



Operační program Doprava



Dvě poděkování, dvě přání

Když jsem před více než rokem přišel na ministerstvo, přinesl jsem si s sebou vzdělání v dopravním oboru a roky zkušeností z řízení dopravní firmy a z realizace dopravních investic. Bez mučení přiznávám, že problematika strukturálních a jiných fondů mi zdaleka tak blízká nebyla. Když se dnes podívám, kolik jsem toho o evropských dotacích musel vstřebat, a když si představím, jak mnohonásobně více se v problematice musí orientovat kolegové na ministerstvu, kteří řídili projednávání a teď budou řadu dalších let dohlížet na čerpání, musím jim vyseknout poklonu. Také bych jim měl jistě poděkovat, ale to přijde až na konci.

Slýchal jsem tu a tam v Bruselu, že Operační program Doprava je jedním z nejlépe připravených českých programů. Doma jsem si pak tu a tam přečetl, že je to přesně naopak, že je celý program úplně špatně a Evropská komise na něj v této podobě nikdy nemůže kývnout. Nakonec se ukázalo, že hlasy z míst, kde se rozhodovalo, byly pravdě blíže, a já jsem tomu samozřejmě rád. Ne proto, že bych trpěl nutkavou potřebou být vždy a ve všem první nebo mezi prvními, ale proto, že je to příznivá zpráva pro naši dopravní infrastrukturu. Pro ty naše silnice a dálnice, železniční dopravní cestu a vodní cesty, mám-li ocitovat z názvů specializovaných organizací z resortu dopravy, které z OPD spotřebují naprosto majoritní část příspěvků.

Jistě není třeba kohokoli přesvědčovat o tom, že program má pro rozvoj dopravní infrastruktury nezastupitelný význam. K pochopení tohoto faktu stačí prosté srovnání částky 135 miliard korun, které můžeme na tento účel věnovat v příštích třech letech z národních zdrojů, a 99,2 miliard korun, což je předpokládaná výše čerpání z OPD pro stejné období. Je zřejmé, že bez OPD bychom dokončení všech potřebných investic museli odložit o řadu let, ne-li na neurčito. Jinými slovy, bez OPD by nebylo možné dostat se v rozumném čase ke stavu, který si tato země zaslouží, totiž k ucelené pátéřní síti dálnic a rychlostních silnic, železničních koridorů a hlavních tratí, i dostatečně spolehlivému spojení s německými přístavy po vodě, které je pro náš dopravní trh potřebným konkurenčním prvkem.

A tak musím na závěr udělat, co se sluší a patří. Předně poděkovat Evropské unii a všem těm, kdo ji při vyjednávání OPD reprezentovali. Pak také poděkovat všem kolegům a kolegyním na Ministerstvu dopravy i na dalších národních institucích, kteří a které k úspěšné přípravě a projednání programu jakkoli přispěli. A konečně popřát třem již zmíněným organizacím a také Hlavnímu městu Praze, které v OPD má svou alokaci, aby se jim dařilo sestavovat co nejlepší žádosti a čerpat příspěvky v maximální možné míře.

A ještě jedno přání si dovoluji – aby byly co nejrychleji schváleny i všechny ostatní operační programy, protože jsou věci, u kterých jsou zájmy nás, politiků, úředníků i občanů bez výjimky společné, strana nestrana, resort neresort.

Aleš Řebíček
ministr dopravy

OPD je pro Česko nezastupitelný

Státní fond dopravní infrastruktury byl do procesů souvisejících s Operačním programem Doprava zapojen až letos v létě. Tehdy vznikla idea, že se staneme zprostředkujícím subjektem pro více než 90 procent celkových prostředků programu. Znamenalo to pro nás nutnost okamžitě zahájit přípravu nezbytných interních dokumentů a souběžně připravit příslušnou dohodu popisující vztah s Ministerstvem dopravy, které si ponechalo roli řídicího orgánu.

I když tedě několik týdnů jednání a přípravu vedle běžné práce bylo poměrně hektickým obdobím, musím s odstupem času s radostí konstatovat, že výsledek našeho úsilí je vynikající.

Významné zjednodušení

Díky převzetí role zprostředkujícího subjektu se totiž podařilo zajistit unikátní roli SFDI, který vystupuje jako skutečně jednotný subjekt pro všechny zdroje financování dopravní infrastruktury. Evropské prostředky z OPD, národní zdroje i externí peníze zejména z půjček od Evropské investiční banky proudí do českých silnic, železnic a vodních cest přes jednu bránu, což podstatně zjednodušuje procesy smlouvání a vyřizování žádostí, čerpání, smluvního ošetření a samozřejmě také kontroly.

Je logické, že pokud se v předchozím infastrukturním operačním programu přícházely (a ještě u posledních projektů přichá-

NEJVĚTŠÍ PROGRAM SCHVÁLEN

Podpisem zástupců Evropské komise na programový dokument OPD a jeho předáním zástupcům Ministerstva dopravy byl 11. prosince ukončen dvouletý proces přípravy Operačního programu Doprava. Čerpání finančních prostředků z tohoto programu pomůže České republice splnit ambiciózní program dopravních investic, který v září přijala vláda schválením Harmonogramu výstavby dopravní infrastruktury.

Operační program Doprava (OPD) je největším operačním programem v České republice. Jeho celková alokace pro programové období 2007-2013 činí 5,774 miliard EUR, což je asi 22 % ze všech prostředků určených pro ČR z fondů EU. Řídicím orgánem OPD je Ministerstvo dopravy (MD), výkonem role Řídicího orgánu v rámci MD je pověřen Odbor fondů EU. Do realizace OPD je dále zapojen v roli tzv. Zprostředkujícího subjektu i Státní fond dopravní infrastruktury (SFDI). Zprostředkující subjekt bude pro většinu projektů zajišťovat faktické proplácení prostředků a to jak těch evropských, tak i národních, které jsou určeny na povinné spolufinancování projektů. SFDI se bude kromě proplácení dále spolupodílet i na provádění kontrol a monitoringu realizovaných projektů.

Program byl schválen prakticky beze změn

Jednání o OPD spadala ve struktuře Ministerstva dopravy do sekce infrastruktury a fondů EU vedené náměstkem ministra Jiřím Hodačem. Faktické vyjednávání pak měl na starosti odbor fondů EU v čele s ředitelem odboru Tomášem Čočkem. Oba pány jsme požádali o rozhovor.

• Jaké hlavní dojmy jste si z vyjednávání odnesli?

Tomáš Čoček: Mým hlavním dojmem je, že se toho mnoho nezměnilo na stylu vyjednávání na straně Evropské komise, jak ho známe z projednávání prvních programů na období 2004-2006. I tentokrát jsme na začátku museli přetpět dlouhé, i několikaměsíční prostoje mezi zasláním materiálu komisi a reakcí na něj. Změna přišla až někdy letos v létě či na počátku podzimu, kdy najednou začalo být všechno strašně rychlé, Komise nebo DG REGIO potřebovalo schválit do konce roku co nejvíce programů, a tak naopak stanovovali velmi krátké termíny.

Jiří Hodač: Pro mě bylo největším překvapením, jak velký respekt před různými

OPD má šest priorit

Program je zaměřen na sledování dopravních priorit evropského a nadregionálního významu a zároveň na realizaci priorit a cílů daných Dopravní politikou České republiky na léta 2005-2013 a dalšími strategickými dokumenty.

Příspěvky z OPD budou v rámci šesti programových priorit čerpány především na rozvoj infrastruktury na železniční a silniční síti v takzvaných Trans-evropských doprav-

ních sítích (TEN-T). OPD ale ve svých prioritách neopomíjí ani podporu infrastruktury na sítích mimo TEN-T a podporu městské hromadné dopravy v Praze. Svě místo má také podpora investic do telematických systémů pro řízení a regulaci provozu v Praze, podpora investic pro dopravu kombinující různé druhy přepravy (tzv. multimodální doprava) či podpora rozvoje infrastruktury pro vnitrozemskou plavbu.

pokračování na straně II....



nátlakovými skupinami projevila Komise. V souladu s legislativními požadavky jsme museli připravit takzvaný indikativní seznam projektů OPD. Ten pak vzbudil poměrně dost vášní na straně ekologických a jiných ochrannářských organizací. A i když jsme je ujišťovali, že indikativní seznam byl požadavkem Komise a o příspěvky z OPD se ve skutečnosti bude žádat jen pro kompletně připravené a projednané projekty, oni zásobovali Komisi stížnostmi.

• Ale program přece prošel procesem schvalování koncepci SEA?

Jiří Hodač: To samozřejmě ano, samozřejmě k tomu existuje příslušné stanovisko Ministerstva životního prostředí, ale některé organizace tuto skutečnost nerespektovaly. Je možné, že měly pocit, že konkrétně s nimi jednáno nebylo, ale to neznamená, že proces neproběhl. To by mohly organizace vzniklé po projednání čehokoli donekonečna žádat o další a další jednání, protože se toho původního nemohly zúčastnit. Každopádně Brusel se musel podanými stížnostmi zabý-

vat, což oddalovalo schválení programu, i když v podstatě šlo jen o položky v indikativním seznamu.

• Přesto zaznívaly zprávy o tom, že program je špatně připraven a Komise ho neschválí...

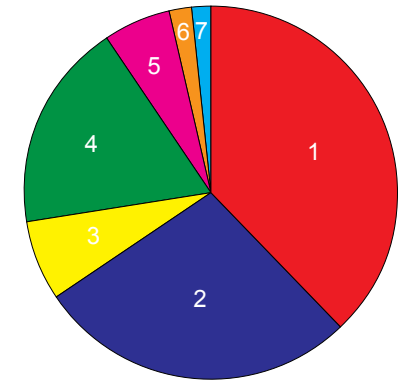
Jiří Hodač: Je otázka, kdo to říkal a co ta mlha měla zakrýt. Mnoho jiných lidí říkalo, že program je jedním z nejlépe připravených.

Tomáš Čoček: Myslím si, že odpovědí na otázku o kvalitě programu je skutečnost, že jeho konečný text se po věčné stránce v zásadě vůbec neliší od toho, který jsme v březnu poprvé předložili Komisi. Ten dokument byl kvalitní, protože jeho příprava začala brzy, už na přelomu let 2004 a 2005. Věděli jsme, že dopravní projekty potřebují dlouhodobé plánování. Poměrně brzy jsme měli hotovou kostru programu, kterou jsme v letech 2005 a 2006 už jen finalizovali. A protože i přes změnu vlády zůstala dopravní politika konzistentní, nemuseli jsme na hotových dokumentech v podstatě nic zásadního měnit.

pokračování na straně II....

OPD v grafu

Celková alokace OPD ve výši 5,774 miliardy EUR v členění na jednotlivé prioritní osy (více v tabulce na straně 2):



Legenda ke grafu:

1. Modernizace a rozvoj železniční sítě TEN-T
2. Výstavba a modernizace dálniční a silniční sítě TEN-T
3. Modernizace železniční sítě mimo síť TEN-T
4. Modernizace silnic I. třídy mimo TEN-T
5. Modernizace a rozvoj pražského metra a systémů řízení silniční dopravy v hl. m. Praze
6. Podpora multimodální nákladní přepravy a rozvoj vnitrozemské vodní dopravy
7. Technická pomoc

OPD v čase

Průběh přípravy a schvalování OPD

2005 (1. čtvrtletí) – Ustavení pracovní skupiny pro programování na MD

2005 (2. čtvrtletí) – Schválení dokumentu Návrh priorit podpory EU v dopravě pro období 2007-2013

2006 (1. čtvrtletí) – Ustavení přípravného výboru pro OPD na MD

30.10.2006 - Veřejné projednání OPD k posouzení jeho vlivů na životní prostředí

13.11.2006 – Souhlasné stanovisko SEA (posouzení vlivu koncepce na životní prostředí)

15.11.2006 – Schválení OPD vládou ČR

6.3.2007 – První předložení OPD Evropské komisi

16.5.2007 – První zasedání Monitorovacího výboru OPD

9.7.2007 – Vyhlášení prvních šesti výzev pro předkládání projektů

27.7.2007 – Schválení Národního strategického referenčního rámce (NSRR) ze strany EK

12.10.2007 – Předložení vyjednané finální verze OPD Evropské komisi ke schválení

30.11.2007 – Vyhlášení sedmé výzvy pro předkládání projektů

11.12.2007 – Schválení OPD Evropskou komisí

Systémový přístup k dotacím EU do dopravy

Nejprve si připomeňme některé skutečnosti ze závěru vyjednávání s Evropskou komisí ve věci dotací z fondů regionálního rozvoje a soudržnosti. Vyjednaných 780 miliard korun na pomoc České republice v letech 2007-2013 snese bez nadsázky srovnání s ohromnou historickou nabídkou Marshallova plánu v poválečném období. Na rozdíl od této nevyužité historické příležitosti se Česká republika připravila na přijetí dotace z fondů EU velmi odpovědně. Po určitých rozpacích vyplývajících ze složitých jednání EK s Českou republikou o tzv. Národním strategickém referenčním rámci (NSRR) se nově ustavený tým vyjednávačů (generálních sekretářů) v březnu 2007 pustil do úprav tohoto dokumentu, aby o něm mohlo být rozhodnuto v červenci tohoto roku. Tento krok se zdařil a úprava dokumentu proběhla za účasti jak ministerstev, tak regionů pod koordinací MMR.

Generální sekretáři (Milena Vicenová, Miroslava Kopicová, Martin Tlapa a já) koordinovali formulace v dokumentu NSRR tak, aby byl zaručen soulad s operačními programy. Úsilí celého týmu na MMR i kolegů z resortů bylo korunováno úspěchem, neboť EK 27. 7. dokument NSRR schválila. Tím byla splněna základní podmínka k čerpání fondů EU. Dále pokračovala na jednotlivých ministerstvech a v regio-

nálních radách intenzivní práce vedoucí k vyjednávání textů operačních programů a jejich úprav po diskusích nad pozičními dokumenty EK.

Nelze pominout skutečnost, že Evropská komise při projednávání operačních programů požadovala zejména dobrou strategii ČR při alokaci finančních dotací. Ukázalo se přitom, jakou důležitou roli hrají stěžejní dokumenty vytvořené v přípravném období Ministerstvem dopravy. Jde zejména o dokumenty: Dopravní politika ČR, Harmonogram výstavby dopravní infrastruktury, Pláný územního rozvoje a dokumenty, týkající se posouzení vlivů dopravní infrastruktury a provozu na životní prostředí. Vyjednaný Operační program Doprava se stal nejvíce dotovaným programem, jehož prostřednictvím může ČR získat z evropských fondů téměř 160 mld. Kč v období 2007 - 2013. Tato významná částka je Operačním programem rozdělena do 6 prioritních oblastí zahrnujících jak železniční koridory a významné tratě, tak také dálniční stavby, rychlostní komunikace a další součásti naší silniční sítě. Bylo pamatováno i na rozvoj MHD a na vodní vnitrozemskou dopravu. Protože jde o podporu projektů časově náročných z hlediska výstavby, Ministerstvo dopravy publikovalo výzvu k předkládání projektů již v červnu, aby měli žadatelé dostatečný čas na přípravu.

Operační program Doprava však vedle finanční podpory infrastrukturní výstavby přináší zejména důležité systémové prvky plánování výstavby, formulaci strategie rozvoje dopravních systémů a vztahů vedoucích ke tvorbě atraktivního prostředí v ČR. Z pohledu generálního sekretáře a koordinační činnosti MMR musím konstatovat, že vyjednávací tým Ministerstva dopravy zvládl svůj velmi náročný úkol výtečně a jeho práce je důležitým vkladem do následující významné etapy rozvoje ČR.

Petr Moos
Generální sekretář pro NSRR



NEJVĚTŠÍ PROGRAM SCHVÁLEN

pokračování ze strany I....

Většina prostředků programu pak bude směřována na podporu infrastruktury na železniční a silniční síti. Naplňování všech zmíněných priorit a cílů bude samozřejmě provázeno i respektováním cílů udržitelného rozvoje.

Za zmínku ovšem stojí, že kromě prostředků z OPD bude sektor dopravy přijímat finanční zdroje z EU také prostřednictvím Regionálních operačních programů, jejichž cílem je financování rozvoje dopravní infrastruktury zejména v majetku krajů.

OPD navazuje na dobré zkušenosti

Podpora z EU pro sektor dopravy prostřednictvím OPD přímo navazuje na podporu realizovanou v období 2004-2006, kdy byla (a až do roku 2010 stále bude) pro sektor dopravy poskytována podpora z fondů EU zejména prostřednictvím Fondu soudržnosti 2004-2006 a Operačního programu Infrastruktura 2004-2006. Řídícím orgánem Fondu soudržnosti pro období 2004-2006 je Ministerstvo pro místní rozvoj. Řídícím orgánem OP Infrastruktura je Ministerstvo životního prostředí. Jak pro Fond soudržnosti, tak i pro OP Infrastruktura vykonává Ministerstvo dopravy roli Zprostředkujícího subjektu pro projekty z oblasti dopravy. Ministerstvo dopravy bude nyní ve své nové roli Řídícího orgánu jistě čerpat ze svých bohatých zkušeností, které při implementaci uvedených programů v předchozím období získalo.

Prioritní osy a oblasti podpory

OPD je stejně jako všechny operační programy pro lepší přehlednost a efektivnější naplňování stanovených priorit rozdělen na tzv. prioritní osy. Prioritní osy, v OPD jich je šest, představují základní věcné rozdělení programu a jsou dále členěny na tzv. oblasti podpory, které podrobněji specifikují předpokládané intervence. Pro každou oblast je stanoven rozsah aktivit a typických projektů, které z ní lze realizovat, jsou určeny subjekty, které mohou o dotaci v dané oblasti žádat, a samozřejmě míra podpory jednotlivých projektů v procentech.

Tak jako v ostatních operačních programech, i v OPD se k prioritním osám určený pro plnění priorit programu doplňuje v samostatné, sedmé prioritní ose také oblast podpory „**Technická pomoc OPD**“, která

Alokace OPD podle jednotlivých prioritních os (v mil. €)					
Prioritní osa	Název	Celkový příspěvek EU	% podíl v OPD	Národní spolu-financování	Celková výše dotace
1	Modernizace a rozvoj železniční sítě TEN-T	2 190,3	37,9%	386,5	2 576,8
2	Výstavba a modernizace dálniční a silniční sítě TEN-T	1 607,7	27,8%	283,7	1 891,4
3	Modernizace železniční sítě mimo síť TEN-T	393,5	6,8%	69,4	462,9
4	Modernizace silnic I. třídy mimo TEN-T	1 051,0	18,2%	185,5	1 236,5
5	Modernizace a rozvoj pražského metra a systému řízení silniční dopravy v hl. m. Praze	330,1	5,7%	58,2	388,3
6	Podpora multimodální nákladní přepravy a rozvoj vnitrozemské vodní dopravy	119,4	2,1%	21,1	140,5
7	Technická pomoc	82,0	1,4%	14,5	96,5
Celkem		5 774,0	100%	867,9	6 792,9

Program byl schválen prakticky beze změn

pokračování ze strany I....

S výjimkou dílčích změn v jedné části programu, kdy se jedna oblast podpory převáděla z „centrálního“ OPD do Regionálních operačních programů.

• **Jak hodnotíte spolupráci s jinými resorty?**
Tomáš Čoček: Vcelku dobře. Rád bych vyzdvihl spolupráci nejen meziresortní, ale i se čtyřmi hlavními budoucími příjemci, kteří nám významnou měrou pomohli program vytvořit. Co chci ale také zdůraznit, je nesmírný přínos čtyř generálních sekretářů pro vyjednání Národního strategického referenčního rámce, kteří byli jmenováni počátkem letošního roku. I když jsem zpočátku přijímal trochu rozporuplné skutečnost, že do rozjetého procesu náhle vstupují úplně noví lidé, kteří ten proces neznají, nakonec věci velmi pomohli. A v našem případě nejvíce pan profesor Moos jako velký odborník na dopravu z praktické i univerzitní stránky.

• **Považujete za hlavní výhodu OPD skutečnost, že z programu budou především čerpat státní investorské organizace ŘSD, SŽDC a ŘVC, a Hlavní město Praha, které už mají s čerpáním z podobných programů dostatek zkušeností?**
Tomáš Čoček: Jsou hlavní, nikoli jediní, ale jistě je pravda, že se třemi hlavními příjemci plus nově Prahou se bude snáze komunikovat než s několika desítkami či stovkami příjemců, kterými může být kdokoli, jako v jiných programech. Takže metodicky je to samozřejmě přínos. V případě SŽDC, ŘSD a ŘVC navíc můžeme navázat na oboustranně efektivní spolupráci na předchozích finančních nástrojích. Na druhou stranu však má program ne-

slouží k financování přípravné, správní, sledovací, hodnotící, informační a kontrolní činnosti týkající se programu.

OPD se skládá z těchto prioritních os a oblastí podpory:

Prioritní osa 1 – Modernizace a rozvoj železniční sítě TEN-T

- oblast podpory 1.1 – Modernizace a rozvoj železničních tratí sítě TEN-T včetně železničních uzlů
- oblast podpory 1.2 – Zajištění interoperability na stávajících železničních tratích, zajištění souladu s Technickými specifikacemi pro interoperabilitu (TSI) a rozvoj telepatických systémů

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

- oblast podpory 2.1 – Modernizace a rozvoj dálnic a silnic sítě TEN-T
- oblast podpory 2.2 – Rozvoj inteligentních dopravních systémů v silniční dopravě a systému ke zvýšení bezpečnosti a plynulosti silniční dopravy

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

- oblast podpory 3.1 – Modernizace a rozvoj železniční sítě mimo síť TEN-T

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

- oblast podpory 4.1 – Rekonstrukce a modernizace na silnicích I. třídy mimo TEN-T

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

- oblast podpory 5.1 – Rozvoj sítě metra v Praze
- oblast podpory 5.2 – Zavádění systému řízení a regulace silničního provozu v Praze

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

- oblast podpory 6.1 – Podpora multimodální nákladní přepravy, nákup dopravních prostředků pro kombinovanou dopravu (KD) a přepravních jednotek pro KD, modernizace překladišť KD
- oblast podpory 6.2 – Rozvoj a modernizace vnitrozemských vodních cest sítě TEN-T a mimo TEN-T
- oblast podpory 6.3 – Podpora modernizace vnitrozemských plavidel

VYHLÁŠENÉ VÝZVY A PŘEDLOŽENÉ PROJEKTY

Ministerstvo dopravy již 9. července 2007 vyhlásilo prvních 6 výzev pro předkládání projektových žádostí do OPD. V první vlně byly vyhlášeny výzvy pro majoritní příjemce, kteří budou projekty financovat prostřednictvím SFDI, tedy pro oblasti podpory 1.1, 1.2, 2.1, 3.1, 4.1 a 6.2. Výzva pro oblast podpory 5.2, kde je hlavním příjemcem Magistrát hlavního města Prahy, pak byla vyhlášena 30. listopadu 2007. Všechny výzvy jsou kontinuální, což znamená, že projektové žádosti mohou být předkládány průběžně až do 30. června 2015. Vyhlášení výzev pro zbývající oblasti podpory se připravuje.

MD díky vyhlášení výzev ještě před definitivním schválením programu ze

Stavíme za srovnatelné ceny

Rozhovor s generálním ředitelem Ředitelství silnic a dálnic České republiky Alfredem Brunclíkem

• **Na jaké komunikace počítáte s využitím prostředků z OPD?**

Naše žádosti se budou týkat vybraných staveb všech typů pozemních komunikací, jejichž výstavba a údržba je nám dána za úkol, tedy dálnic, rychlostních silnic a silnic I. třídy. Namátkou mohu uvést část pokračování dálnice D1 od Kroměříže na sever k Říkovicim, nedávno zahájený chybějící úsek dálnice D8 Lovosice-Řehlovice, různé části Pražského okruhu, části rychlostní silnice R7 v oblasti mezi Slaným a Žatcem, úsek rychlostní silnice R55 na jih od Hulína před Otrokovice. Úseků silnic I. třídy je pak několik desítek, takže nemá smysl je zmiňovat ani namátkou.

• **EU je velmi citlivá na nakládání s finančními prostředky. Jak v této souvislosti vnímáte velké téma posledních měsíců, tedy neefektivitu způsobu, jakým jsou v Česku dálnice stavěny?**

Dovolím si vložit do otázky jedno slovo – ptáte se mě na „údajnou“ neefektivitu způsobu výstavby dálnic. Problém je v tom, že všechna srovnání, co jsme jich za poslední měsíce v médiích mohli číst a sledovat, jsou srovnáními velmi povrchními. Často se řekne, že srovnávané dálnice u nás a například v Německu mají prakticky stejný charakter, jsou v horských terénech a obsahují řadu mostů a tunelů, a vyvozuje se z toho, že by měly mít stejnou cenu, nebo dokonce by ty naše měly být levnější, protože práce platová úroveň je u nás nižší. Přitom platy jsou v ceně komunikace položkou do deseti procent nákladů.

Pracujeme nejen na koridorech



Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) je státní organizace zřízená k tomu, aby plnila funkci vlastníka dráhy, zajišťovala její provozování, provozuschopnost, modernizaci a rozvoj. I když právě v těchto týdnech a měsících získává nové úkoly a odpovědnosti v rámci pokračující transformace Českých drah, z hlediska OPD je samozřejmě klíčová činnost v oblasti modernizace a rozvoje dráhy. V programu je pro SŽDC připraveno zhruba 70 miliard korun.

SŽDC připravuje k realizaci celou řadu staveb. Několik desítek z nich bylo zařazeno na předběžný, neboli indikativní seznam projektů, pro které by mohla být podána žádost o příspěvek z OPD.

První páska přestřižena

Ředitelství vodních cest České republiky podalo historicky první žádost o podporu z Operačního programu Doprava, a to na základě výzev zveřejněných 9. července 2007. Týkala se rekonstrukce železničního mostu přes Labe v Nymburce. Za necelých 92 milionů korun byl o metr vzhůru posunut dolní okraj konstrukce mostu, čímž bylo dosaženo podjezdné výšky 5,25 metru. Ta je v celé Evropě všeobecně přijímaným minimálním standardem umožňujícím významnější uplatnění vodní dopravy zejména v kombinovaných přepravách kontejnerů z a do námořních přístavů – je při ní možné vézt kontejnery ve dvou řadách, bez čehož není kontejnerová přeprava rentabilní.

Tato žádost byla také jako první schválena ministerstvem dopravy a nymburský most je tak první investiční akcí hrazenou z prostředků OPD, a to ve výši 85 procent nákladů.

ŘVC ČR má na období 2007-2013 připraveno několik dalších projektů, pro něž bude žádat o podporu. V souladu s účelem své existence, tedy se zabezpečováním přípravy a realizace výstavby a modernizace dopravně významných vodních cest, bude ŘVC pokračovat v zajišťování dostatečných

strany Evropské komise získalo cenný náskok, který by se měl projevit po schválení programu rychlým nastartováním skutečného čerpání evropských prostředků. Některé projekty jsou již totiž i fyzicky dokončeny.

Na základě vyhlášených výzev již bylo ministerstvu předloženo celkem 24 projektových žádostí. Z toho Ředitelství silnic a dálnic ČR k 11. 12. 2007 předložilo 13 žádostí za zhruba 4,9 miliardy Kč. Správa železniční dopravní cesty pak ke stejnému datu předložila 9 žádostí, jejichž souhrnný požadavek představuje 3,8 miliardy Kč. Po jedné žádosti pak přišlo z Ředitelství vodních cest ČR (78 milionů Kč) a Magistrátu hl. m. Prahy (557 milionů Kč).

• Proč se tedy ceny tak významně liší?

Protože nejsou srovnávány skutečně srovnatelné úseky. Parametry naší páteřní dálnice například ve směru od Olomouce na Ostravu přece jsou s vysokou pravděpodobností jiné, než u úseku doplňujícího kdesi v Německu již existující, dostatečně hustou dálniční síť. Stačí se podívat na šířku – i u nás stavíme dvoupruhu v rozpětí od 22,5 do 28 metrů podle očekávaného zatížení a s ohledem na bezpečnost. A je logické, že prostě srovnání ceny takových úseků není možné. Ale tím omyly kritiků nekončí. Mohou si být například jistí, že do ceny obou srovnávaných dálnic je započítán i výkup pozemků? Mohou laici „přes palec“



Z OPD bude financován i chybějící úsek dálnice D8 přes České středohoří, jehož výstavbu nedávno zahájil poklepem na základní kámen generální ředitel RSD Alfred Brunclík (vlevo).

Souhrnně to tedy znamená, že Ministerstvo dopravy již v tuto chvíli administruje projektové žádosti na evropské prostředky v úhrnné výši 9,3 miliardy Kč. Dosud největším jednotlivým projektem je žádost SŽDC na akci „Optimalizace tratí Benešov u Prahy – Strančice“, která ze zdrojů EU nárokuje podporu ve výši 2,2 miliardy Kč.

Úplné informace o OPD:

www.opd.cz

porovnávat mosty a tunely? Nepochybně je něco jiného razit tunel v pevné žule kdesi v Alpách nebo v území ČR, které patří ke geologicky nejrozmanitějším a nejkomplikovanějším územím v rámci Evropy.

• **V zásadě jste tedy spokojen, přestože na kilometr jsou naše dálnice dražší?**
Jsem si jistý, že stavíme za srovnatelné ceny. Zdůrazňuji slovo „stavíme“. Jiné téma je, co všechno se do nákladů dálnice u nás započítá. Kolik souvisejících investic musíme vykonat, aby bylo možné dálnici postavit. A jaké zájmy se do přípravných prací promítají a jak silnou oporu mají v legislativě.