

## Operační program Infrastruktura

Ing. Josef Zatloukal

Operační program (OP) Infrastruktura rozvíjí prioritní osu č. 2 Národního rozvojového plánu České republiky – Rozvoj dopravní infrastruktury a prioritní osu č. 4 – Ochrana a zkvalitňování životního prostředí pro programové období 2004-2006.

OP Infrastruktura se skládá ze čtyř priorit a z nich vyplývajících opatření (viz schéma č. 2). MD je odpovědné za **prioritu č. 1 a 2**, MŽP za **prioritu č. 3**. **Priorita č. 4** je společná.

Implementace OP Infrastruktura přispěje k dosažení jednotlivých specifických cílů Národního rozvojového plánu (NRP):

- vytvoření podmínek pro růst ekonomiky posilováním vnitřních faktorů,
- zvýšení kvalifikační úrovně, konkurenceschopnosti a mobility pracovní síly při současném vyrovnávání dopadů růstu ekonomiky na znevýhodněné skupiny obyvatel,
- přiblížení se ke standardům ES v oblasti životního prostředí,
- vyvážený rozvoj regionů.

OP Infrastruktura - sektor doprava (konkrétně priorit 1 a 2) je orientován na specifické potřeby sektoru, zejména na tyto záměry:

- vytváření podmínek pro zmírnění poklesu přepravních výkonů železniční nákladní dopravy vůči silniční dopravě,
- modernizace technicky zastaralých železničních uzlů,
- odstranění častých dopravních obtíží na dvoupruhových silnicích I. třídy z důvodu bodových závad a jejich nedostatečné kapacity výstavbou a modernizací kapacitních silnic,
- dobudování silničních obchvatů,
- přestavba silničních napojení některých hraničních přechodů,
- vytvoření podmínek pro lepší využití kapacit vodních toků pro nákladní dopravu,
- vytváření podmínek pro rozvoj kombinované dopravy a logistických systémů,
- úsilí o snížení exhalací a hluku z dopravy,
- vytváření podmínek pro harmonizaci dopravního trhu,
- zvýšení objemu investic v poměru k zanedbanosti dopravní infrastruktury z důvodu její nedostatečné údržby a provádění oprav, za účelem zlepšení jejího technického stavu, a to jak v silniční, tak i železniční dopravě,
- zavedení komplexního systému vážení nákladních silničních vozidel,

- snaha o zlepšení funkce civilních letišť mezinárodního významu,
- vytvoření podmínek pro přesnou metodu finančního ohodnocení ekologické zátěže z dopravy.

Při stanovování cílů v sektoru doprava byl brán zřetel na základní environmentální požadavky na dopravu, stanovené Státní politikou životního prostředí, z nichž některé jsou determinující, např.:

- podporovat postupnou změnu podílu nákladní přepravy ve prospěch železniční, kombinované dopravy a vnitrozemské plavby;
- k modernizaci silniční sítě se snažit využívat především stávající silnice popř. jejich koridory a omezit tak fragmentaci krajiny novými trasami;
- podporovat vhodná technická a infrastrukturní opatření (obchvaty, protihlukové bariéry) vedoucí k minimalizaci zdravotních rizik a negativních vlivů na životní prostředí (hluk, emise);
- podporovat realizaci opatření k redukci nadměrného hluku z letecké dopravy a vymezení ochranných pásem kolem letišť s cílem eliminovat či kompenzovat jeho důsledky.

Vzhledem k omezenému časovému i finančnímu rámci se environmentální opatření OP Infrastruktura (konkrétně priorit 1 a 2) zaměřuje především na zmírnění následujících problémů životního prostředí:

- nedostatečná retenční schopnost krajiny
- vysoký podíl regulovaných drobných toků
- mnoho obcí nemá zajištěno odvádění a čištění odpadních vod na požadované úrovni
- překračování hodnoty emisního stropu pro VOC
- neplnění emisních limitů u některých spaloven odpadu
- vysoké měrné emise skleníkových plynů, NOx i SO2
- nedostatečně vyvinutý systém odpadového hospodářství
- vysoký podíl odpadů ukládaných na skládky
- nízké procento využívání odpadů
- existence velkého množství starých ekologických zátěží.

Ze specifických cílů vyplývají priority, jichž bude dosaženo realizací dílčích aktivit (cílů) zahrnutých v jednotlivých opatřeních (viz schéma 1).

OP Infrastruktura coby program pro čerpání prostředků ze strukturálního fon-

du ERDF vychází z obecných principů strukturální politiky ES:

**Princip koncentrace** usiluje o to, aby prostředky fondů byly využívány jen k realizaci předem stanovených cílů, co nejúčelněji, nebyly rozměňovány a byly užity na projekty přinášející maximální užitek.

**Princip partnerství** zahrnuje úzkou spolupráci Komise a odpovídajících orgánů členského státu na národní, regionální a místní úrovni. Princip partnerství má veliký význam v procesu přípravy programového dokumentu i Programového dodatku, i při samotné implementaci OP Infrastruktura. Klíčovou roli totiž hrají Řídící a Monitorovací výbor, počítá se s účastí delegovaného zástupce regionů, zainteresovaných ministerstev a nevládních organizací.

**Princip programování** - v souladu s tímto principem jsou prostředky fondů alokovány na základě víceletých a víceoborových programů, nikoliv na základě jednotlivých projektů.

**Princip adicinality** určuje, že finanční prostředky fondů pouze doplňují výdaje členských států a nelze je využít jako náhradu vlastních rozpočtových výdajů.

**Princip monitorování a vyhodnocení** znamená podrobné hodnocení dopadů každého projektu ještě před schválením, průběžné monitorování jeho realizace a zhodnocení skutečných přínosů projektu.

**Princip solidarity** - v rámci celého integračního procesu hospodářsky vyspělejší státy svými příspěvky do společného rozpočtu financují rozvoj států s méně vyvinutou ekonomikou.

**Princip subsidiarity** vychází z Maastrichtské smlouvy a znamená, že jednotlivé cíle by měly být plněny na co nejníže možné úrovni, pokud je zde možno toto plnění uspokojivě zajistit.

OP Infrastruktura v maximální míře respektuje i oblasti zvýšeného zájmu Společenství ve vztahu k ochraně životního prostředí, zadávání veřejných zakázek, ochraně hospodářské soutěže, rovnosti šancí a rozvoje informační společnosti.

OP Infrastruktura vznikl na základě usnesení vlády č. 149/2003 sloučením již schválených programových dokumentů OP Doprava (přijat usnesením vlády č. 14/2003) a OP Životní prostředí (přijat usnesením vlády č. 82/2003), které byly připravovány odpovědnými ministerstvy, tj. Ministerstvem dopravy a Ministerstvem životního prostředí. Spolufinancování a implementace jednotlivých částí programu OP Infrastruktura je rozděleno v určených oblastech mezi dotčené sektory (doprava a životní prostředí).

Řídícím orgánem OP Infrastruktura je Ministerstvo životního prostředí. MŽP deleguje pravomoci a odpovědnosti za realizaci programu v rámci sektoru doprava

na Ministerstvo dopravy. MD zodpovídá za prioritu 1 – Modernizace a rozvoj dopravní infrastruktury celostátního významu a prioritu 2 – Snižování negativních důsledků dopravy na životní prostředí. MD bude zodpovědné zejména za transparentní výběr projektů, implementaci projektů, spolufinancování z národních zdrojů, poskytování informací a zpráv atd. Rozdělení pravomocí a odpovědnosti mezi Řídicím orgánem a Ministerstvem dopravy bude upraveno písemnou dohodou.

Ministerstvo životního prostředí bude plně odpovědné za realizaci OP Infrastruktura – sektor životního prostředí, tj. za prioritu 3 – Zlepšování environmentální infrastruktury. Vzhledem k tomu, že MŽP je současně Řídicím orgánem OP Infrastruktura, na tuto prioritu se dohoda o implementaci uzavírat nebude.

Priorita 4 – Technická pomoc je společná pro oba sektory a za tuto prioritu odpovídá Řídicí orgán.

Implementace a financování pro jednotlivé sektory bude také upraveno písemnou dohodou.

Při stanovení priorit OP Infrastruktura byl zabezpečován soulad s návrhem vymezení obsahu operačních programů podle prioritních os Národního rozvojového plánu, priorit a typových skupin projektů v návaznosti na dosavadní výsledky prací k rozdělení sfér podpor mezi jednotlivé operační programy. Během zpracování došlo k odstranění případných překryvů s těmito programy. Byl brán ohled i na Národní rozvojový program Mobility pro všechny. Vzájemný podíl jednotlivých priorit a opatření v rámci sektorů byl určen na základě expertního zhodnocení. Těto váže pak posléze odpovídá představa o alokaci finančních zdrojů.

V následujícím textu jsou popsána jednotlivá opatření, přičemž podrobněji jsou popsána opatření týkající se dopravy. Společná jsou tato opatření:

- zahájení realizace programu v letech 2004 – 2006
- alokované finanční částky u jednotlivých opatření mají indikativní charakter
- pro kritéria oprávněnosti projektů musí obsahovat projekt zdůvodnění prospěchu realizace projektu jako výsledku podpory ze strukturálních fondů a zdůvodnění potřeby podpory z těchto fondů
- geografické pokrytí zahrnuje území České republiky kromě území hl.m. Prahy.

### **Priorita 1 - Modernizace a rozvoj dopravní infrastruktury celostátního významu**

Tato priorita byla koncipována jako nástroj dosažení účelu a specifických cílů

programu. Její čtyři opatření byla navržena jako řada intervencí zaměřených na zlepšení nevyhovujících parametrů současného stavu dopravní infrastruktury a zároveň zvýšení její výkonnosti, a to v dopravě železniční, silniční a vodní. Toto úsilí bude vynakládáno za účelem vytvoření podmínek pro rostoucí potřeby hospodářského rozvoje při respektování životního prostředí. I když název priority neobsahuje přímo odkaz na sledování vlivu na životní prostředí, bude specifický cíl 1, tj. priorita 1, realizován s cílem eliminace negativních důsledků vlivů na životní prostředí.

Priorita vychází z prioritní osy 2 Národního rozvojového plánu, která nese název „Rozvoj dopravní infrastruktury“. Je zaměřená na modernizaci železničních a silničních sítí především zařazených do sítě TINA (budoucí rozšířené sítě TEN) a modernizaci v letecké a vodní dopravě. Je zároveň v souladu se strategií Fondu soudržnosti, která zahrnuje projekty modernizace sítí především evropského významu a jejichž celkové náklady nejsou v zásadě nižší než 10 mil. EUR.

Cílem priority je zkvalitnit dopravní infrastrukturu celostátního významu tak, aby vyhovovala ekonomickému rozvoji České republiky, zajišťovala vazby mezi všemi regiony ČR a zabezpečovala napojení všech regionů na mezinárodní dopravní síť. Opatření jsou navržena s ohledem na komplexní přístupy k dopravní infrastruktuře a jejímu plánování s ohledem na dopady environmentální, prostorové, provozní, ekonomické a sociální.

Při plánování a výstavbě v silniční dopravě je nutné také respektovat veřejný zájem ochrany přírody a krajiny.

Cíle bude dosaženo pomocí následujících dílčích aktivit:

- zajištění takových parametrů vybrané sítě železniční infrastruktury, aby vyhovovala pro potřeby kombinované dopravy;
- zajištění takových parametrů vybrané sítě železniční infrastruktury, které umožní kvalitní dálkovou vnitrostátní a příměstskou osobní dopravu;
- zajištění plynulé dálkové silniční dopravy ve směrech s velkou intenzitou dopravy dostavbou na rychlostní komunikaci, ve směrech s nižšími intenzitami, kde se nepočítá s výstavbou rychlostních silnic, zabezpečení normových parametrů;
- zlepšení splavnosti labskovltavské vodní cesty;
- zabezpečení vyhovující dopravní infrastruktury na přechodech do zemí EU s ohledem na očekávaný nárůst přepravních vazeb po vstupu ČR do EU;
- zajištění napojení vybraných průmyslových zón;

- zavádění inovačních informačních systémů a systémů telematiky.

V rámci této priority budou realizována čtyři opatření:

#### **Opatření 1.1**

Modernizace tratí celostátního významu a důležitých železničních uzlů

#### **Opatření 1.2**

Výstavba a modernizace silnic I.třídy, silnic v příhraničních oblastech a napojení vybraných průmyslových zón

#### **Opatření 1.3**

Modernizace civilních letišť nadregionálního významu

#### **Opatření 1.4**

Výstavba přístavní infrastruktury a modernizace vodních cest

### **Opatření 1.1 - Modernizace tratí celostátního významu a důležitých železničních uzlů**

Toto opatření zahrnuje přímou podporu akcí realizovaných v železniční infrastruktuře. Spolufinancování opatření se předpokládá ze státního rozpočtu a ze Státního fondu dopravní infrastruktury.

Opatření je zaměřeno na čtyři základní problémy našich mimokoridorových tratí (podpora tratí tzv. koridorových – celoevropského významu je součástí programu ISPA a v budoucnosti bude podporována prostřednictvím Fondu soudržnosti). Přednostně bude věnována pozornost tratím zařazeným do dohod AGC, AGTC a do sítě TINA.

Prvním základním problémem je zlepšení parametrů významných železničních mimokoridorových tratí. Těchto tratí se nedotknou rekonstrukce železničních koridorů, přesto však je jejich význam zcela páteřní a jejich stav nevyhovující, někde chybí elektrizace, nevyhovuje zabezpečovací zařízení a podobně. Doplnění železničních koridorů o širší kvalitní síť celostátního významu je nutnou podmínkou, která pomůže připravit půdu pro opatření zaměřená na změny nepříznivého trendu podílu přepravní práce mezi silniční dopravou a ostatními ekologicky šetrnějšími druhy dopravy. Jedná se o dopravu osobní (zvýšení konkurenceschopnosti dálkové dopravy, podmínky pro vznik a rozšiřování integrovaných dopravních systémů), i o dopravu nákladní (zpřístupnění průmyslových center ležících mimo koridory odstraněním bariér, v jejichž důsledku je převáděna nákladní doprava na silnici i v těch částech trasy, u kterých by bylo možné využít modernizované železniční koridory). Jedním z nejdůležitějších cílů je zajištění a trvalá snaha o zvýšení bezpečnosti.

Dalším typem problémů jsou železniční uzly. Komplexní rekonstrukci důležitých železničních uzlů pro vysokou finanční náročnost nelze v rámci struktury

rálních fondů realizovat, proto se OP zaměří pouze na dílčí úpravy např. za účelem zvýšení kultury cestování, bezpečnosti provozu atd.

Třetím okruhem je zlepšení vazeb naší železniční sítě na sítě okolních států. Předpokládá se, že předmětem tohoto opatření bude řešení chybějícího propojení některých železničních příhraničních systémů se sousedními státy.

Konečně čtvrtým okruhem problémů je vytvoření podmínek pro zlepšení konkurenceschopnosti železniční dopravy, a to v oblasti osobní i nákladní dopravy. Veřejná doprava, jejíž páteří je obvykle právě železnice, musí poskytovat individuální dopravě rozumnou alternativu, a to „vysoce kvalitní veřejnou službu jako přijatelnou alternativu“.

Pozn.: viz Bílá kniha EU „Evropská dopravní politika pro rok 2010 – čas rozhodnout“.

#### Operační cíle opatření

- zrychlení železniční dopravy a zajištění její plynulosti
- zlepšení vazeb uvnitř železniční sítě a na síť okolních států
- odstranění bariér plynoucích ze špatného stavu železničních uzlů
- vytváření podmínek pro větší konkurenceschopnost železniční dopravy
- zvýšení zájmu obyvatel o veřejnou dopravu zvýšením její kvality

Typy podporovaných projektů a kategorie oblastí intervence strukturálních fondů

- elektrizace tratí celostátní sítě.....311
- modernizační úpravy železničních uzlů celostátní sítě.....311
- zvýšení kapacity a kvality železniční infrastruktury v příhraničních oblastech s vazbou na železniční sítě okolních států.....311
- zvýšení bezpečnosti železničního provozu.....311

#### Kritéria pro výběr projektů

- důkaz o přínosu navržené akce v rámci zrychlení a zlepšení plynulosti dopravy
- prokázání zlepšení vazeb v rámci národní železniční sítě a vazeb na síť okolních států
- přínos realizace projektů ve zvýšení kvality veřejné dopravy (osobní přeprava)
- přínos realizace podporovaných akcí v oblasti nákladní přepravy

#### Forma podpory

- nevratná přímá pomoc

Priorita 1	Zdroje celkem	Veřejné zdroje financování						Soukromé zdroje
		Veřejné zdroje celkem	ERDF (spoluřin. EU)	Národní spolufinancování				
				Národní spoluřin. celkem	Státní rozpočet	SFDI	Rozpočty obcí	
Opatření 1.1	50,198	49,023	33,465	15,747	3,465	12,282	0,000	1,175

Tab. č. 1. Indikativní finanční rámec opatření (v mil. EUR)

#### Koneční příjemci podpory

- vlastníci/správci železniční infrastruktury (provozovatelé dráhy)

### Opatření 1.2 - Výstavba a modernizace silnic I. třídy, silnic v příhraničních oblastech a napojení vybraných průmyslových zón

Opatření je navrhováno pro podporu projektů předkládaných Ředitelstvím silnic a dálnic ČR. Spolufinancování se předpokládá ze státního rozpočtu a ze Státního fondu dopravní infrastruktury.

Opatření je zaměřeno na zlepšení kvality celostátních silnic – silnic I. třídy, a to dostavbou na rychlostní komunikaci nebo přestavbou s cílem zabezpečit normový stav bez bodových závad a nebezpečných úseků. Je třeba zajistit kvalitní vnitrostátní nadregionální silniční spojení, které bude mít dopad na ekonomické prostředí států.

V oblasti silniční dopravy se projevují negativní stránky spojené se zvýšením ekologické zátěže, s nekontrolovatelným růstem individuální dopravy a těžké silniční nákladní dopravy, zastaralým vozovým parkem, zanedbaností a nízkou kvalitou silnic včetně problémů s jejich financováním.

Velký podíl silnic první třídy prochází značným množstvím obcí, kde silná doprava obtěžuje místní občany. Velká část silnic I. třídy má nedostatečné šířkové parametry a není vybavena stoupacími pruhy pro pomalejší vozidla ve složitějších terénech.

Prvořadé místo patří zejména bezpečnosti silničního provozu, pro jejíž zabezpečení na infrastruktuře silnic I. třídy je kladen v tomto opatření největší důraz, a tím vytvoření podmínek pro snížení nehodovosti na silnicích této kategorie.

Mezi typy podporovaných projektů jsou zahrnovány např. výstavba obchvatů obcí na silnicích I. třídy a odstranění bodových závad, úpravy za účelem zvýšení bezpečnosti provozu a modernizace ostatních silnic I. třídy na normový stav. Předpokládá se, že realizace navrženého opatření napomůže snížit zatížení obyvatelstva negativními vlivy intenzivní silniční dopravy, která prochází zástavbou. Ke snížení negativních vlivů na životní prostředí přispěje i zlepšení plynulosti dopravní

ho provozu, čímž dojde ke snížení emisí z dopravy a ke snížení spotřeby energie. Realizace opatření bude přínosem především v oblasti bezpečnosti silničního provozu.

Další aktivita v této oblasti bude zaměřena na realizaci napojení vybraných průmyslových zón strategického významu v rozsahu státní silniční sítě.

Opatření je také zaměřeno na zvýšení kapacity a kvality silnic I. třídy v příhraničních oblastech, kde jsou složité geomorfologické podmínky. Je nutné zabezpečit větší bezpečnost těžké silniční nákladní dopravy, a zároveň zabránit přetěžování silničních vozidel přicházejících na českou silniční a dálniční síť, a tím snížit jejich destruktivní účinky na infrastrukturu. Nedostatečná kapacita a z toho plynoucí kongesce na silniční infrastruktuře v příhraničních úsecích má za následek vysoké zatěžování okolního životního prostředí. Vliv je zesilován skutečností, že se obvykle jedná o obtížný terén, v důsledku čehož stoupá imisní zatížení okolních ekosystémů.

#### Operační cíle opatření

- odvést intenzivní dopravu z obydných lokalit
- minimalizovat problémy plynoucí z nedostatečné kapacity
- vytváření podmínek pro zabezpečení bezpečnosti silničního provozu
- zlepšení silničního napojení některých hraničních přechodů
- zvýšit kapacitu a bezpečnost silnic celostátního významu v příhraničních oblastech
- zamezit přetěžování nákladních vozidel

#### Typy podporovaných projektů a kategorie oblastí intervence strukturálních fondů

- výstavba obchvatů obcí na silnicích I. třídy.....312
- odstranění bodových závad.....312
- modernizace ostatních silnic I. třídy na normový stav.....312
- modernizace příhraničních úseků silnic I. třídy.....312
- návrh na zavedení komplexního systému vážení silničních nákladních vozidel.....312
- napojení vybraných průmyslových zón.....312