

## OPD je úspěšný evropský program

Z Operačního programu Doprava (OPD) se v letech 2007 až 2009, tedy za první tři roky existence, podařilo rozdělit sedmdesát procent z celkového objemu 5,77 miliardy eur připravených pro českou dopravní infrastrukturu. Jinými slovy už celkem 4 miliardy eur mají jasně definované projekty, které budou z OPD hrazeny. Právě skutečnost, že dosavadní čerpání nevyvolává obavy z toho, že by se přidělené prostředky nepodařilo využít, je jedním z důvodů, proč bývá OPD označován za úspěšný evropský program.

Konec roku 2009 přinesl v oblasti OPD dvě významné události. ČR obdržela z EU první platbu na úhradu vynaložených prostředků. Příspěvky z evropských programů včetně OPD se standardně poskytují zpětně, tedy poté, co stát zafinancuje realizaci projektu nebo jeho části

a příjemce vyúčtuje takzvané způsobilé náklady (tedy tu část nákladů projektu, kterou je možné z programu hradit). EU pak zpětně tyto způsobilé náklady uhradí. Tento administrativní koloběh se před Vánocemi podařilo uzavřít prvními průběžnými žádostmi o platbu, když na účet Ministerstva financí dorazilo 336,3 milionů eur (8,5 miliardy korun). Stát tak získal zpět prostředky předběžně vložené do projektů hrazených z OPD a může je podobným způsobem využít na financování dalších projektů.

Další významnou událostí je rozhodnutí Evropské komise o schválení prvních dvou tzv. „velkých projektů“. Jedná se o železniční projekty Benešov u Prahy – Strančice a Letohrad – Lichkov. Komise má poslední slovo u projektů, které mají být hrazeny z OPD a jejichž finanční objem přesahuje 50 milionů eur. U projektů menšího roz-

sahu postačuje schválení ze strany Řídicího orgánu OPD, kterým je Ministerstvo dopravy. Komisi je již v tuto chvíli předloženo dalších 9 projektů, přičemž dobrou zprávou je sám fakt, že tyto projekty splnily všechny podmínky a mohly být předloženy. V letošním roce tak lze očekávat schválení dalších projektů.

Majoritními příjemci podpory z OPD jsou Ředitelství silnic a dálnic ČR, Správa železniční dopravní cesty a Ředitelství vodních cest ČR, pro které je vyčleněno 91 procent alokace. Uvolňování finančních prostředků pro tyto příjemce probíhá prostřednictvím Zprostředkujícího subjektu – Státního fondu dopravní infrastruktury.

Neméně významným příjemcem podpory z OPD je Magistrát hlavního města Prahy, který bude čerpat prostředky především na výstavbu metra.

## TŘI OTÁZKY PRO MINISTRA DOPRAVY



Ing. Gustav Slamečka, MBA

### Jak jste spokojen s fungováním Operačního programu Doprava?

Vzhledem k tomu, že OPD je obvykle hodnocen jako jeden z nejlepších, ne-li vůbec nejlepších z nynějších operačních programů v České republice, bylo by podivné, kdybych řekl, že spokojen nejsem.

### Co je podle vás příčinou dobrých výsledků OPD?

Nepochybně máme proti jiným programům obrovskou výhodu, že příjemců příspěvků z OPD je poměrně malý počet a mají kapacity i zkušenosti na zvládnutí související, ne zrovna jednoduché, administrativy než často mnohem menší příjemci z jiných fondů, kteří se o nějaký příspěvek ucházejí poprvé. A pak je to i o lidech.

### Myslíte kolegy z ministerstva, kteří činnosti související s programem zajišťují?

Samozřejmě mám na mysli právě je, ale také kolegy z investorských organizací a Státního fondu dopravní infrastruktury, kteří za peníze z OPD budují dopravní stavby a přispívají k tomu, že čerpání z programu běží tak hladce. Těm všem chci na tomto místě za jejich soustavné a vytrvalé úsilí poděkovat, protože z médií jinak mnoho pochvalných slov nezaznává, spíš naopak.

## CO JE OPD

Operační program Doprava je jedním z mnoha programů, jejichž prostřednictvím Evropská unie podporuje rozvoj České republiky a jejích regionů v období let 2007 – 2013. S celkovou alokací 5,774 miliard eur je přitom programem největším, zahrnujícím asi 22 procent ze všech prostředků z fondů EU pro ČR v uvedeném období. OPD podporuje především rozvoj dopravní infrastruktury pro železniční, silniční a vodní dopravu a rozvoj pražského metra a systémů řízení silniční dopravy v Praze. První výzvy pro předkládání projektových žádostí na spolufinancování z prostředků OPD byly zveřejněny 9. července 2007. Řídicím orgánem OPD je Ministerstvo dopravy – odbor fondů EU.



Modernizace žst. Kroměříž



## OTÁZKY PRO VRCHNÍHO ŘEDITELE ÚSEKU EKONOMIKY A FONDŮ EU



Ing. Petr Očko

### Co bylo pro vás a vaše kolegy v roce 2009 nejsložitější?

Zcela jistě to bylo projednávání velkých projektů nad 50 milionů eur. U prvních žádostí na velké projekty jsme z Evropské komise dostali řadu připomínek a právě kvůli několikanásobnému doplňování a pilování projektové žádosti se schvalovací proces protáhl na více než rok. V mnoha případech jsme naráželi jako první z nových členských států EU u těchto komplexních dopravních projektů na metodické otázky, jejichž řešení jsme museli hledat společně s Evropskou komisí. V prosinci loňského roku jsme zaznamenali první úspěch ve schvalovacím maratónu. Ze strany Evropské komise byly schváleny dva velké železniční projekty. Příspěvek z fondů EU na tyto projekty činí přes 160 milionů eur.

### Změní se v roce 2010 něco na vaší práci?

Především věříme, že po schválení prvních dvou velkých projektů se nám už podaří schvalovací proces s Evropskou komisí výrazně urychlit. A pomalu se přesuneme z fáze, kdy převažovalo rozhodování o tom, který projekt bude z OPD hrazen, do etapy, kdy bude více administrativy související s monitoringem projektů, kontrolou způsobilosti výdajů a schvalováním velkých projektů.

## Příklady projektů financovaných z OPD



### **Elektrizace trati včetně PEÚ Letohrad – Lichkov st. hr., 1. stavba Letohrad (mimo) – Lichkov st. hr.**

Příjemce: Správa železniční dopravní cesty, s. o.  
Datum zahájení: 5. 8. 2007  
Datum ukončení: 30. 6. 2009  
**Příspěvek EU: 1 275 456 665 Kč**



### **Silnice I/14 Liberec – Kunratická, 2. etapa**

Příjemce: Ředitelství silnic a dálnic ČR  
Datum zahájení: 23. 9. 2005  
Datum ukončení: 30. 6. 2008  
**Příspěvek EU: 191 067 944 Kč**



### **VD Kostomlatky – rekonstrukce zdí plavební komory**

Příjemce: Ředitelství vodních cest ČR  
Datum zahájení: 12. 9. 2007  
Datum ukončení: 30. 6. 2010  
**Příspěvek EU: 41 947 500 Kč**



### **Rychlostní silnice R4 křižovatka I/20 – Nová Hospoda**

Příjemce: Ředitelství silnic a dálnic ČR  
Datum zahájení: 21. 9. 2005  
Datum ukončení: 30. 9. 2008  
**Příspěvek EU: 660 848 721 Kč**



### **Dokončení vltavské vodní cesty v úseku České Budějovice – Hluboká nad Vltavou**

Příjemce: Ředitelství vodních cest ČR  
Datum zahájení: 8. 8. 2007  
Datum ukončení: 30. 6. 2011  
**Příspěvek EU: 747 625 150 Kč**



### **Modernizace žst. Kroměříž**

Příjemce: Správa železniční dopravní cesty, s. o.  
Datum zahájení: 19. 5. 2008  
Datum ukončení: 30. 4. 2009  
**Příspěvek EU: 309 250 331 Kč**

Rychlostní silnice R4 křižovatka I/20 – Nová Hospoda

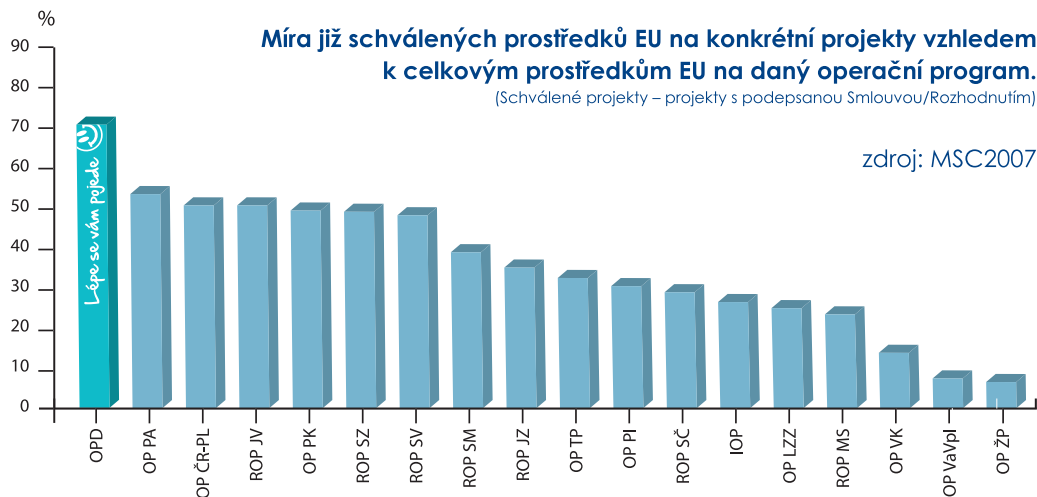




**Optimalizace trati  
Benešov u Prahy – Strančice**  
Příjemce: Správa železniční  
dopravní cesty, s. o.  
Datum zahájení: 6. 10. 2006  
Datum ukončení: 31. 5. 2010  
Příspěvek EU: 2 951 992 302 Kč



**Silnice I/38 Nymburk,  
přeložka II. a III. stavba**  
Příjemce: Ředitelství silnic  
a dálnic ČR  
Datum zahájení: 1. 11. 2008  
Datum ukončení: 30. 4. 2011  
Příspěvek EU: 1 040 006 770 Kč



## ANKETA: Co pro Vás symbolizuje zkratka OPD?

**ALFRED BRUNCLÍK,  
generální ředitel Ředitelství  
silnic a dálnic ČR:**

Zkratka OPD pro mě symbolizuje především možnost realizovat v této nelehké době hlavní silniční projekty, které by se bez fondů EU v takovém rozsahu nemohly uskutečnit. Zároveň se jedná o administrativně nesmírně náročný proces. Tím si ale nestěžuji – předem bylo jasné, že když nám EU poskytne finanční prostředky, bude chtít velmi detailně vědět, jak odpovědně s nimi nakládáme.

**JAN KOMÁREK,  
generální ředitel Správy  
železniční dopravní cesty:**

Naše projekty financované z OPD se zaměřují především na modernizace, elektrizace a racionalizace tratí. A také na zavádění interoperability, technického otevření tratí, aby umožňovaly nepřerušovaný pohyb vlaků zahraničních dopravců. OPD tak přispívá ke zlepšení propojení naší železniční sítě s evropskou a přesně plní svou roli – spojuje Evropu.

**MIROSLAV ŠEFARA,  
ředitel Ředitelství  
vodních cest ČR:**

OPD je pro nás důležitým zdrojem financí do rozvoje sítě vodních cest. EU na celém svém území podporuje rozvoj vnitrozemské plavby jako nejekologičtějšího dopravního odvětví a je dobře, že je tomu tak i v České republice. Vodní doprava sice nedokáže zastavit růst počtu kamionů na silnici, ale může ho významně zpomalit. Její možnosti, především na Labi, nejsou zdaleka vyčerpány.

## Prioritní osy OPD a jejich alokace

Názvy prioritních os OPD	Počet projektů schválených řídícím orgánem OPD*	Příspěvek EU na schválené projekty OPD mld. CZK*	Celková alokace prioritních os mld. CZK
Modernizace železniční sítě TEN-T	18	29,516	56,972
Výstavba a modernizace dálniční a silniční sítě TEN-T	10	45,188	41,861
Modernizace železniční sítě mimo síť TEN-T	7	3,000	10,207
Modernizace silnic I. třídy mimo TEN-T	40	22,835	27,258
Modernizace a rozvoj pražského metra a systémů řízení silniční dopravy v hl. m. Praze	1	0,557	8,561
Podpora multimodální nákladní přepravy a rozvoj vnitrozemské vodní dopravy	21	3,005	3,097
Technická pomoc OP Doprava	9	0,981	1,796
<b>Celkem</b>	<b>106</b>	<b>105,082</b>	<b>149,751</b>

\*Schválené projekty – projekty s podepsanou Smlouvou/Rozhodnutím





Silnice I/14 Liberec – Kunratická, 3. etapa



Optimalizace trati Benešov u Prahy – Strančice



VD Kostomlátky – rekonstrukce zdí plavební komory