

## Operační program Doprava 2007–2013 (OPD1) v Jihomoravském kraji

Finanční podpora z fondů Evropské unie pro sektor dopravy v České republice byla v programovém období 2007–2013 realizována zejména prostřednictvím Operačního programu Doprava. Ministerstvo dopravy vykonávalo prostřednictvím Odboru fondů EU pro tento operační program roli Řídícího orgánu, v roli Zprostředkujícího subjektu vystupoval Státní fond dopravní infrastruktury (SFDI). Operační program Doprava byl největším operačním programem v České republice v programovém období – připadlo na něj cca 157 mld. Kč, tj. zhruba 22 % ze všech prostředků pro ČR z fondů EU pro programové období 2007–2013.

### CO JE JIŽ ZA NÁMI

- Bylo podpořeno 419 projektů, z toho 46 „velkých projektů“, tj. s náklady nad 50 mil. EUR.
- Bylo postaveno a zrekonstruováno 319 km dálnic a silnic I. třídy a zmodernizováno 675 km železničních tratí.

### Operační program Doprava zahrnoval sedm prioritních os:

1. Modernizace železniční sítě TEN-T (37,73 %)
2. Výstavba a modernizace dálniční a silniční sítě TEN-T (23,58 %)
3. Modernizace železniční sítě mimo síť TEN-T (10,54 %)
4. Modernizace silnic I. třídy mimo TEN-T (19,18 %)
5. Modernizace a rozvoj pražského metra a systémů řízení silniční dopravy v hl. m. Praze (6,19 %)
6. Podpora multimodální nákladní přepravy a rozvoj vnitrozemské vodní dopravy (1,74 %)
7. Technická pomoc (1,04 %)

## REALIZOVANÉ PROJEKTY OPD 2007–2013 V JIHOMORAVSKÉM KRAJI

Bylo podpořeno 27 projektů. Mezi nejvýznamnější projekty patří:

- Rekonstrukce železničního uzlu Břeclav, 1. stavba
- Elektrizace traťového úseku vč. PEÚ Šatov–Znojmo
- Dálnice D1 - protihluková opatření, 1. etapa
- Rekonstrukce vybraných úseků D2 včetně dalších modernizačních opatření
- Rekonstrukce vybraných úseků D1 včetně dalších modernizačních opatření
- Trať 340 Brno – Uherské Hradiště v úseku Šlapanice (mimo) – Blažovice (včetně)
- Modernizace traťového úseku Modřice (mimo) – Brno Horní Heršpice (mimo)
- D1 Modernizace - úsek 25, EXIT 178 Ostrovačice – EXIT 182 Kývalka (jedná se o fázovaný projekt)
- Modernizace traťového úseku Brno Maloměřice (včetně) – Brno Židenice (mimo)

Další realizované projekty v rámci OPD1 naleznete na našich web. stránkách <http://opd.cz/opd1>.



Rekonstrukce železničního uzlu Břeclav, 1. stavba

## REALIZOVANÉ PROJEKTY OPD 2007–2013 V JIHOMORAVSKÉM KRAJI

### Elektrizace traťového úseku vč. PEÚ Šatov–Znojmo



#### Základní informace o projektu:

Projekt řešil předelektrizační úpravy a vlastní elektrizaci v traťovém úseku Šatov–Znojmo a vybraných kolejí v železniční stanici Znojmo, jakož i ochranu sdělovacího a zabezpečovacího zařízení před vlivy střídavé trakce v úsecích Znojmo–Olbramkostel a Znojmo–Hodonice. Z hlediska organizace drážní dopravy bylo cílem projektu přímé železniční spojení Wien–Znojmo bez nutnosti přestupu v železniční stanici Retz, kde původně končila elektrizovaná trať. Na trati Wien–Znojmo je město Znojmo největší aglomerací s 35 000 obyvateli.

Z hlediska železniční infrastruktury bylo cílem této stavby dosáhnout vyšších rychlostních parametrů trati pro zkrácení jízdní doby vlakových spojů a zároveň provést modernizaci stávajících železničních staveb a zařízení tak, aby odpovídala současným požadovaným technickým parametrům.

Termín realizace	Podíl EU	Celkové náklady projektu vč. DPH
30. 5. 2008 – 30. 11. 2009	783 284 000 Kč	1 397 085 000 Kč

### Rekonstrukce vybraných úseků D2 včetně dalších modernizačních opatření



#### Základní informace o projektu:

Předmětem projektu byla rekonstrukce a modernizace dálnice D2 v úseku Brno–Břeclav. V rámci projektu byla provedena kompletní rekonstrukce vozovky v jednotlivých etapách vždy po polovině dálnice. U cementobetonové vozovky došlo k vybourání stávajícího krytu a betonáži nové vozovky o šířce 10,75 m, v úsecích s asfaltovým povrchem byla dosavadní vozovka nahrazena novou asfaltovou vozovkou o šířce 10,75 m. Mezi km 42 a 48 byla dosavadní cementobetonová vozovka segmentována a doplněna novými asfaltovými vrstvami. Součástí projektu byla modernizace zádržných systémů na celém uvedeném úseku.

Termín realizace	Podíl EU	Celkové náklady projektu vč. DPH
15. 7. 2013 – 30. 11. 2016	703 267 000 Kč	1 132 284 000 Kč



## Operační program Doprava 2014–2020 v Jihomoravském kraji

Operační program Doprava 2014–2020 (OPD2), který navazuje na Operační program Doprava 2007–2013, představuje **nejvýznamnější zdroj prostředků** pro financování výstavby dopravní infrastruktury v České republice v programovém období 2014–2020 s celkovou alokací podpory EU **cca 4,56 mld. EUR (přibližně 123 mld. Kč)**. Jedná se o jeden z největších operačních programů – připadá na něj zhruba 17 % ze všech prostředků pro ČR z evropských strukturálních a investičních fondů pro programové období 2014–2020.

Ministerstvo dopravy vykonává prostřednictvím Odboru fondů EU pro tento operační program roli Řídícího orgánu, v roli Zprostředkujícího subjektu vystupuje Státní fond dopravní infrastruktury (SFDI).

### KDO MŮŽE ŽÁDAT O PODPORU?

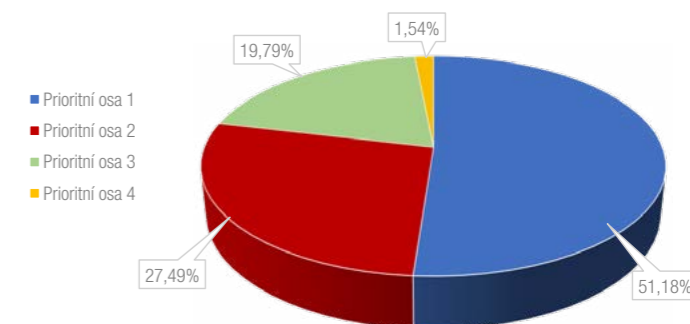
Příjemci podpory mohou být vlastníci / správci dotčené infrastruktury / zařízení a vlastníci / provozovatelé dopravních prostředků, případně další relevantní subjekty.

Více informací naleznete na našich webových stránkách [www.opd.cz](http://www.opd.cz).

### OPD2 SOUSTŘEDÍ PODPORU DO ČTYŘ PRIORITYCH OS:

- 1. Infrastruktura pro železniční a další udržitelnou dopravu** (Fond soudržnosti, 51,18 % celkové alokace, tj. cca 2,33 mld. EUR = přibližně 63 mld. Kč), zahrnující investice do železniční infrastruktury, multimodální nákladní dopravy (terminály), infrastruktury drážní městské a příměstské dopravy, dopravního parku železniční dopravy a nákladní vodní dopravy.
- 2. Silniční infrastruktura na síti TEN-T a veřejná infrastruktura pro čistou mobilitu** (Fond soudržnosti, 27,49 % celkové alokace, tj. cca 1,25 mld. EUR = přibližně 33,84 mld. Kč), zahrnující investice do výstavby a modernizace dálnic sítě TEN-T (Transevropská dopravní síť) včetně jejich vybavení ITS (inteligentní dopravní systémy), zavádění ITS na městské silniční síti a do rozvoje sítě napájecích stanic alternativních energií na silniční síti.
- 3. Silniční infrastruktura mimo síť TEN-T** (Evropský fond pro regionální rozvoj, 19,79 % celkové alokace, tj. cca 902 mil. EUR = přibližně 24,36 mld. Kč) zaměřená na investice do výstavby a modernizace dálnic a silnic mimo TEN-T ve vlastnictví státu.
- 4. Kromě výše uvedených tří věcných prioritních os je součástí OPD2 i čtvrtá prioritní osa zaměřená na Technickou pomoc** (Fond soudržnosti, 1,54 % celkové alokace, tj. cca 70 mil. EUR = přibližně 1,90 mld. Kč).

### PODÍL JEDNOTLIVÝCH PRIORITYCH OS NA CELKOVÉ ALOKACI OPD2



EVROPSKÁ UNIE  
Evropské strukturální a investiční fondy  
Operační program Doprava

Ministerstvo  
dopravy

## SCHVÁLENÉ PROJEKTY OPD 2014–2020 V JIHMORAVSKÉM KRAJI

### D1 Modernizace - úsek 25, EXIT 178 Ostrovačice - EXIT 182 Kývalka (2. fáze)



#### Základní informace o projektu:

Předmětem projektu byla modernizace dálnice D1 v úseku Ostrovačice–Kývalka (km 178,500 – 181,990) v délce 3,490 km.

Jedná se o fázovaný projekt, ve kterém byla I. fáze spolufinancována Evropskou unií v rámci OPD 2007–2013.

#### Termín realizace:

1. 1. 2016 – 31. 3. 2017

#### Schválený příspěvek z fondů EU (max.):

389 700 000 Kč

#### Celkové schválené náklady projektu vč. DPH:

505 878 000 Kč

### D1 Modernizace - úsek 22, EXIT 162 Velká Bíteš - EXIT 168 Devět křížů



#### Základní informace o projektu:

Předmětem projektu je modernizace dálnice D1 v úseku Velká Bíteš – Devět křížů (km 162,750 – 168,170) v délce 5,420 km.

#### Termín realizace:

8. 4. 2016 – 30. 11. 2017

#### Schválený příspěvek z fondů EU (max.):

768 496 000 Kč

#### Celkové schválené náklady projektu vč. DPH:

953 099 000 Kč

#### Cíle Modernizace dálnice D1:

Vlastní modernizace spočívá v rozšíření na kategorii D 28, resp. 2 jízdní pásy o šířce zpevnění 11,5 m a zlepšení stavebně technického stavu dálnice. Tyto úpravy přispějí k podstatnému zvýšení bezpečnosti a plynulosti provozu na této značně zatížené komunikaci a rovněž i k oddálení běžných oprav.

## PLÁNOVANÉ PROJEKTY OPD 2014–2020 V JIHMORAVSKÉM KRAJI

### Rameno Blažovice – Veselí nad Moravou

#### Cíle a popis staveb:

Rekonstrukce tratěvého úseku Blažovice (mimo) – Nesovice (včetně)  
- Předpokládané náklady: 1 534 514 000 Kč (bez DPH)

Rekonstrukce žst. Slavkov u Brna  
- Předpokládané náklady: 412 529 000 Kč (bez DPH)

Rekonstrukce tratěvého úseku Nesovice (mimo) – Kyjov (mimo)  
- Předpokládané náklady: 2 688 215 000 Kč (bez DPH)

Rekonstrukce žst. Kyjov  
- Předpokládané náklady: 600 039 000 Kč (bez DPH)

Rekonstrukce tratěvého úseku Kyjov (mimo) – Veselí n. M. (mimo)  
- Předpokládané náklady: 4 164 691 000 Kč (bez DPH)

Stavby vycházejí ze „Studie proveditelnosti tratě Veselí nad Moravou – Blažovice (– Brno)“, která byla schválena 30. 8. 2016 Centrální komisí Ministerstva dopravy. Vybraná varianta zahrnuje stavební rekonstrukci všech železničních stanic s důrazem na optimalizaci rozsahu železniční infrastruktury. Hlavním cílem je také výrazné zkvalitnění příměstské železniční dopravy v okolí města Brna. Cílem staveb bude také zvýšení bezpečnosti železničního provozu a zajištění bezbariérového přístupu pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace. Bude provedena elektrizace celého úseku. Jsou navrženy drobné přeložky tratě v úseku Kyjov – Veselí nad Moravou. Maximální rychlost bude dosahovat až 160 km/h. Je navrženo nahrazení několika úrovnových přejezdů mimoúrovňovým křížením. V celém úseku je navržen Evropský systém řízení železničního provozu (ERTMS).



### Brněnský region

#### Cíle a popis staveb:

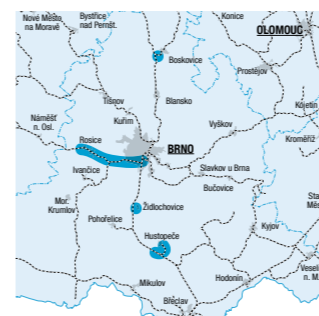
Elektrizace tratě vč. PEÚ Brno – Zastávka u Brna  
- Předpokládané náklady: 3 707 000 000 Kč (bez DPH)


Modernizace a elektrizace tratě Hrušovany u Brna – Židlochovice  
- Předpokládané náklady: 769 000 000 Kč (bez DPH)

Modernizace a elektrizace tratě Šakvice – Hustopeče u Brna  
- Předpokládané náklady: 1 553 000 000 Kč (bez DPH)

Boskovická spojka  
- Předpokládané náklady: 1 152 000 000 Kč (bez DPH)

Stavby řeší elektrizaci a modernizaci příslušných úseků tratí. Hlavním cílem staveb je zkvalitnění příměstské železniční dopravy, zvýšení tratěvé rychlosti, zkrácení cestovních dob a zvýšení bezpečnosti dopravy. Součástí bude i modernizace stanic a zastávek s vazbou na přestupní terminály integrovaného dopravního systému kraje. Tímto dojde ke zvýšení atraktivity a konkurenceschopnosti železniční dopravy v Brněnském regionu. Díky elektrizaci dojde zároveň ke snížení hlukového a emisního zatížení krajiny. V rámci stavby Modernizace a elektrizace tratě Hrušovany u Brna – Židlochovice bude obnoven provoz na předmetné trati a znovu zprovozněna stanice Židlochovice. V případě Boskovické spojky je navržena nová spojovací trať umožňující provoz přímých vlaků v relaci Brno–Boskovice. Stavby jsou součástí dopravní koncepce města Brna a Jihomoravského kraje, která řeší zvýšení podílu drážní dopravy.



 Více informací naleznete na webových stránkách [www.szdc.cz](http://www.szdc.cz) a v brožurě Plánované projekty železniční infrastruktury ČR z prostředků Evropské unie v období 2014–2020, která je dostupná ke stažení na webových stránkách [www.opd.cz](http://www.opd.cz).

## PLÁNOVANÉ PROJEKTY OPD 2014–2020 V JIHMORAVSKÉM KRAJI

### Modernizace D1 v úseku Mirošovice–Kývalka, km 20,710–182,300

#### Cíle a popis staveb:


	úsek	délka
Most Šmejalka	23,9 km	
Mirošovice–Hvězdonice	20,7 – 29,5 km	8,6 km
Hvězdonice–Ostředek	29,5 – 34,1 km	4,6 km
Ostředek–Šternov	34,1 – 41,3 km	7,2 km
Šternov–Psáře	41,3 – 48,6 km	7,3 km
Psáře–Soutice	48,6 – 56,4 km	7,8 km
Soutice–Loket	56,4 – 66,3 km	9,9 km
Loket–Hořice	66,3 – 75,9 km	9,6 km
Hořice–Koberovice	75,9 – 81,9 km	6,0 km
Koberovice–Humpolec	81,9 – 91,9 km	10,0 km
Humpolec – Větrný Jeníkov	91,8 – 104,8 km	13,0 km
Větrný Jeníkov – Jihlava	104,8 – 113,3 km	8,5 km
Jihlava – Velký Beranov	113,3 – 119,3 km	6,0 km
Velký Beranov – Měřín	119,3 – 134,0 km	14,7 km
Měřín – Velké Meziříčí-západ	134,0 – 141,2 km	7,2 km
V. Meziříčí-západ – V. Meziříčí-východ	141,2 – 147,4 km	6,2 km
Velké Meziříčí-východ – Lhotka	147,4 – 153,7 km	6,3 km
Lhotka – Velká Bíteš	153,7 – 162,7 km	9,0 km
Velká Bíteš – Devět Křížů	162,7 – 168,2 km	5,5 km
Devět Křížů – Ostrovačice	168,2 – 179,5 km	10,3 km
Ostrovačice–Kývalka	178,5 – 182,3 km	3,8 km

- Předpokládané náklady: 14 880 000 000 Kč (bez DPH)

#### Modernizace zahrnuje:

- Modernizaci konstrukce vozovky
- Úpravu odbočovacích a připojovacích pruhů a přejezdů středního dělicího pásu
- Rozšíření dálničních mostů a nadjezdů
- Renovaci kanalizace a její doplnění o bezpečnostní prvky
- Výměnu svodidel v celém úseku
- Renovaci a modernizaci stávajícího systému tísňového volání SOS
- Doplnění telematických zařízení
- Výměnu veškerých kabelových vedení ve středním dělicím pásu a doplnění protihlukových opatření

Největším přínosem modernizace dálnice D1 v úseku Mirošovice–Kývalka bude zejména nová moderní betonová vozovka odpovídající normám v silniční dopravě 21. století. Celková délka modernizace se vztahuje na 160 kilometrů dálnice, což v praxi znamená 320 kilometrů v obou směrech. Dálnice D1 jako spojnice Prahy, Brna a Ostravy je nevytíženější komunikací na celé české dálniční síti. Denně po ní v různých částech projede od 35 tisíc až do 100 tisíc vozidel. Přibližně 160 km dlouhý úsek Mirošovice–Kývalka se předpokládá provozovat nadále jako čtyřpruhový. Potřeba modernizace je patrná při průjezdu inkriminovaným úsekem mezi Mirošovicemi a Kývalkou. Cementobetonový kryt vozovky vykazuje poruchy v podobě trhlin a výškového posunu cementobetonových desek, což se odráží v nekomfortní jízdě. Na asfaltobetonovém krytu se navíc objevují vyjeté koleje a plošný rozpad. Velmi špatný je i technický stav většiny mostů. Také co se týče vybavení bezpečnostními prvky a telematikou neodpovídá potřebám současné doby.

 Více informací naleznete na webových stránkách [www.rsd.cz](http://www.rsd.cz) a v brožurě Plánované projekty silniční infrastruktury ČR z prostředků Evropské unie v období 2014–2020, která je dostupná ke stažení na webových stránkách [www.opd.cz](http://www.opd.cz)

**Vydavatel:** Ministerstvo dopravy,  
nábř. Ludvíka Svobody 12/1222, 110 15 Praha 1, info@opd.cz, www.opd.cz

1. vydání Praha, 2017, Neprodejný výtisk  
Geografická data: VGHMÚř Dobruška © MO ČR, 2008  
Autoři fotografií: Ministerstvo Dopravy, SZDC, ŘSD, Roadmedia  
Údaje jsou platné k 1. 7. 2017.

**Pozn.** Jelikož výstavbu významných dopravních komunikací ovlivňuje velké množství faktorů, které se nedají předem předvídat, jsou uvedená data pouze orientační.



EVROPSKÁ UNIE  
Evropské strukturální a investiční fondy  
Operační program Doprava

Ministerstvo dopravy  
Státní fond dopravní  
infrastruktury

