OPDéčko newsletter

ročník III / prosinec 2021 **Operační program Doprava** www.opd.cz

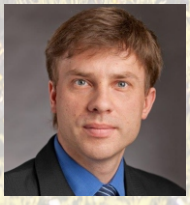
Operační program Doprava 2021–2027 strana 2

Bilance roku 2021 strana 3

Strategie výstavby 2021–2027 strana 6

Publicita Operačního programu Doprava strana 7

Úvodní slovo



Vážení čtenáři,

*dostává se vám do rukou třetí číslo newsletteru Operačního programu Doprava **OPDéčko**, ve kterém se v krátkosti ohlédneme za uplynulými dvanácti měsíci a také blíže představujeme plány na rok následující.*

Zhodnotíme nejen čerpání finančních prostředků z Evropského fondu pro regionální rozvoj a Fondu soudržnosti, ale také se dozvíte další zajímavosti k novému programovému období 2021–2027 a budou vám představeny některé úspěšné stavby podpořené z OPD.

Ve strategické rubrice se seznámíte podrobněji se strategií výstavby ve vazbě na OPD3, s balíčkem třinácti legislativních návrhů „Fit for 55“ a také s revizí nařízení TEN-T. To a mnohé další na Vás čeká na těchto stránkách.

Přeji Vám příjemné listování třetím číslem OPDéčka a inspirativní čtení.

Marek Pastucha
ředitel Odboru fondů EU

Obnova vozového parku pro Plzeňský kraj | foto: David Jančík

Operační program Doprava 2021–2027

vyjednávání a zahájení

Text: Michal Ulrich

Přestože s počátkem letošního roku formálně započalo nové programové období, které potrvá až do roku 2027, k formálnímu schválení Operačního programu Doprava 2021–2027 a následnému vyhlášení prvních výzev zbývá dokončit ještě několik kroků.

Důvodem je zejména skutečnost, že přípravné práce byly významně zpožděny vlivem pandemie Covid-19, která začala v roce loňském a pokračovala i letos. Zpoždění přitom nespočívalo pouze v komplikovanějších podmínkách pro vyjednávání (nutnost organizace online jednání namísto osobního kontaktu apod.), ale i ve skutečnosti, že pozornost úředníků byla zaměřena zejména na implementaci opatření, která mají důsledky pandemie na rozvoj jednotlivých členských států zpomalit.

Podpořeny budou moci být pouze dobře připravené projekty. Projekty na RRF musí být připraveny v příštím roce, nejpozději v roce 2023.

Reakce na úrovni EU zahrnuje v prvé řadě záchranný finanční balíček v podobě tzv. **NextGeneration EU**. Řídicí orgán OPD3 tak musí nastavení intervencí velmi dobře „vyladit“ tak, aby byly kompatibilní nejen s českým příjemcům již dobře známým celounijním **Nástrojem pro propojení Evropy** (CEF, z angl. *Connecting Europe facility*), ale i s dalšími zcela novými nástroji. Z nich je potřeba v prvé řadě jmenovat **Nástroj na podporu oživení a odolnosti** (RRF, z angl. *Recovery and Resilience facility*), který poskytne prostředky na rychlé zotavení se z krize a oblasti dopravy umožní stát se sektorem ekonomiky, který významnou měrou přispěje ke stabilizaci veřejných investic. Nutné je však zmínit skutečnost, že podpořeny budou moci být pouze dobře připravené projekty (projekty na RRF musí být připraveny v příštím roce, nejpozději v roce 2023).

Příprava OPD3 finišuje

Přestože je tedy příprava OPD3 částečně „upozaděna“ přípravami reálné implementace **NextGeneration EU**, došlo také v tomto ohledu v posledních měsících k několika významným, možno říci i rozhodujícím krokům. Z nich je potřeba v prvé řadě zmínit projednání OPD3 v rámci mezirezortního připomínkového řízení a následné schválení vládou ČR. Rovněž byl zahájen neformální dialog s Evropskou komisí (EK), v rámci něhož se podařilo alespoň částečně vyřešit nejvýznamnější problematické body (alokace na silnice ve srovnání s železnicemi, podpora infrastruktury městské drážní dopravy, podpora železnice v městských a příměstských oblastech).

Paralelně rovněž pokračovala intenzivní komunikace se všemi relevantními partnery, přičemž s některými z nich jsou již diskutovány i technické detaily připravovaných intervencí (jako např. v případě modernizace infrastruktury městské drážní dopravy, kdy jsou s městy diskutovány jednotlivé parametry modernizace).

Zaměření OPD3 zůstává beze změny

Zmíněná vyjednávání nikterak nepozměnila věcné zaměření OPD3, i nadále se tedy počítá s podporou intervencí v oblasti dopravní infrastruktury v majetku státu (projekty Správy železnic a Ředitelství silnic a dálnic), které budou doplněné intervencemi zaměřenými na dobíječky /plničky alternativních paliv, inteligentní dopravní systémy (ve městech i na hlavních silničních tazích mimo města), interoperabilitu v železniční dopravě či na tramvajové a trolejbusové tratě. Projekty měst budou začleněny do širšího strategického rámce, tzv. **ITI** (*integrované teritoriální investice*), což přinese lepší koordinaci i s projekty podporovanými z jiných operačních programů.

Co se týká dalších předpokládaných kroků, tak v závěru letošního roku (případně na začátku roku příštího) bude OPD3 oficiálně předložen na EK, čímž dojde k zahájení formálního dialogu. Ten by měl být ukončen na jaře, přičemž co nejdříve po oficiálním schválení počítá řídicí orgán s vyhlášením prvních výzev. Již před vyhlášením výzev bude samozřejmě možné konzultovat všechny potenciální projekty tak, aby byly připraveny v co nejlepší možné kvalitě. OPD3 stejně jako celý dopravní systém v ČR bude kvalitní projekty už v příštím roce rozhodně potřebovat.

Uzel Plzeň | foto: David Jančík

Bilance roku 2021

V průběhu **roku 2021** už nebyly vyhlašovány žádné výzvy. Stále však probíhal příjem žádostí v rámci průběžných výzev. Bylo vydáno **58 právních aktů** o poskytnutí podpory ve výši **10,3 miliardy korun**. Příjemcům se proplatilo více než **14,1 miliardy korun**.

Celkově bylo v letech 2015–2021 vyhlášeno **77 výzev** (z toho 40 průběžných), které kompletně pokryly celkovou alokaci OPD ve všech prioritních osách a jednotlivých specifických cílech. Vydáno bylo doposud celkem **313 právních aktů** o poskytnutí podpory za **128,2 miliardy korun**. Příjemcům už bylo zároveň proplaceno více než **90,4 miliardy korun**.

Dálnice D3, stavba 0309/II Ševětín – Borek | foto: ŘSD

Podpořené projekty

S podporou OP Doprava je realizováno již 312 projektů, včetně 3 projektů v rámci technické pomoci, v 77 různých výzvách zahrnujících interoperabilitu v železniční dopravě, infrastrukturu pro alternativní paliva, ITS ve městech, pořízení přepravních jednotek kombinované dopravy, a především modernizaci a výstavbu nových úseků na železniční a silniční síti TEN-T a mimo TEN-T.

GSM-R Ústí nad Orlicí – Lichkov | foto: David Jančík

Prioritní osa 1 – **Infrastruktura pro železniční a další udržitelnou dopravu** – zahrnuje investice do železniční infrastruktury, multimodální nákladní dopravy (terminály), infrastruktury drážních systémů městské a příměstské dopravy, dopravního parku železniční dopravy a nákladní vodní dopravy.

Podpořeno celkem **181 projektů** za **67,3 miliardy korun**.

Prioritní osa 2 – **Silniční infrastruktura na síti TEN-T, veřejná infrastruktura pro čistou mobilitu a řízení silničního provozu** – zahrnuje investice do výstavby a modernizace dálnic a rychlostních silnic na transevropské dopravní síti (síti TEN-T), zavádění inteligentních dopravních systémů (ITS) na silnicích a v městském silničním provozu, a do rozvoje sítě dobíjecích stanic a infrastruktury pro alternativní paliva.

Podpořeno celkem **85 projektů** za **38,9 miliard korun**.

Prioritní osa 3 – **Silniční infrastruktura mimo síť TEN-T** – je zaměřená na investice do výstavby a modernizace silnic mimo síť TEN-T.

Podpořeno celkem **43 projektů** za **20,7 miliardy korun**.

Modernizace trati Rokycany – Plzeň, fáze II | foto: SŽ

Úspěšné projekty

stavby Operačního programu Doprava pomáhají

Modernizace trati Rokycany – Plzeň, fáze II	
Délka trasy:	14 km
Zprovozněno:	12/2018
Příspěvek z fondů EU:	1 853 950 369,68 Kč

Modernizace trati Rokycany – Plzeň, fáze II | foto: Michal Novotný, ©MMR

Modernizace trati Rokycany – Plzeň, fáze II

Modernizovaný 14kilometrový úsek mezi Rokycany a Plzní, jehož součástí je i nejdelší železniční tunel v České republice (měří 4100 metrů), byl oficiálně zprovozněn 11. prosince roku 2018. Cílem projektu modernizace úseku mezi Rokycany a Plzní bylo především navýšení traťové rychlosti až na 160 km/h – v Ejpovickém tunelu výhledově až na 200 km/h –, zlepšení komfortu cestování, včetně snadnějšího a bezpečnějšího přístupu k vlakům, nebo zvýšení bezpečnosti prostřednictvím moderního zabezpečovacího zařízení.

Jízdní doba mezi Plzní a Prahou byla díky tomuto projektu zkrácena asi o devět minut. Díky vybudování ejpovického tunelu došlo ke zkrácení původní tratě o více než šest kilometrů. Zároveň se snížila hladina hluku z provozu vlaků, a to díky bezstykovým kolejím nebo protihlukovým bariérám.

Úsek Rokycany – Plzeň je součástí Transevropské dopravní sítě (TEN-T) a leží na západní větvi 3. železničního koridoru Praha – Plzeň – Cheb – st. hranice s Německem. Projekt plynule navazuje na již zmodernizovanou část Beroun – Rokycany.

Dálnice D1, Přerov – Lipník nad Bečvou	
Délka trasy:	14,312 km
Zprovozněno:	9/2019
Příspěvek z fondů EU:	1 529 999 998,55 Kč

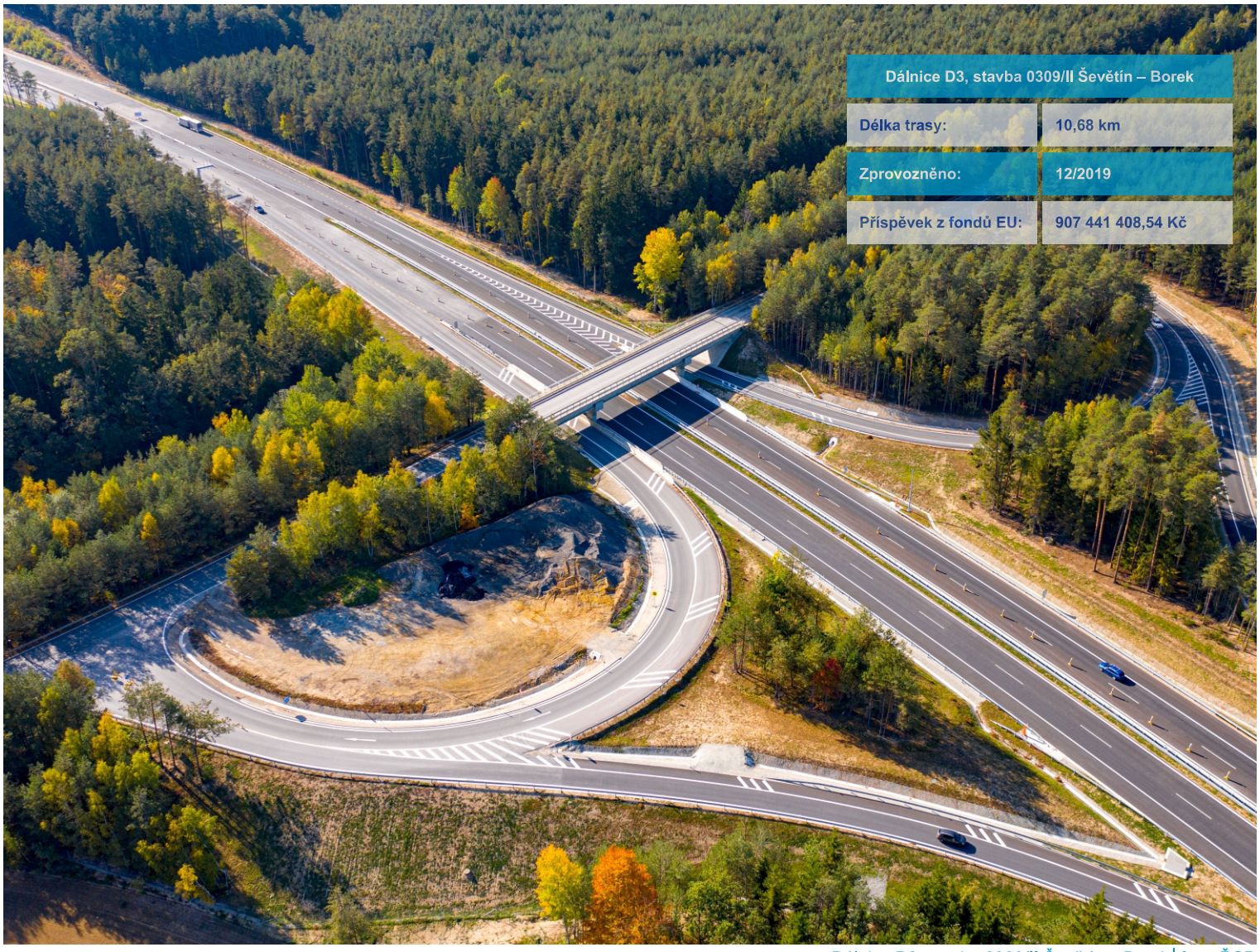
D1, Přerov – Lipník nad Bečvou | foto: ŘSD

Dálnice D1, stavba 0137 Přerov – Lipník nad Bečvou

Stavba úseku dálnice D1 mezi Přerovem a Lipníkem nad Bečvou, řešená v rámci stavby 0137, je součástí sítě dálnic České republiky a byla zahájena v červenci 2015. Celkem čtrnáct kilometrů dlouhý čtyřpruhový úsek dálnice (přesně 14, 312 km) se čtyřmi mimoúrovňovými křižovatkami, šestnácti mosty v celkové délce 1598 m, osmi protihlukovými stěnami a jednou velkou odpočívkou na obou stranách byl otevřen pro dopravu 12. prosince 2019.

Řešený úsek dálnice D1 z Přerova do Lipníku nad Bečvou vychází ze schválené koncepce dopravy Územního plánu Velkého územního celku Olomoucké sídelní regionální aglomerace a je závěrečným úsekem na trase dálnice D1 od Vyškova po Lipník. Společně s dálnicemi D35 a D55 dotváří dopravní kostru vyšší komunikační sítě střední Moravy.

Ucelený dálniční tah D1, který spojuje hlavní průmyslové oblasti ČR ve směru Praha – Brno – Ostrava, je jednou ze základních podmínek efektivního propojení ekonomiky státu na ostatní evropské struktury – zejména pak Polska – a tím i zajištění dalšího rozvoje České republiky.



Dálnice D3, stavba 0309/II Ševětín – Borek | foto: ŘSD

Dálnice D3, stavba 0309/II Ševětín – Borek

Stavba dálnice D3 v úseku Ševětín – Borek v délce 10,7 km rozšířila původně dvoupruhovou silnici I/3, která byla dopravně velmi zatížená. V jejím rámci došlo k dobudování levého jízdního pásu a tím k rozšíření na čtyřpruhovou komunikaci v dálniční kategorii D 27,5/120. Kromě toho zde vzniklo pět nových mostních objektů (z toho jeden ekodukt), dvě mimoúrovňové křižovatky v Ševětíně a v Lhoticích a jedna okružní křižovatka v Lhoticích, a téměř 1 800 m protihlukových stěn.

Zprovozněním tohoto úseku, k němuž oficiálně došlo 10. prosince 2019, se stala doprava plynulejší a bezpečnější. Celkové náklady projektu byly schváleny ve výši 1 760 042 889 Kč, z toho příspěvek z fondů Evropské unie činil více než 907 441 000 Kč.

Dálnice D3, která je součástí hlavního mezinárodního tahu E55 ze Skandinávie do Řecka, slouží jako hlavní dopravní tepna mezi Prahou a Jihočeským krajem s plánovanou návazností na dálniční síť v sousedním Rakousku. Dálnice D3 je rovněž zařazena do doplňkové sítě evropských dopravních koridorů a po svém dokončení by měla měřit přes 171 kilometrů.

Strategie výstavby v období 2021–2027 s důrazem na dění v roce 2022

Text: Eva Mikulová

Výstavba, provoz a údržba dopravní infrastruktury je v kontextu České republiky zanesena v koncepčních a strategických dokumentech. Letošní rok v tomto ohledu přinesl jeden ze zásadních milníků – Vláda České republiky schválila v březnu 2021 novou Dopravní politiku pro roky 2021–2027 s výhledem do roku 2050. Nová Dopravní politika tak nepředstavuje pouze dokument zpřesňující rozvoj dopravní infrastruktury ve vymezeném období, ale jedním z jejích dalších stěžejních cílů je pružně reagovat na celou řadů průřezových strategií, politik nebo právních dokumentů vznikajících jak na úrovni Evropské Unie, tak i na té mezinárodní.

Letošní rok lze považovat za velmi významný rok z hlediska globální klimatické politiky. Po roční pauze způsobené pandemickými omezeními se opět prezenčně koná setkání vrcholných představitelů států v Glasgow, ve Spojeném království, jedná se o tzv. **COP26**. Tato konference COP se označuje jako nejdůležitější setkání světových lídrů od představení Pařížské dohody. A je to právě Pařížská dohoda, která se od roku 2015 stala jedním ze stěžejních dokumentů, jenž se následně propsal do celé řady evropských, ale také národních politik všeho druhu. V oblasti dopravy je klíčové zmínit dokumenty dva – a sice **Zelenou dohodu pro Evropu** a **Strategii pro udržitelnou a inteligentní mobilitu**. Nová Dopravní politika na cíle vymezené klimatickou agendou EU reaguje, dále s nimi pracuje a rozvíjí je v kontextu naší země.

Modernizace trati Sudoměřice – Votice | foto: David Jančík

Cíle pro rok 2022

V příštím roce tak lze očekávat pokračování v obdobném trendu jako v roce 2021. Rok 2022 se pravděpodobně ponese ve velmi silném duchu precizace jednotlivých klimatických politik a cílů a lze očekávat, že Česká republika v tomto procesu sehraje významnou úlohu – zejména díky své předsedající roli v Radě EU v druhé polovině roku. Pro českou delegaci v oblasti dopravy zde leží dvě zcela jasné úlohy – jedná se o revizi nařízení TEN-T a pokračování projednávání legislativního balíčku „Fit for 55“.

„Cíle pro rok 2022: revize nařízení TEN-T a pokračování projednávání legislativního balíčku Fit for 55.“

Co tyto legislativní procesy přinesou, jakou roli v nich Česká republika může sehrát a jakým způsobem se dotýkají Operačního programu doprava 2021–2027?

Výsledná podoba revize nařízení TEN-T je plánována na prosinec 2021. Dosavadní jednání k revizi vytvářejí předpoklad, že se zaměří zejména na aktualizaci regulatorního rámce a snahu o vylepšení regulace s důrazem na ostatní průřezové politiky EU (např. na zmiňovanou Zelenou dohodu pro Evropu) a urychlení implementace, tzn. posun termínu dokončení u hlavní/globální sítě z roku 2030 a 2050, respektive, na rok 2040. Tento posun se může týkat některých nově regulovaných parametrů tak, jak vycházejí ze Zelené dohody pro Evropu a Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu.

Byť rozšíření sítě nebylo primárně anoncováno jako jeden z hlavních cílů revize, Česká republika uplatnila v rámci dosavadních projednávání nároky na vložení vybraných úseků systému

▶ Pokračování na straně 7

▶ *Dokončení ze strany 6*

Rychlých spojení v ČR (konkrétně úseky *Praha – Brno* (i po částech), *Brno – Šakvice* a *Ostrava – Přerov*) a železničních nákladních spojení (*Velký Osek – Hradec Králové – Choceň* a *Hradec Králové – Pardubice*) do hlavní sítě TEN-T. Do globální sítě s dokončením v roce 2040 pak byl uplatněn úsek *Ústí nad Labem – Drážďany* a do globální sítě s dokončením v roce 2050 pak železniční spojení *Praha – Lysá nad Labem/Nymburk – Mladá Boleslav – Liberec – Zhořelec*. Všechny tyto úpravy a aktivity Česká republika nárokuje pro zanesení do Transevropské dopravní sítě zejména z důvodu jednoznačné provazby a způsobilosti k financování z evropských dotačních prostředků, především z programu OPD3.

Role českého předsednictví časově ideálně zapadá v rámci řádného legislativního postupu do rámce, kdy legislativa bude aktivně ve fázi projednávání na úrovni pracovních skupin Rady EU a jednotlivé členské státy v čele s předsedající zemí budou moci tyto dokumenty odborně diskutovat, utvářet a precizovat a dále potažmo vést trialog s Evropskou Komisí a Evropským Parlamentem o jejich konečné podobě.

Fit for 55

„Fit for 55“ představuje balíček 13 legislativních návrhů, který svou přezdívku získal zejména díky společnému klimatickému cíli snížení emisí skleníkových plynů o 55 % v roce 2030 oproti roku 1990. Evropská Komise zde upravuje již existující legislativu – například systém emisního obchodování, směrnici o obnovitelných zdrojích, směrnici pro zavádění infrastruktury pro alternativní paliva – a uvádí ji do souladu s vytyčeným cílem snížení emisí o 55 %. Nově zavádí také Fond sociální politiky a klimatu a předkládá návrhy nařízení řešících snižování emisí v oblasti letecké a vodní dopravy.

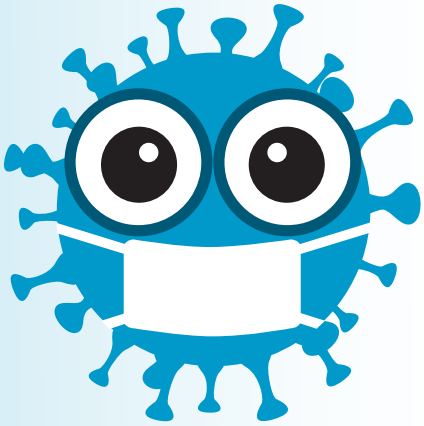
Byť se jedny z hlavních výzev na poli EU v příštím roce budou významně týkat z velké části oblasti evropských politik s důrazem na otázky klimatu, role České republiky a potenciál sestavení silného týmu stojícího za organizací českého předsednictví sehraje následně klíčovou úlohu v úspěšnosti prosazení národních zájmů a zasazení některých klimatických legislativních požadavků do reálného a proveditelného rámce. Výsledek společného snažení se pak následně odrazí také v míře schopnosti využít evropské zdroje financování pro projekty, které cíle nové legislativy budou moci reálně splňovat.

Kvalita a proveditelnost rámce evropské legislativy je pro další vývoj dopravní infrastruktury klíčová zejména z toho důvodu, že ať už se jedná o Operační program doprava 2021–2027 nebo o Nástroj pro propojení Evropy či nově také Fond na podporu oživení a odolnosti (RRF), je zvykem, že způsobilost čerpání prostředků z evropských dotačních fondů je podmíněna právě dodržením vytyčeného legislativního rámce, a tudíž se stává pro budoucnost úspěšného financování dopravní infrastruktury v kontextu České republiky klíčovým prekurzorem.

Modernizace překladiště KD Černá za Bory | foto: David Jančík

Publicita OP Doprava

Průběh roku 2021 byl stejně jako ten loňský opět ovlivněn šířením nemoci Covid-19. Vládní nařízení a řada mimořádných opatření, které nás provázely po celý rok 2021, měly za úkol zpomalit šíření epidemie, a proto zasáhly i do plánovaných akcí Operačního programu Doprava. V letošním roce tak byly bohužel znovu omezeny některé akce pro veřejnost, na nichž již tradičně poskytujeme nejen podrobné informace o výzvách, ale zejména propagujeme aktivity a projekty našeho programu.



Přehled akcí a kampaní

Slavnostní zahájení projektu Tramvajová trať Sídliště Barrandov – Holyně – Slivenec (0.–1. etapa) | foto: Petr Hejna, DPP

I přes veškerá omezení, která nás v roce 2021 potkala, jsme prezentovali naše aktivity zejména prostřednictvím **regionálních mediálních kampaní**. Širokou veřejnost jsme seznámili s plánovanými i realizovanými projekty v Královéhradeckém a Středočeském kraji nebo v Praze.

Bohužel kvůli zhoršení epidemiologické situace jsme byli nuceni odložit už naplánovanou akci **Putování po projektech OPD – Do CDP** v Praze na další rok. V letošním roce jsme zintenzivnili také naši komunikaci na sociálních sítích. Na Facebookové stránce jsme představili celou řadu projektů podpořených z Operačního programu Doprava, např. jsme ukázali, jak pokračují práce na nejkritičtější a zároveň nejvytíženější dálnici D1, umístili jsme **video o části úseku dálnice D3** a zároveň vyhlašovali soutěže o zajímavé propagační předměty.

Eventové akce aneb Kde jste nás mohli potkat...

V tomto roce jsme se snažili být vidět a prezentovat Operační program Doprava na mnoha zajímavých akcích, jako je například **Den železnice** v Lužné u Rakovníka, **Rodinný den Správy železnic**, **Silniční veletrh** v Pardubicích aj.

Den železnice 2021 | foto: Václav Klain

Online propagace

V rámci publicity nejenom OP Doprava, ale i ostatních témat týkajících se infrastruktury a dopravy v ČR využíváme také online nástroje. Informace o nás tedy najdete nejen na Facebooku a Youtube, ale také samozřejmě na našich webových stránkách www.opd.cz nebo speciálních regionálních mikrostránkách.

www.opd.cz

WEB
Web je hlavní platformou pro sdílení informací o OP Doprava. Je zde k nalezení veškerá veřejně přístupná dokumentace k programu, výzvy, aktuality, základní údaje, kontakty, publicita, kariéra či časté dotazy.

Speciální mikrostránky
Jsou vytvářeny především pro potřeby regionálních kampaní OPD. Jejich cílem je informovat o konkrétních projektech, které byly v daném kraji realizované za podpory evropských strukturálních fondů / Operačního programu Doprava.

YouTube
Zde jsou prezentována nejen videa z realizace projektů OPD, např. Dálnice D3, stavba 0309/II Ševětín-Borek, ale také ukázky z akcí pro veřejnost, záznamy z konferencí atp.

Facebook
Na Facebooku zveřejňujeme samozřejmě všechny zásadní informace o činnosti OPD, ale i něco navíc. Sdílíme například pozvánky na zajímavé semináře či konference, mediální články a střípky informací se zajímavostmi či úspěchy z tematických okruhů přímo spjatých s dopravou.

Hledáte informace o aktivitách OPD? Máme je pro vás připravené na webu OPD.cz

V záložce Akce OPD pro vás máme připravené informace o proběhlých aktivitách v oblasti publicity. Zároveň si na našem webu můžete stáhnout všechny důležité materiály, výzvy, dokumenty nebo newsletter. Můžete se podívat na fotografie projektů podpořených díky OP Doprava.

Newsletter **OPD**éčko
Vydává Ministerstvo dopravy ČR, Odbor fondů EU, Nábřeží Ludvíka Svobody 12, Praha 1, 110 15,
číslo 3, prosinec 2021, vychází nepravidelně
redakce: Alžběta Remrová, Václav Klain

www.opd.cz, info@opd.cz
www.facebook.com/Operační-program-Doprava

EVROPSKÁ UNIE
Evropské strukturální a investiční fondy
Operační program Doprava

Ministerstvo dopravy