



# Operační program Doprava



## Operační program Doprava 2014-2020 – širší kontext a podpora inteligentních řešení dopravních problémů

**Mgr. Michal Ulrich**  
**Ministerstvo dopravy ČR**

## Základní údaje

- Celková alokace cca 4,7 mld. EUR – největší operační program v ČR
- Financován ze dvou zdrojů: z Fondu soudržnosti (FS) a z Evropského fondu pro regionální rozvoj (EFRR)
- **Dne 11. května 2015 byl OPD2 oficiálně stvrzen podpisem komisařky pro regionální politiku**
- **Řídícím orgánem bylo určeno Ministerstvo dopravy ČR**
- Vazby na další operační programy: zejména se jedná o Integrovaný regionální operační program
- Integrované nástroje: v rámci OPD jsou realizovány integrované strategie dvojího druhu: ITI (nejvýznamnější aglomerace ČR) a IPRÚ (ostatní významné aglomerace)

# Operační program Doprava 2014-2020 – hlavní cíle

- Operačním programem Doprava 2014-2020 jsou realizovány části Dohody o partnerství vztážené k dopravě
- Hlavním tematickým cílem je Podpora udržitelné dopravy a odstraňování překážek v klíčových síťových infrastrukturách
- V rámci tohoto tematického cíle jde zejména o dokončení páteřní infrastruktury a napojení regionů na síť TEN-T, dále o potřebu zlepšení po stránce kvality a funkčnosti, o potřebu odstranění přetrvávajících úzkých míst v klíčové infrastruktuře a o podporu udržitelné mobility s důrazem na města

# Popis prioritních os

**Struktura** Operačního programu Doprava reflektuje zkušenosti z minulého 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 (po roce 2016), 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, 28,3 % 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 0,9 mld. EUR) zaměřená na investice do výstavby a modernizace silnic mimo síť TEN-T

# Implementace OPD2

- Implementační systém OPD2 v maximální možné míře navazuje na dobrou praxi z minulého programového období
- Obecně jsou postupy v rámci OPD2 ve srovnání s OPD více „svázané“ pravidly nastavenými na centrální úrovni (vazba na jednotné metodické prostředí)
- Jako zprostředkující subjekt byl určen Státní fond dopravní infrastruktury
- Novela zákona č. 104/2000 Sb., o SFDI – možnost financovat všechny intervence do infrastruktury v OPD2

## Implementace OPD2 (2)

- Výběr projektů – poměrně zásadní změny oproti OPD především v návaznosti na jednotné metodické prostředí (Metodický pokyn pro řízení výzev, hodnocení a výběr projektů)
- Nejvýznamnější změny: nahrazení institutu externího hodnotitele (jedné fyzické osoby) expertní hodnotící komisí, zavedení dvoukolového hodnocení (předběžná žádost / plná žádost), vznik databáze hodnotitelů (členů hodnotících komisí), možnost zapojení prezumné komise, stanovení lhůty 7 měsíců pro dokončení schvalování projektu od předložení žádosti (výjimkou jsou velké projekty)

## Implementace OPD2 (3)

- Platby – v rámci OPD2 je uplatněno předfinancování/spolufinancování buď přímo ze státního rozpočtu nebo prostřednictvím zprostředkujícího subjektu
- Platby příjemcům budou probíhat formou:
  - a) ex-post platby - zpětné proplacení příjemci již uskutečněných výdajů
  - b) ex-ante platby - poskytnutí finančních prostředků příjemci na úhradu odpovídající části na předfinancování prostředků OPD2
  - c) kombinované platby – kombinace předchozích dvou způsobů

## OPD2 – aktuální stav realizace

- Na konci listopadu 2015 vyhlášeno prvních pět výzev, jednalo se o průběžné výzvy pro všechny hlavní podporované oblasti (železniční infrastruktura, silniční infrastruktura na síti TEN-T i mimo ni a technická pomoc)
- Aktuálně je vyhlášeno 33 výzev v převážné většině specifických cílů, většina výzev je kontinuálních
- 6 výzev řeší potřeby fázovaných projektů, 1 výzva je zaměřena na technickou pomoc
- U všech výzev probíhá průběžná komunikace s potenciálními žadateli
- Průběžně probíhá schvalování integrovaných strategií



# Podpora inteligentních řešení dopravních problémů

- Základem intervencí jsou „klasické“ intervence do infrastruktury, ale role doprovodných „inteligentních“ řešení stále vzrůstá, což se projevilo i při vyjednávání s Evropskou komisí
- Zřetelná návaznost na celospolečenské trendy: digitalizace ekonomiky, nová koncepce průmyslu apod.
- Intervence ve městech – odůvodnitelné zejména z toho důvodu, že ve městech se nejvíce koncentrují vybrané dopravní problémy (kongesce, emise, apod.); na druhou stranu města většinou patří mezi rozvinutější regiony

# Podpora inteligentních řešení dopravních problémů

- Potřeba strategického zasazování intervencí do širších souvislostí – na úrovni měst vznikají plány udržitelné městské mobility, ale toto se bude v budoucnosti týkat všech regionů
- Odůvodněnost projektů z celospolečenského hlediska
  - nenahraditelná role socio-ekonomického hodnocení
- Inteligentní dopravní systémy jako příklad inteligentních řešení – důležité je provázání s dalšími doprovodnými opatřeními



# 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](http://www.opd.cz)