnictví.

2.5. Případná podstatná změna [dle čl. 57 Nařízení Rady (ES)]

V souvislosti s článkem 57 Nařízení Rady (ES) č. 1083/2006 nedošlo ke změně v provádění operačního programu.

2.6. Doplnkovost s jinými nástroji

Úvěr EIB

Zákon umožňující přijetí úvěrů Českou republikou od Evropské investiční banky na financování národních podílů u projektů spolufinancovaných z OPD v programovém období 2007 až 2013, byl po schválení vládou ČR dne 12. 12. 2007, počátkem roku předložen PSP.

Zákon stanoví maximální výši úvěrů na 34 mld. Kč (1,27 mld. €), přičemž finanční prostředky úvěrů budou použity na krytí národního podílu a nezpůsobilých výdajů u vybraných projektů dopravní infrastruktury realizovaných v rámci OPD. Splatnost úvěrů je až 40 let od čerpání prostředků.

V návaznosti na schválení zákona vládou ČR byla mezi ČR zastoupenou MF a EIB dne 13. 12. 2007 uzavřena první úvěrová smlouva ve výši 14 mld. Kč (0,5 mld. €), s odkládací podmínkou do doby nabytí účinnosti zákona. Další úvěrové smlouvy s EIB až do výše 34 mld. Kč (1,27 mld. €) budou uzavřeny postupně v návaznosti na realizaci projektů a potřebu finančních prostředků z úvěru.

Dokončení legislativního procesu příslušného zákona a ustanovení organizačních struktur požadovaných EIB, jakožto základní podmínky pro poskytnutí první tranše úvěru, se očekává v prvních měsících roku 2008.

Spolupráce s regionálními operačními programy

Pro posílení vzájemné informovanosti mezi operačními programy a posílení synergického efektu a k co nejúčinnějšímu využití prostředků ze SF a FS je nezbytná úzká spolupráce mezi ŘO OPD a ostatními řídicími orgány programů financovaných ze SF a FS. Proto byla mezi ŘO OPD a ŘO

Regionálních operačních programů (dále jen „ROP“) uzavřena Dohoda o vzájemné spolupráci a koordinaci při implementaci OPD a ROP. V souladu s touto dohodou je zástupce MD členem MV ROPů. Nad rámec této koordinace MD zajistilo v uplynulém roce předložení Harmonogramu do vlády týkajícího se komplexního plánování výdajů ČR do dopravní infrastruktury ze zdrojů státního rozpočtu, rozpočtu SFDI, úvěrů EIB a prostředků EU pro roky 2007-2013.

2.7. Opatření k monitorování

Zajištění kvality a efektivity provádění OP si vyžaduje komplexní monitorování. Usnesení vlády č. 1008/2007 uložilo MMR koordinovat a metodicky řídit jednotný metodický monitorovací systém (dále je „MS“). Rozhodnutím 1. místopředsedy vlády a ministra pro místní rozvoj č. 145/2007 ze dne 14. srpna 2007 byla zřízena Pracovní skupina pro monitorování, která je poradním orgánem Ministerstva pro místní rozvoj pro oblast koordinace monitorování pomoci v rámci fondů EU v ČR. V minulém roce byla v rámci této ustanovené pracovní skupiny aktualizována Metodika monitorování programů a projektů, která vymezuje závazný datový rozsah pro všechny tři úrovně MS. Národní koordinační orgán zřídil Optimalizační skupinu pro monitorovací systém, která představuje platformu, kde je projednáván postup pro rozvoj MS.

V průběhu roku 2007 pověřený pracovník ŘO připravil a odzkoušel funkčnost informačního systému určeného pro úroveň ŘO. Zároveň byla zprovozněna webová žádost pro příjemce. <http://www.opd.cz/cz/Projektova-zadost>, www.eu-zadost.cz. Kvalita dat také odráží existenci a využití dalších dokumentací operačního programu, např. Manuálu pracovních postupů, který byl také aktualizován a popisuje kompetence a pracovní postupy při shromažďování všech údajů důležitých pro řízení a vyhodnocování programu. Byly nastaveny procesy včetně odpovědností a časových lhůt při monitorování projektů a programu.

2.8. Případná národní výkonnostní rezerva (pouze pro roční prováděcí zprávu předloženou za rok 2010)

Tato kapitola není v případě výroční zprávy za rok 2007 relevantní.

3. Provádění podle prioritních os

3.1. Prioritní osa 1: Modernizace železniční sítě TEN-T

3.1.1. Dosažený pokrok a jeho analýza

3.1.1.1. Informace o věcném a finančním pokroku prioritní osy 1

Náplň prioritní osy 1 Modernizace železniční sítě TEN-T je zaměřena především na úseky železniční sítě, které jsou součástí prioritních projektů uvedených v rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 884/2004/ES. Rovněž je podporována modernizace a rozvoj ostatních železničních tratí na síti TEN-T, železničních uzlů a zajištění interoperability jak železniční infrastruktury tak i dopravních prostředků.

Globálním cílem prioritní osy 1 je zlepšení železniční dopravy na síti TEN-T. Globálního cíle bude dosaženo prostřednictvím specifických cílů:

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

Výzva pro prioritní osu 1 byla vyhlášena dne 9. 7. 2007 a jedná se o výzvu průběžnou, žádosti lze předkládat do 30. 6. 2015. Byla zveřejněna na webu www.opd.cz a rovněž v Hospodářských novinách ze dne 19. 7. 2007.

Na konci roku 2007 bylo ŘO přijato šest projektových žádostí o celkovém objemu 6,43 mld. Kč (0,24 mld. €), z toho EU podpora činila 4,73 mld. Kč (0,18 mld. €). Tyto žádosti byly z důvodu aktualizace schváleny až v prvním čtvrtletí roku 2008. V rámci předložených šesti projektových žádostí byla rovněž pilotní velká žádost, která byla zanesena do monitorovacího systému MSC2007 a zaslána Evropské komisi ke schválení. Finanční prostředky Fondu soudržnosti připadající na tuto žádost činí 2,95 mld. Kč (0,11 mld. €).

Majoritním příjemcem podpory v dané prioritní ose a příslušných oblastí podpory v rámci vyhlášené výzvy je Správa železniční dopravní cesty.

Charakteristický projekt:

Název žadatele:	Správa železniční dopravní cesty
Název projektu:	Optimalizace trati Horní Dvořiště – České Budějovice
Termín realizace:	XI/2007 – XI/2009

Cíl projektu:

Cílem předkládané stavby je optimalizace celého úseku tak, aby splňoval všechny podmínky optimalizovaného koridoru. Jedná se zejména o rekonstrukci železničního svršku a spodku, zajištění prostorové průchodnosti Z-GC UIC, dosažení zatížení traťové třídy D4 UIC pro traťovou rychlost 120 km/h a opatření umožňující provoz jednotek s naklápací technikou. Po optimalizaci tratě bude možné zvýšit rychlost v některých úsecích z dnešních 70 km/h až na 90 km/h pro klasické soupravy a 100 km/h pro jednotky s naklápací technikou.

Stručná anotace projektu:

Vzhledem k již proběhlé částečné optimalizaci tratě v letech 1996 - 2000 nemá stavba liniově souvislý charakter a předpokládá optimalizaci zbylých nevyhovujících míst na tomto úseku. Rozhodující rozsah prací je soustředěn do úseku Omlenice - České Budějovice (km 80,500 - km 119,307), v úseku Horní Dvořiště st.hranice - Omlenice je zařazena pouze rekonstrukce jednoho mostu v žst. Rybník. V rámci rekonstrukčních prací bude provedena sanace železničního spodku v délce přibližně 25 km, obnova železničního svršku typu S 49 v délce přibližně 29 km (na 15 km bude využit stávající kolejový rošt, zbytek představuje svršek nový) a vložení 10 ks nových výhybek. Zabezpečovací zařízení bylo kompletně rekonstruováno již v rámci predelektrizačních úprav, dojde tedy pouze k jeho některým úpravám a doplnění. Ke změně dochází u přejezdového zabezpečovacího zařízení v Boršově.

Celkové náklady projektu:

1 097 596 283 ,- Kč (41 219 629 €)

Celkové uznatelné náklady projektu:

711 799 040,70, - Kč (26 731 224 €)

Příspěvek z FS:

605 029 184,60,- Kč (22 721 540 €)

Tab. č. 5: Indikátory prioritní osy 1

Výchozí hodnota	Cílová hodnota	Dosažená hodnota									
		2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	celkem
Indikátory výstupu											
37 07 01 / core 19 Délka rekonstruovaných železničních tratí TEN-T (km; MD)											
40*	348	0									0
37 07 02 Délka rekonst. žel. tratí TEN-T uvedených v rozhodnutí č. 884/2004/ES (km; MD)											
40*	234,3	0									0
37 09 10 Počet rekonstruovaných železničních uzlů (počet; MD)											
0	8	0									0
37 01 00 / core 13 Počet projektů podporujících dopravu a dopravní infrastrukturu (počet; MD)											
3*	20	0									0
Indikátory výsledku											
37 11 00 / core 21 Hodnota úspory času v železniční dopravě (EUR/rok; MD)											
0	33,1	0									0

Výchozí hodnota	Cílová hodnota	Dosažená hodnota									
		2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	celkem
37 11 02 Dostupnost – zvýšení ESS (%; MD)											
0	8,7	0									0
Indikátory dopadu											
37 32 15 Zvýšení přepravních výkonů v osobní dopravě (%; MD)											
100	120	100									100
37 32 16 Zvýšení přepravních výkonů v nákladní dopravě (%; MD)											
100	110	100									100
21 02 10 Snížení skleníkových emisí (CO2) z dopravy (evaluační studie)											
-	-	-									-

Zdroj dat: ŘO OPD

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

V roce 2007 nebyl ukončen žádný projekt v této prioritní ose. V dosud předložených projektech se však počítá s rekonstrukcí 66 km železničních tratí TEN-T.

3.1.1.2. Kvalitativní analýza

Analýza dosažených výsledků v prioritní ose není s ohledem na stav implementace programu relevantní.

3.2. Prioritní osa 2: Výstavba a modernizace dálniční a silniční sítě TEN-T

3.2.1. Dosažený pokrok a jeho analýza

3.2.1.1. Informace o věcném a finančním pokroku prioritní osy 2

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

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

Globálním cílem prioritní osy 2 je zlepšení silniční dopravy na síti TEN-T. Tohoto cíle bude dosaženo prostřednictvím následujících specifických cílů:

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

Výzva pro prioritní osu 2 byla vyhlášena dne 9. 7. 2007 a jedná se o výzvu průběžnou, žádosti lze předkládat do 30. 6. 2015. Byla zveřejněna na webu www.opd.cz a rovněž v Hospodářských novinách ze dne 19. 7. 2007.

Od data zveřejnění výzvy do konce roku 2007 nebyla ŘO předložena v rámci uvedené výzvy žádná projektová žádost o finanční podporu.

Majoritním příjemcem podpory v dané prioritní ose v rámci vyhlášené výzvy je Ředitelství silnic a dálnic ČR.

Tab. č. 6: Indikátory prioritní osy 2

Výchozí hodnota	Cílová hodnota	Dosažená hodnota									
Indikátory výstupu											
		2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	celkem
37 02 00/ core 14 Délka nových silnic – celkem (km; MD)											
18,5*	120	0									0
37 03 00/ core 15- Délka nových dálnic a rychlostních silnic a silnic I.třídy - TEN-T (km; MD)											
18,5*	120	0									0
37 03 01 Délka nových silnic TEN-T uvedených v rozhodnutí č. 884/2004/ES (km; MD)											
14,2*	50	0									0
37 12 00 Vybavení (délka) pozemních komunikací telematickými zařízeními (km; MD)											
0	800	0									0
37 01 00 / core 13 Počet projektů podporujících dopravu a dopravní infrastrukturu											
4*	20	0									0
Indikátory výsledku											
37 11 01/ core 20 Hodnota úspory času v silniční dopravě (EUR/rok; MD).											
0	41,8	0									0
37 11 02 Dostupnost – zvýšení ESS (%; MD)											
0	5,3	0									0

Výchozí hodnota	Cílová hodnota	Dosažená hodnota									
Indikátory dopadu											
37 31 11 Snížení míry nehodovosti na dotčených úsecích (%; MD)											
100	50	100									100
21 02 10 Snížení skleníkových emisí (CO ₂) z dopravy (evaluační studie)											
-	-	-									-

Zdroj dat: ŘO OPD

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

Z tabulky byl z důvodu neexistence údajů vynechán řádek s plánovanými hodnotami pro každý kalendářní rok

3.2.1.2. Kvalitativní analýza

V roce 2007 nebyla do prioritní osy 2 předložena žádná projektová žádost, proto vyhodnocení věcného pokroku není relevantní.

3.3. Prioritní osa 3: Modernizace železniční sítě mimo síť TEN-T

3.3.1. Dosažený pokrok a jeho analýza

3.3.1.1. Informace o věcném a finančním pokroku prioritní osy 3

Prioritní osa 3 obsahuje oblast podpory zaměřenou na modernizaci a rozvoj železničních tratí, ležících mimo síť TEN-T. Specifickou vlastností je, že se jedná se o dopravu šetrnější k životnímu prostředí, která může zároveň napomoci k odlehčení silniční sítě. Pro železniční dopravu je kromě sítě TEN-T důležitá i kvalitní síť navazujících železničních tratí s mezinárodním, národním, ale i regionálním významem.

Globálním cílem prioritní osy 3 je zlepšení železniční dopravy na síti mimo TEN-T. Globálního cíle bude dosaženo prostřednictvím specifických cílů:

- modernizací důležitých tratí a železničních uzlů, včetně budování přeložek,
- rekonstrukcí dalších železničních tratí, vč. zajištění interoperability a budování přeložek,
- rekonstrukcí a rozvojem přeshraničních úseků (na území ČR),
- postupnou elektrizací dalších železničních tratí,
- uvedením do optimálního stavu ostatních celostátních a vybraných regionálních tratí,
- investicemi na národní síti, které umožní její provázání na drážní systémy regionální a městské hromadné dopravy případně jejich kombinace,
- realizací technických opatření vedoucích k minimalizaci vlivů dokončených staveb na jednotlivé složky životního prostředí a veřejného zdraví.

Výzva pro prioritní osu 3 byla vyhlášena dne 9. 7. 2007 a jedná se o výzvu průběžnou, žádosti lze předkládat do 30. 6. 2015. Byla zveřejněna na webu www.opd.cz a rovněž v Hospodářských novinách ze dne 19. 7. 2007.

V posledním čtvrtletí roku 2007 byly v rámci prioritní osy 3 předloženy tři projektové žádosti o celkovém objemu 375 mil. Kč (14,1 mil. €) z Fondu soudržnosti, z toho EU podpora činila 313 mil. Kč (11,7 mil. €). Žádosti byly z důvodu administrativních změn schváleny až v prvním čtvrtletí roku 2008.

Majoritním příjemcem podpory v dané prioritní ose v rámci vyhlášené výzvy je Správa železniční dopravní cesty.

Charakteristický projekt:

Název žadatele:	Správa železniční dopravní cesty
Název projektu:	Rekonstrukce koleje Nezamyslice - Pivín
Termín realizace:	IX/2007-V/2008

Cíl projektu:

Cílem stavby je odstranění nevyhovujícího technického stavu jednokolejné elektrizované trati, kde kolejnice tvaru T a S49 jsou ojeté, betonové pražce se rozpadají, kolejové lože je zabahněné. V daném úseku byla zjištěna nízká únosnost žel. spodku a dochází vlivem přetížení od žel. provozu dochází k rozpadu GPK. Cílem stavby je zajištění třídy C4 pro 20 tun na nápravu, úprava GPK pro vyšší rychlost a zvýšení únosnosti pláňe žel. spodku, včetně jeho odvodnění.

Stručná anotace projektu:

Rekonstrukce koleje proběhne na jednokolejné elektrifikované žel. trati Nezamyslice - Olomouc v úseku žst. Nezamyslice - žst. Pivín od km 66,400 po km 69,100, t.j. v délce 2,7 km trati. Je navržena sanace žel. spodku v oblasti km 67,900 - 68,300. V koleji bude pražcové podloží dle před. ČD S4 typu 2. Odvodnění bude zřízeno pomocí trativodů a svedeno do zpevněného příkopu. Žel. svršek bude obměněn novým svrškem tvaru S49 na bezpodkladnicových bet. pražcích s pružným upevněním. Kolejnicové pasy budou svařeny do bezстыkové koleje. Součástí stavby je i rekonstrukce výstroje tratě. Dále bude rekonstruován most v km 68,657 a dva propustky v km 67,318 a km 68,395. Bude položena nová kabelizace pro zab. zař. a provedena změna způsobu zabezpečení přejezdu v km 67,453. V daném úseku stavby bude provedena rekonstrukce TV včetně ukolejení.

Celkové náklady projektu:

52 550 526,- Kč (1 973 506 €)

Celkové uznatelné náklady projektu:

52 550 526,- Kč (1 973 506 €)

Příspěvek z FS:

41 474 189,- Kč (1 557 540 €)

Tab. č. 7: Indikátory prioritní osy 3

Výchozí hodnota	Cílová hodnota	Dosažená hodnota									
		2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	celkem
Indikátory výstupu											
37 07 03/ core 19 Délka rekonstruovaných železničních tratí – mimo TEN-T (km; MD)											
26,4*	105,2	0									0
37 09 00 Délka elektrizovaných železničních tratí (km; MD)											
9*	53,5	0									0
37 01 00 / core 13 Počet projektů podporujících dopravu a dopravní infrastrukturu (počet; MD)											
9*	20	0									0
Indikátory výsledku											
37 11 00/ core 21 Hodnota úspory času v železniční dopravě (EUR/rok; MD)											
0	4,9	0									0
37 11 02 Dostupnost – zvýšení ESS (%; MD)											
0	8,7	0									0
Indikátory dopadu											
37 32 15 Zvýšení přepravních výkonů v osobní dopravě (%; MD)											
100	110	100									100
37 32 16 Zvýšení přepravních výkonů v nákladní dopravě (%; MD)											
100	110	100									100
21 02 10 Snížení skleníkových emisí (CO ₂) z dopravy (evaluační studie)											
-	-	-									-

Zdroj dat: ŘO OPD

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

Z tabulky byl z důvodu neexistence údajů vynechán řádek s plánovanými hodnotami pro každý kalendářní rok

V projektových žádostech předložených na konci roku 2007 je počítáno s rekonstrukcí 11,5 km železničních tratí mimo TEN-T.

3.3.1.2. Kvalitativní analýza

Analýza dosažených výsledků je vzhledem k realizaci programu irelevantní.

3.4. Prioritní osa 4: Modernizace silnic I. třídy mimo TEN-T

3.4.1. Dosažený pokrok a jeho analýza

3.4.1.1. Informace o věcném a finančním pokroku prioritní osy 4

Podpora v rámci prioritní osy 4 je zaměřena na výstavbu a modernizaci rychlostních silnic mimo sítě TEN-T a ostatních silnic I. třídy. Prioritní osa je zaměřena na zlepšení kvality silnic I. třídy, které nejsou zařazeny do sítě TEN-T a to jmenovitě na jejich přestavbu na rychlostní silnice nebo na jejich uvedení do normového stavu odstraněním závad. To je nutné k zajištění kvalitního meziregionálního silničního spojení. Především jde o bezpečnost provozu na silnicích I. třídy, které jsou považovány za prvořadé při implementaci této prioritní osy. Mezi potencionální intervence v této prioritní ose patří také výstavba obchvatů obcí na silnicích I. třídy mimo TEN-T nebo odstranění bodových závad pro zvýšení bezpečnosti provozu a modernizaci ostatních silnic I. třídy pro dosažení standardní úrovně.

Globálním cílem prioritní osy 4 je zlepšení dopravy na silnicích I. třídy mimo TEN-T. Tohoto cíle bude dosaženo prostřednictvím specifického cíle:

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

Výzva pro prioritní osu 4, oblast podpory 4.1 byla vyhlášena dne 9. 7. 2007 a jedná se o výzvu průběžnou, žádosti lze předkládat do 30. 6. 2015. Byla zveřejněna na webu www.opd.cz a rovněž v Hospodářských novinách ze dne 19. 7. 2007.

Od data zveřejnění výzvy do konce roku 2007 bylo ŘO předloženo v rámci uvedené výzvy 14 projektových žádostí o finanční podporu v celkové výši 5,8 mld. Kč (0,22 mld. €) z Evropského fondu pro regionální rozvoj.

Majoritním příjemcem podpory v dané prioritní ose v rámci vyhlášené výzvy je Ředitelství silnic a dálnic ČR.

Charakteristický projekt:

Název žadatele:	Ředitelství silnic a dálnic ČR
Název projektu:	Silnice I/38 Moravské Budějovice - obchvat
Termín realizace:	III/2008 - IX/2011

Cíl projektu:

Cílem projektu je vyloučení tranzitní dopravy mimo souvisle zastavěná území, odstranění současné zátěže obyvatelstva hlukem a exhalacemi, zvýšení plynulosti dopravy a zkrácení jízdní doby, odstranění celkem 9 dopravně závadných míst a úseků.

Stručná anotace projektu:

Obsahem projektu je výstavba silničního tělesa v kategorii S 11,5/100 v celkové délce hlavní trasy 6,350 km. Začátek nové trasy je situován těsně za obcí Litohoř, kde se nová trasa odklání od stávající silnice, pokračuje západně od města Moravské Budějovice a jeho místní části Lažánky a vrací se na původní trasu nedaleko hranic kraje Vysočina a Jihomoravského. Součástí stavby kromě hlavní trasy silnice jsou 2 mimoúrovňové křižovatky se silnicemi II. a III. třídy,

5 mostních objektů o celkové délce 622 m., přeložky silnic II. a III. třídy v celkové délce 1,72 km, přeložky inženýrských sítí a protihluková stěna výšky 3 m vlevo v úseku km 2,170 - 2,450 u nejbližší obytné zástavby.

Celkové náklady projektu:

1 272 619 533,- Kč (47 792 531 €)

Celkové uznatelné náklady projektu:

1 206 947 533,- Kč (45 326 255 €)

Příspěvek z ERDF:

1 025 902 403,- Kč (38 527 204 €)

Tab. č. 8: Indikátory prioritní osy 4

Výchozí hodnota	Cílová hodnota	Dosažená hodnota									
		2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	celkem
Indikátory výstupu											
37 02 00/ core 14 Délka nových silnic – celkem (km; MD)											
19,7*	48,3	0									0
37 05 02/ core 16 Délka rekonstruovaných silnic – mimo TEN-T (km; MD)											
1,3*	85,2	0									0
37 12 00 Vybavení pozemních komunikací telematickými zařízeními (km; MD)											
0	100	0									0
37 01 00 / core 13 Počet projektů podporujících dopravu a dopravní infrastrukturu (počet; MD)											
9*	20	0									0
Indikátory výsledku											
37 11 00/ core 21 Hodnota úspory času v železniční dopravě (EUR/rok; MD)											
0	15,3	0									0
37 11 02 Dostupnost – zvýšení ESS (%; MD)											
0	5,3	0									0
Indikátory dopadu											
37 31 11 Snížení míry nehodovosti na dotčených úsecích (%; MD)											
100	90	100									0

Výchozí hodnota	Cílová hodnota	Dosažená hodnota									
		2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	celkem
21 02 10 Snížení skleníkových emisí (CO ₂) z dopravy (evaluační studie)											
-	-	-									-

Zdroj dat: ŘO OPD

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

Z tabulky byl z důvodu neexistence údajů vynechán řádek s plánovanými hodnotami pro každý kalendářní rok

Příjemci podpory se v předložených projektových žádostech na konci roku 2007 zavázali k výstavbě 32,9 km a rekonstrukci 4 km dálnic, rychlostních silnic a silnic I. třídy mimo TEN-T sítě.

3.4.1.2. Kvalitativní analýza

Analýza dosažených výsledků je vzhledem k implementaci programu irelevantní.

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

3.5.1. Dosažený pokrok a jeho analýza

3.5.1.1. Informace o věcném a finančním pokroku prioritní osy 5

Podpora je zaměřena především na zvýšení konkurenceschopnosti městské hromadné dopravy s cílem udržet příznivý poměr mezi individuální a městskou hromadnou dopravou a tím zmírňovat negativní vlivy dopravy na životní prostředí na území hl. m. Prahy. Předpokládá se vybudování systému řízení a regulace městského silničního provozu pro optimalizaci propustnosti uzlů na hlavní uliční síti města, jde také o výstavbu nových úseků metra.

Globálním cílem prioritní osy 5 je zlepšení městské hromadné dopravy výstavbou metra a systémů řízení silniční dopravy v hl. m. Praze. Tohoto cíle bude dosaženo prostřednictvím specifických cílů:

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

Výzva pro prioritní osu 5 byla vyhlášena dne 30. 11. 2007 a jedná se o výzvu průběžnou, žádosti lze předkládat do 30. 6. 2015. Byla zveřejněna na webu www.opd.cz a rovněž v Hospodářských novinách ze dne 10. 12. 2007.

Od data zveřejnění výzvy do konce roku 2007 byla ŘO předložena v rámci uvedené výzvy 1 projektová žádost o finanční podporu v celkové výši 557 mil. Kč (20,9 mil. €) z Fondu soudržnosti.

Majoritním příjemcem podpory v dané prioritní ose v rámci vyhlášené výzvy je Magistrát hl. m. Prahy.

Tab. č. 9: Indikátory prioritní osy 5

Výchozí hodnota	Cílová hodnota	Dosažená hodnota									
		2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	celkem
Indikátory výstupu											
37 12 02 Vybavení silnic telematickými systémy (počet; MD)											
0	45	0									0
37 10 00 Délka nově vybudovaného metra (km; MD)											
0	4,5	0									0
37 01 00/core 13 Počet projektů podporujících dopravu a dopravní infrastrukturu (počet; MD)											
0	2	0									0
Indikátory výsledku											
37 31 11 Snížení míry nehodovosti na dotčených úsecích (%; MD)											
100	90	100									0
37 32 22 / core 22 Přírůstek počtu obyvatel obsluhovaných MHD											
0	81 350	0									0
Indikátory dopadu											
21 02 11 Snížení skleníkových emisí (CO ₂) z dopravy (%; MD), evaluační studie											
2,133	2,132	-									-

Zdroj dat: ŘO OPD

Pozn.: z tabulky byl z důvodu neexistence údajů vynechán řádek s plánovanými hodnotami pro každý kalendářní rok

3.5.1.2. Kvalitativní analýza

Analýza dosažených výsledků není vzhledem k implementaci programu relevantní.

3.6. Prioritní osa 6: Podpora multimodální nákladní přepravy a rozvoj vnitrozemské vodní dopravy

3.6.1. Dosažený pokrok a jeho analýza

3.6.1.1. Informace o věcném a finančním pokroku prioritní osy 6

Podpora je zaměřena na dvě oblasti – podpora multimodálních přepravních systémů, které zahrnují zejména překladiště kombinované dopravy a infrastrukturu VLC a rozvoj a modernizace vnitrozemských vodních cest. V oblasti vodní dopravy jde především o dobudování vnitrozemských vodních cest splavněním dosud nesplavných úseků a zlepšování parametrů již využívaných vodních cest, a to především v rámci sítě TEN-T.

Globálním cílem prioritní osy je zvýšení multimodality v nákladní přepravě a zlepšení vnitrozemské vodní dopravy. Tohoto cíle bude dosaženo prostřednictvím specifických cílů:

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

Výzva pro prioritní osu 6 byla vyhlášena dne 9. 7. 2007 a jedná se o výzvu průběžnou, žádosti lze předkládat do 30. 6. 2015. Byla zveřejněna na webu www.opd.cz a rovněž v Hospodářských novinách ze dne 19. 7. 2007.

Od data zveřejnění výzvy do konce roku 2007 byly ŘO předloženy v rámci uvedené výzvy 3 projektové žádosti o finanční podporu v celkové výši 274 mil. Kč (10,3 mil. €) z Evropského fondu pro regionální rozvoj. Projekt „Rekonstrukce žel. mostu Nymburk“ byl do konce roku schválen. Ostatním dvěma předloženým projektovým žádostem byl vystaven schvalovací protokol v únoru 2008.

Majoritním příjemcem podpory v dané prioritní ose v rámci vyhlášené výzvy je Ředitelství vodních cest ČR.

Charakteristický projekt:

Název žadatele:	Ředitelství vodních cest ČR
Název projektu:	Rekonstrukce železničního mostu Nymburk
Termín realizace:	I/2007 – VI/2008

Cíl projektu:

Předmětem projektu je zvednutí nosné konstrukce mostu, která tvoří v současné poloze překážku z pohledu podjezdné výšky na labské vodní cestě do přístavu Pardubice za účelem zajištění požadovaného plavebního profilu výšky 5,25 m.

Stručná anotace projektu:

Stávající most na jednokolejové elektrifikované trati Poříčany – Nymburk tvoří ocelová nosná konstrukce, která je překážkou v plavebním profilu řeky Labe, kdy podjezdná výška nad maximální plavební hladinou je pouze 4,30 m. Pro zajištění požadovaného plavebního profilu výšky 5,25 m bylo navrženo zvednutí stávající nosné konstrukce o 1080 mm a současně úprava opěr a pilířů.

Spojité nosné konstrukce mostu o rozpětí 4x 42,0 m byla zvednuta a následně uložena na nová ložiska. Na konstrukci mostu byla provedena kompletní obnova protikoroze ochrany, vyměněn železniční svršek, podlahy a pojistné úhelníky. Mostní opěry a pilíře byly upraveny na novou výšku nivelety převáděné elektrifikované trati Poříčany – Nymburk. V obou předpolích mostu došlo spolu se zvýšením násypů až o 1m ke kompletní výměně kolejových roštů a obou železničních přejezdů. Maximální podélný sklon dosáhl 7,6 ‰, směrové vedení trati zůstalo nezměněno. Nově uplatněné pružné upevnění kolejnic přispěje zejména ke snížení hlukové zátěže a vibrací z provozu vlaků. Celková délka kolejové úpravy je 788 m. V celém úseku rekonstrukce bylo upraveno trakční vedení a byly osazeny nové trakční stožáry, na pilířích mostu v řece byly v obou směrech osazeny radarové odražeče pro zvýšení bezpečnosti lodního provozu,

kterou dosud zajišťovaly pouze bóje. Nymburský most se tak stal prvním v České republice, který má nainstalovány pevné radarové tyčové odražeče. Stezka pro pěší a cyklisty byla před mostem výškově upravena tak, aby navázala na novou úroveň mostu. Na vlastním mostě je stezka zcela nová, nainstalovány byly kovové rošty s oky, umožňující bezproblémovou zimní údržbu. Polovina šíře lávky je vyrobena z roštů s menšími oky o rozměrech 2 x 1 cm pro pohodlný přechod psů. Obnoveno bylo zčásti i osvětlení stezky.

Většina stavebních prací byla dokončena k 31.10.2007. Následně, dne 27.11.2007, proběhlo slavnostní ukončení stavby s účastí médií.

Současný stav realizace:

Most je od počátku září 2007 ve „zkušebním provozu“, který potrvá až do června roku 2008, kdy proběhne kolaudace.

V březnu roku 2008 byly provedeny poslední stavební úpravy – vyměněna ložiska a osazena dilatační zařízení.

Celkové náklady projektu:

91 966 000,- Kč (3 453 733 €)

Celkové uznatelné náklady projektu:

91 966 000,- Kč (3 453 733 €)



Tab. č. 10: Indikátory prioritní osy 6

Výchozí hodnota	Cílová hodnota	Dosažená hodnota									
		2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	celkem
Indikátory výstupu											
37 17 02 Počet nově vybudovaných nebo rekonstruovaných vleček (počet; MD)											
0	25	0									0

Výchozí hodnota	Cílová hodnota	Dosažená hodnota									
		2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	celkem
37 17 01 Nově pořízené nebo modernizované dopravní prostředky (počet; MD)											
0	150	0									0
37 15 00 Délka upravených vodních cest (km; MD)											
0	24	0									0
37 01 00 / core 13 Počet projektů podporujících dopravu a dopravní infrastrukturu (počet; MD)											
14*	50	0									0
Indikátory výsledku											
37 17 10 Zvýšení přepravního objemu v kombinované dopravě (tis.t; MD)											
4 313 (2004)	eval.studie	-									-
37 17 12 Zvýšení přepravního objemu ve vnitrozemské vodní dopravě (tis. t; MD)											
2 032 (2006)	2 800	2 214									2 214

Zdroj dat: ŘO OPD

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

Z tabulky byl z důvodu neexistence údajů vynechán řádek s plánovanými hodnotami pro každý kalendářní rok

Hodnoty indikátoru 37 17 10 týkající se přepravního objemu v kombinované dopravě budou zjišťovány evaluační studií po realizaci prvních projektů. ŘO předpokládá, že vyhodnocení bude realizovatelné nejdříve za 3-4 roky.

3.6.1.2. Kvalitativní analýza

Analýza dosažených výsledků není vzhledem k implementaci programu relevantní.

3.7. Prioritní osa 7: Technická pomoc

3.7.1. Dosažený pokrok a jeho analýza

3.7.1.1. Informace o věcném a finančním pokroku prioritní osy 7

Tab. č. 11: Indikátory prioritní osy 7

Výchozí hodnota	Cílová hodnota	Dosažená hodnota									
		2007	20 08	20 09	20 10	20 11	20 12	20 13	20 14	20 15	celkem
Indikátory výstupu											
48 01 00 Počet podpořených projektů technické pomoci											
27*	40	5**									5**

Výchozí hodnota	Cílová hodnota	Dosažená hodnota									
		2007	20 08	20 09	20 10	20 11	20 12	20 13	20 14	20 15	celkem
Indikátory výsledku											
48 02 00 Celkové výdaje na realizaci projektů technické pomoci (mil Kč)											
46*	2 230	318, 9									318, 9**

Zdroj dat: ŘO OPD

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

** doba realizace projektů je až do 31.12.2008, resp. u jednoho projektu až do 31.12.2009.

Hlavním cílem ve sledovaném období z hlediska Technické pomoci bylo nastavení čerpání prostředků a vytvoření projektů TA OPD. Cílem těchto projektů bylo zajistit funkci ŘO z hlediska řízení a kontroly programu, technického zabezpečení činností, podpory absorpční kapacity, publicity, hodnocení, vzdělávání a přípravy nového programového období 2014-2021.

V rámci výše uvedených oblastí bylo schváleno a realizováno 5 projektů:

- Řízení programu OP Doprava (01.07.2007 – 31.12.2008)
- Technické zabezpečení činností Řídicího orgánu – MD (01.07.2007 – 31.12.2008)
- Podpora absorpční kapacity OP Doprava (01.07.2007 – 31.12.2008)
- Publicita a vzdělávání OP Doprava (01.07.2007 – 31.12.2008)
- Evaluace a příprava programových dokumentů 2014-2021 (01.07.2007 – 31.12.2009).

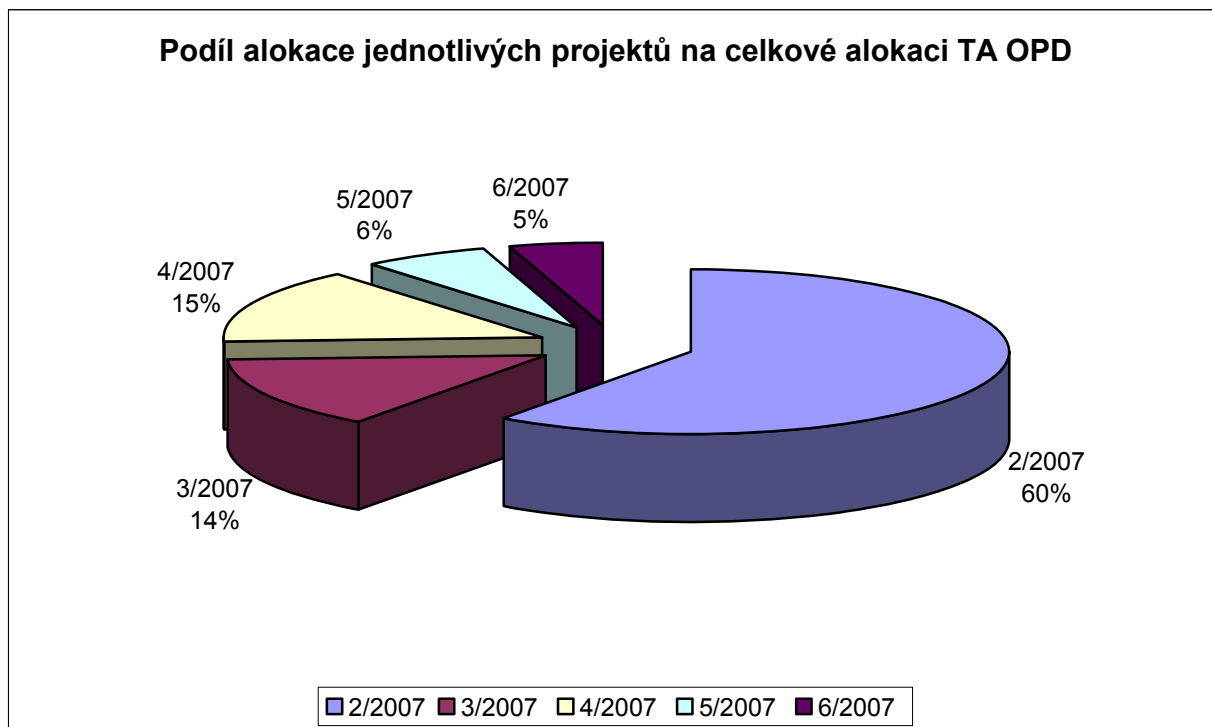
Tab č. 12: Projekty technické podpory

Název projektu	Doba realizace	Financování	Popis projektu
Řízení programu OP Doprava 2/2007	01.07.2007 31.12.2008	361 434 736,- Kč (13 573 484 €)	Projekt se zaměřuje na financování aktivit podporujících přípravu, výběr, hodnocení, monitorování implementace operačního programu, tvorbu metodických dokumentů, programového manuálu a na zajištění kontrolních mechanismů
Technické zabezpečení činností Řídicího orgánu 3/2007	01.07.2007 31.12.2008	84 802 400,- Kč (3 184 708 €)	Projekt je zaměřen na zajištění odborné asistence ŘO a příjemcům, dále na nezbytné externí zajištění činností pro zkvalitnění implementace OPD (např. materiální zabezpečení ŘO), a také na aktivity zaměřené na metodickou podporu a organizačně technické zabezpečení této oblasti.
Podpora absorpční kapacity OP Doprava	01.07.2007 31.12.2008	87 984 899,- Kč (3 304 225 €)	Projekt se zaměřuje na financování metodicko-právní podpory přípravy projektů, předběžné posouzení přijatelnosti projektů/projektových fiší,

4/2007			projednávání projektů a s tím spojenými pracovními cestami. Současně budou financovány aktivity zaměřené na organizačně technické zabezpečení této oblasti.
Publicita a vzdělávání ŘO OPD 5/2007	01.07.2007 31.12.2008	39 077 872,- Kč (1 467 548 €)	Projekt bude sloužit k zajištění povinné publicity. Aktivity této oblasti souvisí se zabezpečením dostatečné propagace a informovanosti o operačním programu pro veškerou odbornou i laickou veřejnost. V rámci vzdělávání se projekt zaměřuje na zajištění kvalitní administrativní struktury OPD. Pracovníci se budou účastnit v rámci jednotlivých témat daných seminářů, kde by se měli podrobněji seznámit s problematikou související s jejich specifickými pracovními úlohami.
Evaluace a příprava programových dokumentů 2014-2021 6/2007	01.07.2007 31.12.2009	28 046 605,- Kč (1 053 274 €)	Oblast technické pomoci Operačního programu Doprava Evaluace a příprava 2014-2021 se zaměřuje na financování aktivit podporujících hodnocení a monitorování implementace operačního programu, zpracování různých analýz, podkladových studií a samotnou přípravu operačního programu 2014-2021, včetně zpracování ex-ante hodnocení a hodnocení vlivů na životní prostředí (SEA).

Zdroj dat: ŘO OPD

Graf č1:



Zdroj dat: ŘO OPD

Tab č. 13: Přehled čerpání jednotlivých projektů TA v roce 2007.

Číslo projektu	Název projektu	2007	
		alokace	čerpání
2/2007	Řízení programu	195 335 907 Kč (7 335 733 €)	2 442 758 Kč (91 736 €)
3/2007	Technické zabezpečení	48 470 875 Kč (1 820 297 €)	4 781 733 Kč (179 575 €)
4/2007	Podpora absorpční kapacity	46 295 809 Kč (1 738 614 €)	0 Kč
5/2007	Publicita a vzdělávání	21 174 088 Kč (795 181 €)	1 518 357 Kč (57 021 €)
6/2007	Evaluační a příprava programových dokumentů 2014-2021	7 633 304 Kč (286 664 €)	0 Kč
CELKEM		318 909 983 Kč (11 976 489 €)	8 742 848 Kč (328 332 €)

Zdroj dat: ŘO OPD

3.7.1.2. Kvalitativní analýza

Pokrok v této „podpůrné“ prioritní ose je měřen jedním výstupovým a jedním výsledkovým indikátorem. Tato prioritní osa je specifická a dosažení výsledků přímo koresponduje s úspěšností implementace celého programu.

4. Velké projekty

Definice velkých projektů vychází z Nařízení Rady (ES) č. 1083/2006 (obecné nařízení) čl. 39-41. V roce 2007 byla v OPD (prioritní osa 1) předložena zatím pouze jedna projektová žádost „Optimalizace trati Benešov u Prahy – Strančice“, která je rovněž pilotní žádostí pro předkládání velkých projektů v rámci OPD.

Žádost byla ŘO schválena až v prvním čtvrtletí roku 2008 vzhledem k administrativním úpravám projektové žádosti. V únoru 2008 byla zanesena do monitorovacího systému MSC2007+ a odeslána prostřednictvím informačního systému ke schválení Evropské komisi.

Správa železniční dopravní cesty reagovala v roce 2006 pozitivně na iniciativu JASPERS, kterou založilo DG REGIO Evropské komise, EIB a ERDF a jejímž cílem je pomoci novým členským zemím v rozpočtovém období 2007-2013 při vyjasňování otázek, které je nutno řešit v souvislosti se zpracováním žádostí o spolufinancování projektů z fondů Evropské unie.

SŽDC zařadila v roce 2006 do Akčního plánu Ministerstva pro místní rozvoj, který je Řídicím orgánem pro tuto iniciativu, mimo jiné posouzení Studie proveditelnosti na IV. tranzitní železniční koridor a posouzení žádosti na projekt Benešov-Strančice, který leží na tomto koridoru.

Posouzená a schválená žádost experty JASPERS by měla sloužit jako vzorová pro vypracování dalších plánovaných žádostí na uvedeném koridoru. Kromě korespondenčního vyřizování jednotlivých stanovisek se uskutečnila i v průběhu roku 2007 četná jednání s experty JASPERS, a to jak o Studii proveditelnosti, tak i o žádosti na uvedený projekt. Tato expertní jednání se uskutečnila v Praze, Brně, ale i v Bruselu, Vídni a Luxemburgu.

V kontextu dosavadních zkušeností je v zájmu většího efektu iniciativy JASPERS vhodné dořešit otázku definování výstupů práce expertů iniciativy JASPERS.

Název žadatele:	Správa železniční dopravní cesty
Název projektu:	Optimalizace trati Benešov u Prahy – Strančice
CCII	2007CZ161PR001
Termín realizace:	6/10/2006 – 31/5/2010

Cíl projektu:

Předmětem projektu je optimalizace trati Benešov u Prahy - Strančice. Realizací projektu by mělo být dosaženo třídy zatížení D4 UIC; dosažení prostorové průchodnosti trati pro ložnou míru UIC GC; zvýšení jízdní rychlosti do 125 km/h pro vozidla s naklápečí technikou, do 110 km/h pro klasické soupravy; přestavba kolejíště železniční stanice Benešov u Prahy, Čerčany a Senohraby (ostrovní nástupiště s podchodem); dostupnost železničních veřejných prostor pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace; výrazné zlepšení směrových poměrů; výstavba protihlukových opatření. Realizací projektu bude traťový úsek splňovat parametry uvedené v dohodách AGC a AGTC. Kromě toho se realizací projektulepší zejména tyto skutečnosti: kultury cestování (plynulosti jízdy a odbavování cestujících ve stanicích a zastávkách); informační systém, zajištění přístupu pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace, zajištění spolehlivosti provozu; bezpečnost provozu a zkrácení jízdních dob v osobní tak nákladní přepravě; hlukové poměry v okolí trati.

Stručná anotace projektu:

Jelikož je uvedený projekt součástí IV. tranzitního železničního koridoru, je nutné posuzovat přínosy celé jeho trasy. Vzhledem k rostoucí mobilitě a zintenzivnění vztahů mezi Českou republikou a Rakouskem, což se projevuje v rostoucí intenzitě přepravních proudů jak v nákladní, tak v osobní dopravě, je nutné zkvalitnit dopravní spojení obou zemí.

Délka rekonstruovaného úseku je 23,95 km. Stávající rychlost pro klasické soupravy je 80 km/h. Zřízení koleje s bezpodkladnicovým upevněním v délce 46 921 m, užití S 49 s tuhým upevněním v délce 5 965 m. Výhybky - 30 ks nových na betonových pražcích, 26 ks nových výhybek S 49. Úprava úrovnových přejezdů - rekonstrukce 3, zrušení 0. Sanace železničního spodku - celkem 53 km. Nástupiště ostrovní ve stanici - nové 4, rekonstrukce 1. Nástupiště vnější na zastávce - 1 rekonstruované. Železniční mosty a podchody - nové 5, rekonstruované 41, lávka pro pěší 1, návěstní krakorce 1, návěstní lávky 2, propustky 41, zárubní zdi 12, opěrné zdi 4, silniční nadjezd 1. Protihlukové zdi v délce 17,842 m. Staniční zabezpečovací zařízení - elektronická stavědla 3. Traťové zabezpečovací zařízení - elektronický autoblok v celé délce stavby, automatické hradlo 3 + 1 traťové úseky. Přejezdové zabezpečovací zařízení - 8 upravených na přípojných tratích, 2 upravované na hlavní trati. Sdělovací zařízení - dálkové ovládání signalizačního zařízení 23,95 km. Silnoproudá technologie - rekonstrukce 1 objektu trakční transformovny a měnírny.

Současný stav realizace:

Stavba byla zahájena v říjnu 2006 v rozsahu přípravné práce, demolice, úpravy na pozemních objektech v Benešově a základy trakčního vedení.

V roce 2007 byla dokončena rekonstrukce celé žst. Benešov, v rámci níž byly provedeny veškeré práce na obnově železničního spodku, zřízeny sanační vrstvy, odvodněn, rekonstrukce kanalizace. Na takto obnovené vrstvy byl implementován nový železniční svršek UIC 60,B91/S v hlavních kolejích a užitý železniční svršek v předjízdových kolejích. Bylo vybudováno nové druhé ostrovní nástupiště, obnoveno ostrovní nástupiště a bylo vybudováno nové nástupiště u výpravní budovy. Byl prodloužen a rekonstruován podchod na tato nástupiště včetně vybavení výtahy pro imobilní spoluobčany. Ostrovní nástupiště byla zastřešena.

Rekonstruovány byly také všechny mostní objekty a propustky v obvodu žst. Benešov. V tomto roce byla také vybudována technologická budova a další objekty elektro a zabezpečovací techniky s osazením příslušné techniky. Rekonstruována byla dopravní kancelář se zázemím pro dopravní zaměstnance. Aktivované bylo nové zabezpečovací zařízení. V celé žst. Benešov byly vybudovány nové podpěry trakčního vedení, nové brány, převěsy-natažena nová trolej.

Na mezitraťovém úseku Benešov-Čerčany v roce 2007 byl zrekonstruován železniční spodek a svršek. V celém úseku byla zřízena bezstyková kolej a to včetně kolejí staničních. Byly vybudovány protihlukové stěny dle přípravné dokumentace, zejména na území města Benešova. Bylo vybudováno nové trakční vedení. V celém úseku byly rekonstruovány mostní objekty a propustky. V celé úseku byly implementovány příslušné objekty a zařízení elektro a zabezpečovací techniky. V žst.Čerčany byly provedeny v roce 2007 nezbytné demoliční práce, postavena technologická budova a zahájena výstavba dopravního pavilonu. V žst. Senohraby bylo v roce 2007 vybudováno vnější nástupiště u výpravní budovy, část podchodu na ostrovní nástupiště. Byl vybudován nový žel. spodek a svršek v kolejích 0,2. V celém úseku Benešov-Strančice byly v roce 2007 vybudovány dle možností základy trakčního vedení, provedeny sanační práce na skalních zářezech, realizovány opravné práce na mostních objektech a propustech nevyžadující výluky.

Celkové náklady projektu:

4 139 027 964,- Kč (155 438 935 €)

Celkové uznatelné náklady projektu:

3 991 876 000,- Kč (149 912 723 €)

5. Technická pomoc

Technická pomoc je zakotvena v článku 46 Nařízení Rady (ES) č. 1083/2006 a dále upravena Nařízením Komise (ES) č. 1828/2006, podle kterých mohou být financovány z prostředků fondů EU přípravné, řídicí, monitorovací, hodnotící, informační a kontrolní činnosti operačních programů, včetně činností zaměřených na posílení administrativní kapacity pro implementaci operačních programů.

Technická pomoc OPD (dále jen „TA“) je realizována jednou prioritní osou a to prioritní osou 7 (Fond soudržnosti).

V rámci OPD se z prioritní osy 7 financují činnosti zahrnující implementaci, monitorování, publicitu a další aktivity spojené s potřebou posílit a zefektivnit administrativní kapacitu pro provádění pomoci a zároveň zvýšit absorpční schopnost.

Dne 16.5.2007 na svém prvním zasedání Monitorovací výbor OPD schválil Plán alokace Technické pomoci OP Doprava na programové období 2007-2013. Celková alokace TA byla 131 747 451 EUR.

V rámci procesu dojednávání OPD nicméně MD rozhodlo o snížení celkového objemu technické pomoci (Prioritní osy 7) ve prospěch věcných prioritních os.

Celková alokace na TA na programové období 2007-2013 činí 96 453 333 EUR, což je 1,42% z celkové alokace OPD.

Dne 24. září 2007 byla podepsána „Dohoda o delegování některých pravomocí a činností Řídicího orgánu OP Doprava na Zprostředkující subjekt OP Doprava“ (dále jen „Dohoda o delegování“). Tímto aktem byl do implementační struktury OP Doprava zapojen SFDI. Na základě čl. I.1. Dohody o delegování ŘO poskytuje finanční prostředky TA ZS za účelem úhrady nákladů vzniklých v souvislosti s výkonem pravomocí a činností delegovaných ze strany ŘO na ZS. Způsob poskytování finančních prostředků TA na ZS je zakotven v čl. III.2 Dohody o delegování – prostředky TA budou převáděny vždy na začátku příslušného kalendářního roku v souladu s rozhodnutím o poskytnutí dotace vydaným ŘO a se zákonem č. 218/2000 Sb., o rozpočtových pravidlech v platném znění.

Finanční prostředky TA budou dále využívány majoritními příjemci OPD - Správou železniční dopravní cesty, státní organizací, Ředitelstvím silnic a dálnic ČR a Ředitelstvím vodních cest ČR.

V rámci TA byly v roce 2007 financovány aktivity zaměřené na nastavení podmínek pro hladkou implementaci OPD (oblast technického zabezpečení, administrativní kapacity, vzdělávání) a k úspěšnému završení procesu schvalování OPD.

Na úrovni ŘO byly realizovány zejména následující podpůrné aktivity:

1. Stabilizace a motivace zaměstnanců

Odboru fondů EU, který je pověřen výkonem funkce ŘO OPD, se podařilo k 1. 10. 2007 nastavit systém komplexní stabilizace a motivace zaměstnanců zapojených do systému využívání prostředků z rozpočtu EU. Nastavený systém přispívá k minimalizaci odlivu pracovníků zapojených do systému využívání prostředků z rozpočtu EU a také k zajištění dostatečné administrativní kapacity pro zabezpečení funkčnosti implementačních struktur, jako opatření proti případnému ohrožení čerpání a ztráty prostředků ze strukturálních fondů a FS.

2. Vzdělávání zaměstnanců

Za rok 2007 jednotliví pracovníci Odboru fondů EU absolvovali celkem 121 vzdělávacích akcí. Níže uvedené údaje jsou převzaty z dokumentu „Vyhodnocení vzdělávacích aktivit za rok 2007“, který byl schválen ředitelem O 430.

V tabulce č. 1 jsou uvedeny vzdělávací akce pracovníků Odboru fondů EU za rok 2007. A to jako vzdělávací akce (VZDA) v ČR, které jsou rozděleny na povinné a nepovinné, a v VZDA v zahraničí. Je uveden i přepočet na jednu osobu tak, aby bylo zřejmé i srovnání podle jednotlivých oddělení.

Tab. č. 14: Absolvované vzdělávací akce pracovníků Odboru fondů EU za rok 2007 *

	VZDA v ČR		VZDA v zahraničí			
	povinné	nepovinné		povinné	nepovinné	
430 - Odbor fondů EU	17	92	12	0,55	2,97	0,39
431 - Oddělení metodik, koordinace a evaluace programu	0	7	4	0,00	2,33	1,33
432 - Oddělení přípravy projektů	3	12	1	0,60	2,40	0,20
433 - Oddělení monitoringu projektů	4	18	5	0,44	2,00	0,56
434 - Oddělení administrace žádostí o platby a kontrol	7	33	0	1,00	4,71	0,00
435 - Oddělení technické pomoci a podpůrných činností	3	19	0	0,60	3,80	0,00

*pozn: jedná se o sebevykazování účasti na vzdělávacích akcích v rámci programů OPI a OPD

Byla realizována také jazyková výuka zaměřená na zdokonalení pracovníků v odborné komunikaci (písemné i ústní).

Všechny realizované aktivity v oblasti vzdělávání vedly k prohlubování znalostí pracovníků zapojených do implementace v novém programovém období.

3. Monitorovací systém

- tříúrovňová struktura (Benefit7, Monit7+ OPD, MSC2007)
- hlavním nástrojem ŘO a ZS pro administraci projektů je aplikace Monit7+ OPD
- hlavním nástrojem příjemců je Benefit7 OPD (prozatím pouze jako projektová žádost)

4. Elektronické úložiště dokumentů

Pro zefektivnění spolupráce mezi subjekty aktivně zapojenými do implementace OPD bylo zprovozněno sdílené webové elektronické úložiště dokumentů.

5. Publicita Operačního programu Doprava

- informování široké i odborné veřejnosti o OPD (hlavním nástrojem jsou webové stránky www.OPD.cz).
- zabezpečování realizace aktivit definovaných v Komunikačním plánu OPD - např. příprava tiskových zpráv, příprava mediálních prezentací OPD, vydávání publikací a letáků, pořádání seminářů a workshopů, informování prostřednictvím webových prezentací, zajišťování dalších drobných propagačních aktivit

6. Publicita

V souladu s požadavky Nařízení Rady (ES) č. 1083/2006 a Nařízení Komise (ES) č. 1828/2006 realizoval ŘO OPD v roce 2007 aktivity, které směřovaly k zajištění dostatečné publicity a informovanosti o OPD. Všechny aktivity týkající se publicity, byly ze strany ŘO OPD realizovány v souladu s pracovní verzí Komunikačního plánu OPD. K datu 31.12.2007 nebyl Komunikační plán dosud předložen Evropské komisi a nebyl tedy finální. V souladu s článkem 3 Nařízení Komise 1828/2006 musí být Komunikační plán předložen Evropské komisi do 4 měsíců od přijetí operačního programu. Vzhledem k tomu, že OPD byl ze strany Evropské komise schválen dne 10.12.2007, bude předložena finální verze Komunikačního plánu OPD Evropské komisi nejpozději do 10.4.2008.

6.1. Požadavky vyplývající z Nařízení Komise 1828/2006

Hlavní informační činnost spočívající ve zveřejnění zahájení operačního programu:

V souladu s požadavkem článku 7, odst. 2 písm. a) Nařízení Komise 1828/2006 realizoval ŘO OPD jako „hlavní informační činnost spočívající ve zveřejnění zahájení operačního programu“ vydání tématické dvojstrany o OPD v tištěném celostátním deníku. Obsahem tématické dvojstrany bylo především základní představení OPD, uvedení přehledu prioritních os a oblastí podpory, uvedení finančních alokací pro jednotlivé prioritní osy, představení možných příjemců, uvedení přehledu všech vyhlášených výzev a informace o aktuálním stavu předkládání projektů. Součástí tématické dvojstrany byly také články popisující proces přípravy OPD a jeho schvalování. Dále byly součástí dvojstrany i rozhovory se zástupci subjektů implementační struktury OPD a také se zástupci budoucích majoritních příjemců. Tato tématická dvojstrana byla kromě celostátního tištěného deníku distribuována i elektronicky a to především prostřednictvím www.OPD.cz.

Zveřejnění seznamu příjemců

V souladu s požadavkem článku 7, odst. 2 písm. d) Nařízení Komise 1828/2006 je ŘO povinen zveřejňovat seznam příjemců, názvů operací a výši částky přidělené operacím z veřejných zdrojů. Pro naplnění tohoto požadavku zřídil ŘO OPD na webových stránkách www.OPD.cz sekci

Projekty OPD (www.opd.cz/cz/projekty), která obsahuje kompletní databázi všech projektů schválených k financování z OPD. Kromě údajů požadovaných podle Nařízení jsou pro každý projekt zveřejňovány i další rozšiřující informace.

Příklady informačních a propagačních opatření

V souladu s požadavkem článku 4, odst. 2 písm. a) Nařízení Komise 1828/2006 jsou v níže uvedeném přehledu komunikačních a propagačních aktivit uvedeny konkrétní příklady opatření, která byla ŘO OPD v roce 2007 realizována.

6.2. Přehled komunikačních a propagačních aktivit realizovaných ŘO OPD v roce 2007

Komunikační nástroj	Název/Stručná charakteristika komunikační aktivity	Termín komunikační aktivity	Indikátor komunikační akce
Internetové stránky	www.OPD.cz Spuštění samostatných webových stránek OPD. Web OPD představuje základní zdroj komplexních informací jak pro žadatele (příjemce), tak i pro odbornou a širokou veřejnost	kontinuálně od července 2007	Počet unikátních návštěvníků: 10 847 Počet zobrazených stran: 48 018
Masmédia (tisk, TV, rádio)	Zveřejnění výzev pro předkládání projektů v oblastech podpory 1.1, 1.2, 2.1, 3.1, 4.1 a 6.2 - v celostátním tisku (Hospodářské noviny)	červenec 2007	Přibližný počet čtenářů: 100 000
Masmédia (tisk, TV, rádio)	Zveřejnění výzvy pro předkládání projektů v oblasti podpory 5.2 - v celostátním tisku (Hospodářské noviny)	prosinec 2007	Přibližný počet čtenářů: 100 000
Masmédia (tisk, TV, rádio)	Tématická dvojstrana o OPD – představení programu nejširší veřejnosti v návaznosti na jeho schválení Evropskou komisí - v celostátním tisku (Hospodářské noviny)	prosinec 2007	Přibližný počet čtenářů: 100 000
Tiskové zprávy a články	Články a tiskové zprávy uveřejněné na webu www.OPD.cz nebo v tištěných médiích	Průběžně po celé období	Počet: 14
Publikace a periodika	Pokyny pro žadatele OPD V návaznosti na vyhlášení prvních výzev pro předkládání projektových žádostí byl zveřejněn metodický pokyn pro žadatele (Pokyny pro žadatele	červenec 2007	Počet distribuovaných příruček v listinné podobě: 100 ks.

	OPD). Dokument byl zveřejněn na www.OPD.cz a zároveň distribuován v listinné podobě.		
Publikace a periodika	Pokyny pro příjemce OPD V návaznosti na vyhlášení první výzvy pro předkládání projektových žádostí byl zveřejněn metodický pokyn pro žadatele (Pokyny pro žadatele OPD). Dokument byl zveřejněn na www.OPD.cz a zároveň distribuován v listinné podobě.	prosinec 2007	Počet distribuovaných příruček v listinné podobě: 40 ks.
Publikace a periodika	Pravidla pro publicitu OPD Zveřejnění pravidel pro publicitu v rámci OPD na www.OPD.cz , dokument byl zároveň distribuován v listinné podobě, zveřejnění logotypu OPD na www.OPD.cz	prosinec 2007	Počet distribuovaných příruček v listinné podobě: 40 ks.
Letáky, plakáty	Leták OPD Seznam priorit, vymezení potenciálních příjemců, základní představení připravovaného programu	leden, únor 2007	Počet distribuovaných letáků: 200 ks
Elektronický zpravodaj	Novinky na www.OPD.cz Rozesílání novinek na webu zaregistrovaným uživatelům	kontinuálně od července 2007	Počet registrovaných uživatelů: 90 Počet rozesílek: 15
Workshopy, semináře, školení	Workshopy pro subjekty implementační struktury OPD, výroční setkání s příjemci	říjen 2007 prosinec 2007	Počet akcí: 2 Počet proškolených osob: 140
Konference	Prezentace OPD na konferencích určených pro odbornou i širokou veřejnost	Průběžně po celé období	Počet akcí: 10 Přibližný počet účastníků akcí: 1500
Kulaté stoly	Kulaté stoly – pravidelná čtvrtletní setkání se zástupci NNO (od listopadu 2007)	listopad 2007	Počet setkání: 1
Individuální přímá komunikace	Individuální podpora žadatelům a informování veřejnosti elektronickou poštou, telefonicky nebo při osobních konzultacích	Průběžně po celé období	Přibližný počet kontaktů (odpovědi na dotazy): 700

Zdroj dat: ŘO OPD

7. 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)
ČD	České dráhy
ČR	Česká republika
core	Hlavní indikátor dle pracovního dokumentu č. 2 EK (Indicative guidelines on evaluation methods: monitoring and evaluation indicators)
EIB	Evropská investiční banka
EK	Evropská komise
ERDF	Evropský fond pro regionální rozvoj (European Regional Development Fund)
ES	Evropská společenství
EU	Evropská Unie
EUR	Euro
HDP	Hrubý domácí produkt
JASPERS	Evropská Iniciativa (Joint Assistance in Supporting Projects in European Regions)
NSRR	Národní strategický referenční rámec
MD	Ministerstvo dopravy
MF	Ministerstvo financí
MONIT7+	Monitorovací systém ZS 2007-2013
MS	Monitorovací systém 2007-2013
MSC2007	Monitorovací systém Central 2007 - 2013
MV	Monitorovací výbor
OP	Operační program
OPD	Operační program Doprava
PO	Prioritní osa
ŘO	Řídicí orgán
ŘSD	Ředitelství silnic a dálnic
SDFI	Státní fond dopravní infrastruktury
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty
TA	Technická pomoc
TEN-T	Transevropské dopravní síť (Trans European Network-Transport)
TŽK	Tranzitní železniční koridor
UIC	Mezinárodní železniční unie
ZS	Zprostředkující subjekt
ZVZ	Zadání veřejné zakázky

8. Seznam tabulek a grafů

- Tab. č. 1: Indikátory programu
- Tab. č. 2: Rozdělení alokace podle prioritní os OPD
- Tab. č. 3: Finanční pokrok OPD
- Tab. č. 4: Orientační rozdělení příspěvku Společenství podle kategorie v OPD
- Tab. č. 5: Indikátory prioritní osy 1
- Tab. č. 6: Indikátory prioritní osy 2
- Tab. č. 7: Indikátory prioritní osy 3
- Tab. č. 8: Indikátory prioritní osy 4
- Tab. č. 9: Indikátory prioritní osy 5
- Tab. č. 10: Indikátory prioritní osy 6
- Tab. č. 11: Indikátory prioritní osy 7
- Tab. č. 12: Projekty technické podpory
- Tab. č. 13: Přehled čerpání jednotlivých projektů TP v roce 2007
- Tab. č. 14: Absolvované vzdělávací akce pracovníků Odboru fondů EU za rok 2007

Graf č. 1: Podíl alokace jednotlivých projektů na celkové alokaci TA OPD

9. Seznam příloh

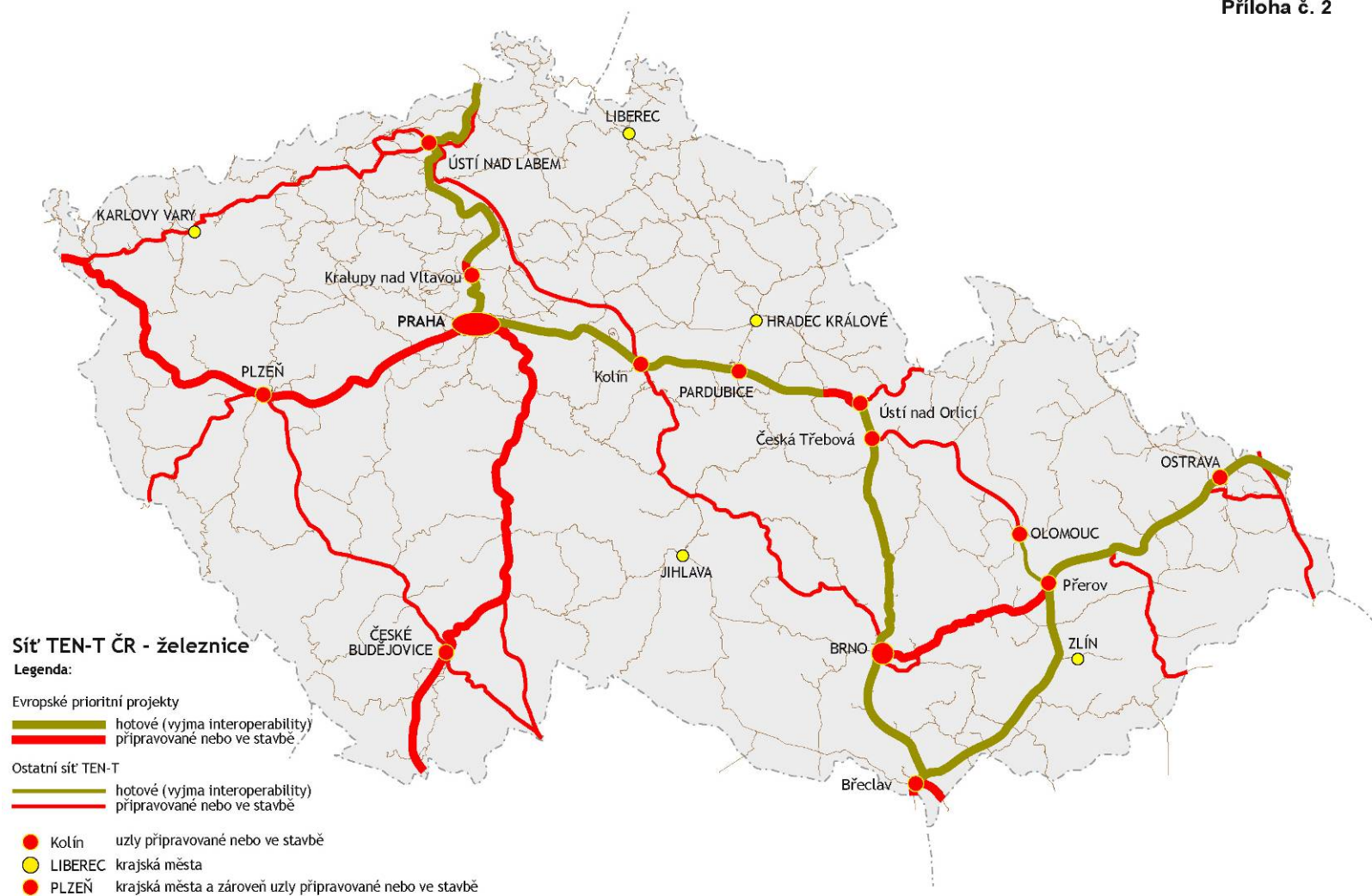
- Příloha č. 1: Projektové žádosti v regionech se soustředěnou podporou státu
- Příloha č. 2: Síť železničních tratí TEN-T v ČR
- Příloha č. 3: Silniční síť TEN-T v ČR

Příloha č. 1 Předložené projektové žádosti v regionech se soustředěnou podporou státu

Projektové žádosti v regionech se soustředěnou podporou státu	Okres
<i>Projektové žádosti ve strukturálně postižených regionech</i>	
Silnice I/15 Sedlec, most ev. č. 15-025a	Most
Silnice I/13 Komořany	Most
Silnice 913 MÚK Třebušice – 1.etapa most přes žel. trať	Most
<i>Projektové žádosti v hospodářsky slabých regionech</i>	
Optimalizace trati Horní Dvořiště st. Hranice-České Budějovice	Č. Krumlov,. Č. Budějovice
GSM-R dokončení I:NŽK	Svitavy, Kolín
Rekonstrukce žel. st. Nesovice – I.část	Vyškov
Silnice I/38 Moravské Budějovice-obchvat	Třebíč
Silnice I/43 Opatov - ochvat	Svitavy
Rychlostní silnice R7 MÚK Bítov – MÚK Vysočany	Louny
Rychlost silnice R7 Sulec – ochvat	Louny
Rychlostní silnice R7 MÚK Vysočany	Louny
<i>Projektové žádosti v regionech s vysoce nadprůměrnou nezaměstnaností</i>	
Silnice I/13 Děčín, most ev.č. 13-085, pravobřežní estakáda	Děčín

Příloha č. 2: Sít' železničních tratí TEN-T v ČR

Příloha č. 2



stav k 04 - 2006

Příloha č. 3

