



Operační program Doprava



Operační program Doprava 2014-2020 – dosažený stav přípravy a srovnání s Operačním programem Doprava 2007-2013

Operační program Doprava 2014-2020 – hlavní cíle

- Operační program Doprava 2014-2020 navazuje na Operační program Doprava 2007-2013, avšak jeho struktura bude jiná, budou přidány některé nové podporovatelné oblasti, jiné je i zdůvodnění plánovaných intervencí
- Klíčovou prioritou financování je Rozvoj infrastruktury pro růst a konkurenceschopnost
- V rámci této priority jde zejména o dokončení páteřní infrastruktury a napojení regionů na síť TEN-T, dále o potřebu zlepšení po stránce kvality a funkčnosti a o potřebu odstranění přetrvávajících úzkých míst v klíčové infrastruktuře

Dosažený stav

- Operační program Doprava 2014-2020 (OPD2) byl po schválení vládou ČR (usnesení č. 558 z 9. července) zaslán na Evropskou komisi
- Tím byl zahájen tzv. formální dialog (do té doby několik jednání v rámci tzv. neformálního dialogu)
- Přípomínky Evropské komise v rámci formálního dialogu (zaslány v průběhu září) – velké množství, v průběhu vyjednávání však byla pozornost zaměřena zejména na klíčová témata (vnitrozemská vodní doprava, struktura programu, strategické zdůvodnění intervencí, zejména ve městech) – všechna tato témata již vyřešena
- Platforma pro přípravu Operačního programu Doprava 2014-2020 – vytvořena na základě principu partnerství, zahrnuje všechny klíčové subjekty na národní úrovni, doposud se sešla devětkrát

Soulad s evropskou legislativou

- Investiční priority v legislativě k FS a EFRR
 - podpora udržitelné dopravy a odstraňování překážek v klíčových síťových infrastrukturách:
 - podporou multimodálního jednotného evropského dopravního prostoru prostřednictvím investic do transevropské dopravní sítě;
 - rozvojem a zlepšováním dopravních systémů šetrnějších k životnímu prostředí, včetně systémů s nízkou hlučností, a nízkouhlíkových dopravních systémů s cílem podporovat udržitelnou regionální a místní mobilitu;
 - rozvojem komplexních, vysoce kvalitních a interoperabilních železničních systémů;
 - zvyšováním regionální mobility prostřednictvím připojení sekundárních a terciárních uzlů k infrastruktuře sítě TEN-T (jen EFRR)

Hlavní zaměření programu

- OPD 2 představuje nástroj pro naplňování **strategických investičních potřeb** a klíčových problémů v sektoru dopravy v ČR v rámci realizace investičních priorit politiky HSS a územní soudržnosti pro období 2014-2020;
- OPD 2 je cílen zejména na rozvoj železniční a silniční dopravy, podporovány však budou investice i do dalších dopravních módů (vnitrozemská vodní doprava, multimodální doprava aj.);
- OPD 2 naplňuje **Tématický cíl 7** (dle článku 9 Obecného nařízení k ESI fondům) - „Podpora udržitelné dopravy a odstraňování překážek v klíčových síťových infrastrukturách“

Popis prioritních os

Struktura Operačního programu Doprava reflektuje zkušenosti ze současného období a předchází rizikům horšího čerpání v některých oblastech v první řadě tím, že oproti šesti věcným prioritním osám OPD 2007-2013 soustředí podporu do tří věcných os:

- **PO 1: Infrastruktura pro železniční a další udržitelnou dopravu (Fond soudržnosti, 51 % celkové alokace – cca 2,45 mld. EUR), zahrnující investice do železniční infrastruktury, vodních cest sítě TEN-T, multimodální nákladní dopravy (terminály), drážní infrastruktury pro městskou a příměstskou dopravu, dopravního parku železniční a vodní dopravy**
- **PO 2: Silniční infrastruktura na síti TEN-T, veřejná infrastruktura pro čistou mobilitu a řízení silničního provozu (Fond soudržnosti, 28,2 % celkové alokace – cca 1,55 mld. EUR), zahrnující investice do výstavby a modernizace dálnic a rychlostních silnic včetně jejich vybavení ITS, systémů řízení městského silničního provozu a do rozvoje sítě napájecích stanic alternativních energií na silniční síti**
- **PO 3: Silniční infrastruktura mimo síť TEN-T (Evropský fond regionálního rozvoje, 19,2 % celkové alokace – cca 0,63 mld. EUR) zaměřená na investice do výstavby a modernizace silnic I. třídy**

Dopravní sektorové strategie, 2. fáze - Střednědobý plán rozvoje dopravní infrastruktury s dlouhodobým výhledem (2014 až 2020)

- Určení priorit rozvoje dopravní infrastruktury v ČR s výhledem až do roku 2050 s ohledem na závazky plynoucí z nařízení EU k sítím TEN-T - určení pořadí realizace jednotlivých staveb seřazených do „klastřů“ (souvislé tahy) a návrh staveb ke kofinancování z evropských peněz v období 2014-2020
- Zvýšení efektivity financování a realizace staveb
- Hlavní ex-ante kondicionalita (předběžná podmínka) pro OPD2 – bez schválení ze strany EK není možné zahájit čerpání
- Pro dobíhající programovací období 2007 – 2013 vznikla první fáze tohoto dokumentu (jako podklad pro čerpání fondů EU v tomto období)
- Pro definitivní schválení příslušných ex-ante kondicionalit je ještě dopracováván tzv. akční plán, který detailněji rozebírá některé aspekty DSS2 – na jeho vzniku se podílí i majoritní příjemci a SFDI

Územní dimenze a integrované přístupy

- Aplikace územní dimenze je v rámci OPD2 poněkud specifická – intervence se většinou týkají liniových staveb, jejichž trasování je dopředu pevně určeno
- OPD2 počítá s využitím Integrovaných územních investic (ITI) i integrovaných plánů rozvoje území (IPRÚ) a to zejména v souvislosti s podporou infrastruktury městské drážní dopravy (tramvaje a trolejbusy) a rovněž i s telematikou na městské silniční síti
- Se zástupci měst probíhají pravidelná jednání, na nichž jsou řešeny nejvýznamnější problémy přípravy

Harmonogram dalších prací na OPD2

- **březen 2015** – uzavření formálního dialogu a zaslání oficiální verze programového dokumentu na EK systémem SFC
- **průběžně** – řešení průřezových problémů, příprava řídicí dokumentace, příprava dokumentace pro žadatele a příjemce, nastavování metodik
- **2Q 2015** – schválení OPD2 ze strany Evropské komise
- **3Q 2015** – Začátek implementace



Operační program Doprava



Fond soudržnosti

Evropský fond pro regionální rozvoj

WWW.OPD.CZ

Evropská unie

Investice do vaší budoucnosti

Děkuji za pozornost

www.opd.cz