

11. jednání poradní skupiny Propojenější a chytřejší region Strategie Ostravské metropolitní oblasti

Datum jednání: 4. 9. 2024, 13:30 – 15:30 h

Místo jednání: Magistrát města Ostravy, Prokešovo nám. 8, Ostrava, místnost č. 251

Program:

1. Zahájení
2. Informace k plnění Integrované územní Strategie Ostravské metropolitní oblasti v opatřeních zaměřených na podporu udržitelné dopravy
3. Diskuse k volné alokaci Programového rámce IROP
4. Závěr

*Přítomní členové PS: 7 členů, z toho 2 on-line (58 % účast, celkem 12 členů)
PS je usnášeníschopná
Seznam účastníků je přílohou č. 1 zápisu*

Zahájení

D. Vdolečková přivítala účastníky na jednání Poradní skupiny Propojenější a chytřejší region Integrované územní Strategie Ostravské metropolitní oblasti 2021–2027 (dále jen Strategie) a konstatovala, že z 12 členů je na jednání účastno 7 členů, z toho 2 členové on-line.

D. Vdolečková představila program jednání. Zároveň informovala, že z jednání je pro vyhotovení zápisu pořizován audio záznam.

Bod 1 - Informace k plnění Integrované územní Strategie Ostravské metropolitní oblasti v opatřeních zaměřených na podporu udržitelné dopravy

B. Kučerová přivítala všechny účastníky jednání a začala s prezentací plnění Strategie jednotlivých opatření. Jako první byly představeny projekty z operačního programu doprava (OPD). V opatření č. 1 Infrastruktura městské drážní dopravy byly zhodnoceny projekty modernizovaných a nových tratí. **M. Chovanec** doplnil informace k projektům DPO a.s. Uvedl, že všechny modernizované tratě jsou podány v systému ISKP+. Na modernizované trati Nádražní v úseku ul. 30.dubna – ul. Valchařská již proběhla kontrola ze strany poskytovatele dotace a nyní DPO a.s. čeká na výsledky kontroly. K některým projektům modernizací ještě dopravní podnik vypořádává připomínky řídicího orgánu. Výstavba nová tramvajové trati, která je v plánu v městském obvodu Ostrava–Poruba má zpracovanou studii EIA, která byla v březnu roku 2024 podána na Krajský úřad MSK. Po zahájení řízení na Krajském úřadě byla podána námítka z podjatosti úředníka tohoto úřadu. Věc během dubna postoupila na pobočku MŽP v Ostravě, která byla nakonec z podjatosti obviněna také. Rozkladová komise jako nadřízený orgán od května 2024 stále nezasedala, a proto věc není dořešena. DPO a.s. ve spolupráci s kanceláří primátora Ostravy zvažuje kroky k žalobě státu z důvodu nečinnosti. Čeká



se na společnou schůzku s ministrem životního prostředí, ale pokud se nerozhodne do konce roku, DPO a.s. není schopno stihnout termín realizace projektu.

Aktuálně DPO a.s. spouští období projektu elektromobilita 2, v rámci, kterého plánuje uskutečnit stavbu nové trolejbusové trati Dědičná – Michálkovičká. Nyní po ulici projíždějí parciální trolejbusy, ale vzhledem k tomu, že tam již dnes vyřízení existuje, a s ohledem na plánované projekty statutárního města Ostravy, chtěli by přejít na jízdu po trolejích. Nyní probíhá výběr projektanta. **D. Vdolečková** dodala, že pokud by došlo ke kolizi v termínech, bylo by ITI připraveno nabídnout alokaci nových tratí zbylým ITI. Rovněž členům avizovala, že v dalším programovém období nemusí dojít k dalšímu uvolnění části dotačních prostředků z OPD na nové tratě. Dále uvedla, že ITI jedná o změnách v programovém rámci s řídicím orgánem.

B. Kučerová zhodnotila i druhé opatření operačního programu doprava, Telematika na městské silniční síti. Oba projekty, které byly v tomto opatření přijaty, jsou již podány v ISKP+, úspěšně prošly hodnocením řídicího orgánu a nyní se čeká na jejich realizaci. **M. Chovanec** zmínil, že u projektu Ostravy se finalizuje zadávací dokumentace pro výběr zhotovitele.

B. Kučerová přešla na další operační program, IROP, kde zhodnotila opatření Cyklostezky. V tomto opatření jsou aktuálně 4 projekty z nichž jeden je již podán v ISKP+ a čeká se na jeho realizaci. Zbylé projekty pokračují v přípravách. Se žadateli oddělení ITI a metropolitní spolupráce na podzim roku 2024 uskuteční jednání, aby zhodnotilo aktuální situaci ve vývoji strategických projektů. Pozornost je kladena především na projekt POHO2030 z důvodu, že tato cyklostezka je klíčová nejen pro oblast, ve které se má budovat, ale také pro plnění finančního plánu a plánu indikátorů v opatření pro cyklostezky. **B. Kučerová** dodala, že se zástupci projektu se intenzivně jedná a ti deklarovali, že se stále drží plánovaného harmonogramu. Na začátku roku 2025 by měla být hotova projektová dokumentace. **P. Stanjura** se zeptal, jestli se v projektu nacházejí VPS – veřejně prospěšné stavby. **D. Vdolečková** uvedla, že takové detaily projektů nezná, otázka by byla vhodnější na projektanta, který má na starosti vypořádávání majetkoprávních vztahů, ale trasa byla navrhována převážně tak, aby nedocházelo ke kolizím v projektování.

B. Kučerová a **D. Vdolečková** dále představily opatření Telematika VHD. V tomto opatření jsou rovněž 4 projekty z nichž dva jsou již finančně ukončeny ŘO. Projekt Elektronické informační panely IV od předkladatele KODIS je aktuálně v realizaci a jeho ukončení se plánuje na jaře roku 2025. Poslední projekt žadatele DPO a.s. – ITI II. Řízení provozu MHD – palubní systémy ve vozidlech DPO, je aktuálně v přípravách a do konce roku 2024 bude podán na Řídicí výbor SOMO. **M. Chovanec** uvedl, že dokumentace se finalizuje, administrátor projektu připravuje zadávací dokumentaci. Dále zmínil, že by DPO a.s. chtělo dosáhnout u projektu nastavení podle světových standardů. V České republice by tak byli první, kteří by toto uskutečnili. O podmínkách DPO a.s. jedná s advokátní kanceláří.

B. Kučerová představila opatření Terminály. V tomto opatření se nachází dva projekty, a to Revitalizace přestupního uzlu Náměstí republiky (Ostrava) a Dopravní terminál na ulici Nádražní (Frýdek-Místek). Předkladatelé, v době podání záměru do výzvy nositele ITI, neměli dostatek informací, a proto čerpali z podmínek minulých programových období. Výzva byla nakonec nastavena tak, že maximální míra podpory EU je 127 500 000 Kč. Z tohoto důvodu ITI v opatření zůstává cca 127 500 000 Kč volných a v budoucnu bude nutné vyhlásit výzvu nositele ITI pro sběr strategických projektu do programového rámce, v této chvíli to tzn. zjistit absorpci mezi žadateli. Z projektů, které byly do ITI podány, ale nebyly vybrány, není žádný žadatel vhodný k využití zůstatku dotačních prostředků. **D. Vdolečková** uvedla, že dalším problémem je, že projekt



statutárního města Ostravy se potýká s problémy nastavení podmínek přijatelnosti a způsobilosti výdajů řídicího orgánu IROP. Do nastavení projektu se opět promítl časový nesoulad podávání záměru do výzvy nositele ITI a pozdější vydání podmínek ŘO. Z výše uvedených informací se konzultuje možný přesun strategického projektu Revitalizace přestupního uzlu Náměstí republiky z opatření pro terminály do opatření určené pro zajištění bezpečnosti v dopravě. **M. Chovanec** doplnil, že pokud se projekt Náměstí republiky nebude realizovat, objevil by se problém rovněž u opatření modernizací tratí od žadatele DPO, která je v synergii s projektem terminálu. Nicméně se čeká na informace od řídicího orgánu, aby mohly být zahájeny další potřebné kroky. Dále zmínil ještě projekt terminálu Hlavní nádraží Ostrava. **D. Vdolečková** uvedla, že se tento projekt nepotkává v potřebném čase realizace s programovým obdobím. V případě projektu Frýdku-Místku je oddělení ITI a metropolitní spolupráce v kontaktu se žadatelem, který již avizoval posun v realizaci projektu. **P. Stanjura** uvedl, že Opava si nechala vypracovat studii na autobusové nádraží blízko Lídlu. **D. Vdolečková** dále uvedla, že řídicí orgán nepodporuje projekty ve stavu ideje a bylo by nutné, aby projekt Opavy byl připraven k realizaci.

B. Kučerová přešla na opatření Infrastruktura pro bezpečnou nemotorovou dopravu. Uvedla, že se v opatření nachází 6 projektů z nichž pouze jeden, Křižovatka Říční okruh – Šmeralova – Svatováclavská, je finančně ukončen. Projekt Zvýšení bezpečnosti na ulici Hlavní a Harcovské ve Frýdlantu nad Ostravicí se potýká s majetkoprávními problémy a ukončení realizace mu bylo CRR a Řídicím výborem schváleno na rok 2029. Žádosti o platbu budou probíhat podle stanoveného harmonogramu a v roce 2029 by proběhla poslední nulová žádost o platbu. Projekt Zvýšení bezpečnosti nemotorové dopravy, Ostrava - Dr. Martíňka je již podán v ISKP+ a čeká se na hodnocení a následnou realizaci. U projektu Zvýšení bezpečnosti nemotorové dopravy, Ostrava – Opavská u ul. Bohuslava Martinů se čeká na konec udržitelnosti silnice, na níž má být projekt bezpečnosti realizován. U projektu Zvýšení bezpečnosti dopravy ve městě Jablunkov se čeká na ukončení poslední projektové dokumentace a na jaře roku 2025 by měl být Jablunkov připraven podat plnou žádost. V případě projektu Revitalizace lesoparku Benátky a Hulváckého kopce – bezpečnost na komunikacích se bude znovu zadávat vyhotovení nové projektové dokumentace. Projekt bude revidován a poradní skupina bude včas o všem informována.

D. Vdolečková pokračovala k opatření Bezemisní vozidla VHD. Představila historii opatření, kde uvedla tabulku původních záměrů a zhodnotila jejich vývoj. Do výzvy nositele ITI bylo předloženo celkem 6 projektů. Byla překročena celková disponibilní alokace. Nositel ITI byl následně informován a požádán o provedení změn u některých projektů, které pomohly uvolnit disponibilní alokaci. žadatel ČSAD Frýdek Místek a.s. odstoupil od realizace projektu a Městský dopravní podnik Opava a.s. nevyužil celý příspěvek EU. Poradní skupina doporučila vyhlášení nové výzvy na bezemisní vozidla s důrazem podpory vodíkových vozidel. Doporučení schválil také ŘV a v říjnu 2023 byla vyhlášena výzva nositele ITI Bezemisní VHD II. Do výzvy byl předložen jeden projekt Moravskoslezského kraje – Pořízení vodíkových vozidel pro zajišťování dopravní obslužnosti Moravskoslezského kraje – oblast Jablunkovsko a Třinecko. Změny byly předloženy jak ŘV SOMO, tak orgánům města. Před předložením změny č. 1 programového rámce řídicímu orgánu, manažer ITI byl informován o dalších změnách, které mají vliv na čerpání programového rámce. Z tohoto důvodu změna č. 1 opatření VHD PR nebyla předložena řídicímu orgánu. Manažerovi ITI bylo oznámeno, že uskutečnění záměru vodíkových autobusů v oblasti Jablunkovska a Třinecka nebude možné realizovat, a proto žadatel odstoupil od realizace projektu. **B. Kučerová** doplnila, že v současnosti se realizuje projekt DPO ITI II.- Obnova vozového parku DPO tramvajemi, který je v realizaci. Projekt Městského dopravního podniku Opava - Modernizace vozového parku MDPO – elektrobusesy ITI, je rovněž v realizaci.



D. Vdolečková uzavřela veškerá opatření posledním z nich, a to Plnicími a dobíjecími stanicemi pro veřejnou dopravu. Uvedla, že v tomto opatření rovněž dojde ke změnám. Původní jediný záměr opatření DPO – ITI II. – Rozvoj vodíkové mobility v Ostravě, 1. etapa, II. fáze, nebude realizován, jak bylo původně plánováno.

Bod 2 - Diskuse k volné alokaci Programového rámce IROP

D. Vdolečková představila návrh manažera ITI v opatřeních Bezemisní vozidla VHD a Plnicí a dobíjecí stanice. V rámci plnění Strategie je možná podpora pouze čisté mobility, tzn. podpora vodíkových autobusů a plniček a elektrobusesů a elektro nabíječek. Nákup CNG autobusů v rámci opatření bezemisní VHD není možné pořídit. Dále informovala, že Evropská komise pozitivně hodnotila, že ostravská metropolitní oblast bude v rámci integrovaného nástroje ITI realizovat projekty zaměřené na podporu čisté mobility – vodíkové údolí.

K. Černá uvedla, že další vývoj vodíku brzdí neuskutečněná realizace plnicí stanice, a především cena vodíku za vozo km.

I. Muras dodal, že kraj nyní elektro busy nakupovat nemůže. Uvedl, že cena za vozo km vodíku je stále rozhodující a bude i v následujících letech.

M. Chovanec informoval, že DPO a.s. souhlasí s návrhem manažera ITI, že zrealizuje pilotní projekt dvou vodíkových autobusů a jedné mobilní vodíkové plničky. DPO a.s. je srozuměno s tím, že dotace v tomto opatření dosahuje 35 %. **D. Minařík** dodal, že podpora 35 % ve výzvě je nesmyslná, nízká. Dále informoval, že má představu, jak nízkou míru financování ze strany ŘO řešit. **D. Vdolečková** dodala, že bude dobré společné setkání s **D. Minaříkem**, abychom se dozvěděli další zamýšlené informace.

M. Chovanec uvedl, že DPO a.s. má zájem naplňovat Strategii a být součástí této nové cesty v dopravě i na základě toho jaké se na DPO a.s. kladou podmínky v rámci čisté mobility. Dále uvedl, že menší plnička nebude takovým nákladem jako původní plánovaný projekt. Vzhledem k tomu, že jediným projektem v opatření Plnicí a dobíjecí stanice je projekt DPO a.s., může být provedena změna tohoto opatření jednoduše předložením žádosti o změnu projektu žadatelem, tzn. DPO a.s. Pokud dojde k úspoře příspěvku EU, bude vyhlášena výzva nositele ITI.

V opatření Veřejná hromadná doprava odstoupením projektu MSK, se uvolnila alokace, na kterou nositel ITI bude vyhlášovat novou výzvu Bezemisní vozidla VHD III. V této výzvě ITI očekává pořízení 4–6 bezemisních vozidel - elektrobusesů. Absorpce mezi žadateli je zjištěna a zájem projeví DPO a.s. a Transdev. Návrh manažera ITI dále počítá se změnami ve dvou stávajících projektech Dopravního projektu Ostrava. Dále musí dojít k aktualizaci harmonogramu (termínu realizace) projektu Pořízení vodíkových vozidel pro zajištění dopravní obslužnosti Moravskoslezského kraje – oblast havířovsko III., a to nejpozději na jaře roku 2025.

K. Černá se zeptala, kdy je nejzazší termín realizace projektů. **D. Vdolečková** odpověděla, že nejzazší termín realizace projektů je 30.6.2029.

D. Vdolečková představila předběžný harmonogram výzev č. 33. Bezemisní vozidla VHD III. a č. 34. Plnicí a dobíjecí stanice pro veřejnou dopravu II., který bude upřesněn na dalším jednání Poradní skupiny v říjnu.

Závěr

D. Vdolečková poděkovala všem přítomným za účast na dnešním jednání a avizovala předběžný termín dalšího jednání, které proběhne začátkem října 2024.



Příloha:

1. Seznam účastníků



Spolufinancováno
Evropskou unií



MINISTERSTVO
PRO MÍSTNÍ
ROZVOJ ČR

Příloha č. 1 :

Č.	Jméno a příjmení	Organizace
1	Daniel Minařík (on-line)	Moravskoslezský vodíkový klastr
2	Ivo Muras	Vedoucí odboru dopravy, KÚ MSK
3	Karin Černá	Vedoucí odboru energetiky, průmyslu a chytrého regionu, KÚ MSK
4	Petr Oliva (on-line)	Moravskoslezské energetické centrum
5	Petr Stanjura	vedoucí oddělení hlavního architekta a územního plánu, Statutární město Opava
6	Alois Slovák	ředitel, Moravskoslezské datové centrum
7	Martin Chovanec	technický ředitel, DPO
Host		
8	Martina Florková	Moravskoslezský kraj
9	Jiří Svobodník	manažer ITI, Magistrát města Ostravy
10	Barbora Kučerová	manažer ITI, Magistrát města Ostravy
11	Simona Salavová	manažer ITI, Magistrát města Ostravy
12	Dagmar Vdolečková	manažer ITI, Magistrát města Ostravy
13	Václav Kocur	manažer ITI, Magistrát města Ostravy
14	Adam Pavlas	Magistrát města Ostravy

Zapsal: Barbora Kučerová
Schválil: Daniel Minařík

**Spolufinancováno
Evropskou unií**

**MINISTERSTVO
PRO MÍSTNÍ
ROZVOJ ČR**