



Došlo:	27 -10- 2016	Zpracov.	
Číslo:	711T 64487/1016	Ukl. znak	0714
Priloha:	2/2		

 Pardubice	ZÁPIS Z JEDNÁNÍ	 HRADEC KRÁLOVÉ
----------------------	------------------------	---------------------------

Zápis z 4. jednání PS1		Datum:	2. 3. 2015
		Čas:	9:00-11:30
Téma:	ITI – PS 1: Atraktivní a environmentálně příznivá doprava	Místo:	Magistrát města Pardubic
Účastníci:	Babková Eliška, Beran Leoš, Bureš Pavel, Doleček Radovan, Franc Luděk, Hučíková Lucie, Janovský Miroslav, Jeřábek Tomáš, Jetmarová Alexandra, Jurček Tomáš, Kořínek Tomáš, Kuban Jiří, Kučera Miroslav, Kudynová Michaela, Kulich Miloslav, Kutilek Jakub, Kvaš Petr, Ledvinová Michaela, Mlejnek Ladislav, Němec Jiří, Němec Zdeněk, Pálka Jiří, Pelikán Tomáš, Sodomka Roman, Suke Pavel, Svoboda Michal, Šimonek Karel, Vítek Arnošt, Vlasák Miloš		
Přílohy:	Příloha 1 IROP SC 1.2 – souhrn dotazů a odpovědí, Příloha 2 OPD2 – souhrn dotazů a odpovědí, prezentace T. Kořínka, prezentace M. Svobody, prezentace T. Jeřábka, prezentace A. Vítka, prezentace J. Kubana, prezentace J. Němce,		

Program:**Úvod – Tomáš Kořínek**

- přivítání, seznámení s programem

Informace z jednání zástupců aglomerací ITI (2.2.2015)

- Janovský: seznámení s aktuálním stavem financí → v SC 1.2 (IROP) v současné době značný převis poptávky nad nabídkou v souvislosti s alokovanými penězi → v SC 1.2 (IROP) nyní alokováno pro ITI HK-Pce cca 600 mil. → většina projektových záměrů v PS1 spadá do tohoto SC → tento SC je značně podfinancován (tento problém se týká všech aglomerací ITI), snaha nositelů ITI o vyjednání možnosti navýšení alokace → v souvislosti se zmíněnou výší alokace určité řada záměrů nebude realizována přes ITI, ale je samozřejmě možné je realizovat přes výzvy individuální → apel na připravenost projektů v souvislosti s plánovanými výzvami
- Kulich: dotaz, zda je možné jít tedy s projekty připravovanými nyní pro ITI do individuálních výzev a zda individuální výzvy řešit svépomocí či budeme moc počítat s nějakou pomocí od nositelů ITI
- Janovský: s projekty připravovanými nyní pro ITI je možné jít i individuální cestou; za pardubickou část ITI potvrzena pomoc v případě zájmu „svému“ dopravnímu podniku s projektovými záměry v souvislosti s plánovanými individuálními výzvami → v rámci PS budou předávány i informace o připravovaných individuálních výzvách; projekty však budou i dále udržovány v rámci ITI → dle informací z ministerstev je stále možné v průběhu programového období získat do ITI dodatečné prostředky
- Kulich: dotaz na hranici podpory vozidel MHD
- Janovský: odpoví v průběhu jednání kolega Kořínek v souvislosti s uskutečněným jednáním na MMR, což je jeden z následujících bodů programu, jasno zatím není

Informace z jednání zástupců ITI HK-Pce s ŘO OPD2 a IROP – Tomáš Kořínek

- MD (OPD2) má „benevolentnější“ přístup ke způsobilým výdajům v SC 1.4 (trolejbusové tratě) a SC 1.5 (ITS) než MMR (IROP) → důvodem je logicky uspokojená současná poptávka z alokovaných peněz na podporovaná opatření → omezení rozsahu způsobilých výdajů v IROPu, zejména v SC 1.2 (terminály, telematika, bezpečnost, nízkoemisní vozidla a související plnicí stanice) souvisí s již zmíněným značným převisem poptávky případných příjemců po podporovaných opatřeních
- projektové záměry představené na OPD (Inteligentní dopravní systém, výstavba trolejbusových tratí) jsou financovatelné v rozsahu prezentovaném na schůzce s ŘO
- upozornění na změnu možnosti financování SUMP z OPTP → z OPTP aktuálně SUMP nelze financovat (týká se zejména měst HK a Pce)
- jednání na MMR (IROP): nutnost realizovat komplexní projekty (ve velkých městech), v malých městech možnost řešit i dílčí opatření, které mají ale v kontextu dané obce klíčový význam → ŘO doporučuje v rámci ITI soustředit



Pardubice

ZÁPIS Z JEDNÁNÍ



HRADEC KRÁLOVÉ

se na projekty, které jsou „bezproblémové“ → je třeba též zvažovat, nakolik mají plánované projekty vazbu na celou aglomeraci a jaký bude mít jejich realizace dopad na celou aglomeraci

- MMR (IROP): parkování jízdních kol (stojany, biketower) → tyto aktivity jsou způsobilé, ale biketower je riziková z hlediska nedovolené veřejné podpory a veřejných zakázek → vzhledem k velkému zájmu o financování záměrů spadajících do SC 1.2 bude způsobilost těchto aktivit v Pravidlech pro žadatele a příjemce omezena
- MMR (IROP): Labská cyklostezka (využití turistické i pro cesty do zaměstnání, škol a za službami) → takový projekt je možné realizovat, ale je třeba stanovit na základě kvalifikovaného odhadu podíl využívání pro rekreační účely a tuto poměrnou část dát mezi nezpůsobilé výdaje
- MMR (IROP): pořízení elektro busů včetně rozvodů k dobíjecím stanicím → jedná se o způsobilé výdaje, způsobilost rozvodů k dobíjecím stanicím ale bude možná omezena z důvodu velkého zájmu o dotace v SC 1.2
- upozornění na nedořešenou otázku míry financování vozidel MHD (odpověď na dotaz pana Kulicha) → 10. 3. 2015 proběhne jednání ŘO IROP s ÚOHS k problematice veřejné podpory ve SC 1.2 → výpočet veřejné podpory: podíl spolufinancování zůstává stále 85 %, ale počítá se z nižšího základu, protože dochází k ponížení celkových veřejných výdajů projektu

Odpovědi ŘO na dotazy k PD IROP a OPD2 – Tomáš Kořínek

- součástí příloh, budou zaslány elektronicky
- odpovědi seřazeny chronologicky dle toho, jak byly dotazy zasílány ŘO → lze si všimnout, že některé odpovědi na stejné či podobné dotazy se postupem času více či méně mění
- možnost stále zasílat dotazy v souvislosti s připravovanými projekty na mail tomas.korinek@mmp.cz → dotazy jsou hromadně přeposílány dotčeným ŘO (MMR, MD), komunikace ITI s ŘO je v tomto směru nadstandardní

Nová verze PD IROP – Tomáš Kořínek

- nová verze PD IROP z 2/2015 – zásadní změny v rámci SC 1.2 nenastaly
- v souvislosti se specifickými kritérii přijatelnosti v rámci SC 1.2 stále nedořešena otázka nutnosti zpracování SUMP či obdobného dokumentu (Karta souladu projektu) → MMR ve spolupráci s MD nyní jedná s EK o tom, od jakého počtu obyvatel bude zpracování SUMP povinné

Informace z dalších PS – Tomáš Kořínek

- velmi stručně představeno dění v dalších PS
- v případě zájmu o více informací lze kontaktovat tematické koordinátory daných PS

Prezentace vybraných projektových záměrů a stavu jejich připravenosti

Univerzita Pardubice/ CTTZ – ElectroCities – Svoboda

- více viz přiložená prezentace
- Svoboda: požadavek o vyjádření relevantních partnerů k tomuto projektu
- Kořínek: v souvislosti s ITI problémem zejména finance ze SC 1.2 → není rozlišeno, jakou část alokace by zahrnoval tento SC v rámci prezentovaného projektu, jehož náklady jsou vyčísleny celkem na 480 mil. Kč („maximalistická“ verze) → již zmíněná alokovaná částka v rámci tohoto SC pro ITI HK Pce je v současné době cca 600 mil. Kč
- Kořínek: projekt svým zaměřením přesahuje do různých OP, ne všechny aktivity jsou v ITI podporovány, nutné řešit v případě zájmu přes individuální výzvy → týká se konkrétně OPD SC 2.2 (opatření týkající se vytvoření podmínek pro širší využití vozidel na alternativní pohon na silniční síti), OPIK SC 3.4 (opatření pro uplatnění inovativní nízkouhlíkové technologie v oblasti nakládání energií a při využívání druhotných surovin)
- Kulich: tímto směrem se DPMHK ubírá (prioritou e-mobilita, nákup elektrobuses, dobíjení, rozšíření trolejbusových tratí je bráno jako doplňková aktivita) → otázkou je, jak chápat syntézu obou krajů – viz zmínka o

příměstské dopravě (toto má své limity – např. nutnost řešit i dobíjecí místa); přesně nechápe rozsah projektu v rámci aglomerace → návrh na individuální setkání

- Svoboda: prezentovaný projekt vlastně zmíněné aktivity zastřešuje
- Jurček: dotaz na podstatu projektu a roli UPCE → UPCE by byla supervizorem? Jaká je přesná role?
- Svoboda: představa, že by bylo vhodné řešit elektro dopravu koncepčně, integrovat jednotlivé typy dopravy; UPCE nabízí expertní analýzu; lídrem by měla být města → role UPCE nastíněny v prezentaci na slajdu 8 (provedení výzkumu, odborná spolupráce)
- Pelikán: jako problém vidí nedostatek financí v SC 1.2; elektromobilita: strategické vize obou měst poměrně odlišné → v Pardubicích rozšířena síť drážní infrastruktury téměř po celém městě → rozšíření vozového parku trolejbusů; doprava v návaznosti na chybějící úseky bez trakce v okrajových částech města na ně navazující: nahrazení naftových busů trolejbusy s bateriovým pohonem (má to jisté limity); DPMP se nechce zbavovat nezávislé trakce, požadavek zachovat určitý počet autobusů (cca 30); nemyslí si, že je strategické jít do 100% elektromobility a závislosti pouze na ní (e-mobilita prozatím během na dlouhou trať)
- Sodomka: domnívá se, že cílem tohoto projektu je zajištění efektivní mobility pracovní síly; jedná se o velmi ambiciózní projekt → zatím ve fázi teoretické; domnívá se ale, že vozy by měly být řešeny jinak
- Němec: cílem přípravy je taktéž snaha o vytvoření koncepce telematických, informačních a bezpečnostních systémů s příznivým dopadem do aglomerace HK-Pce → nejen na tyto oblasti se v rámci dopravy UPCE specializuje → UPCE nabízí spolupráci ve všech fázích přípravy a realizace pilotního projektu rozvoje e-mobility v metropolitní oblasti Hradec Králové – Pardubice, zejm. při provádění analýz a vypracování návrhu architektury dopravního modelu dle požadavků krajů, měst a dopravních podniků, a při následném zhodnocení projektu
- Kulich: domnívá se, že je zbytečné budovat infrastrukturu mezi městy, vize o využití stávajícího spojení měst HK a Pce prostřednictvím železniční trati (příměstská tramvaj) → integrace do stávajících systémů MHD, odstranění bezbariérovosti při přestupech mezi městskou a příměstskou veřejnou hromadnou dopravou → doprava s využitím jednoho cestovního dokladu
- Kvaš: jedná se o velký projekt, v současné době je to otázka „kování do rychlíku“ → na základě prezentovaného lze některé části zapracovat do toho, co již nyní běží a je rozpracováno (týká se zejména inteligentního a datového řízení, telematiky, informačních systémů) → v souvislosti s připravovaným projektem ITS HK-Pce vidí možnost spolupráce s UPCE např. na studiích proveditelnosti, posouzení vývojových trendů, atd. → možné role odborníků z UPCE: členové projektového týmu, zpracovatelé analýz v případě úspěchu v zadávacím řízení, autoři oponentních posudků
- Němec: návrh osobního jednání

Labská cyklostezka - Jeřábek

- více viz příložená prezentace
- Kořínek: projekt projednáván na MMR (velký projekt, finančně náročný), celý do ITI zařadit nelze; nutná prioritizace připravovaných úseků, nutnost podložit statistikami, jak široce bude cyklostezka sloužit pro dopravu do práce, do zaměstnání a za službami („cykloturistické“ úseky určitě v rámci SC 1.2 podporovány nebudou); určitě vhodné tuto cyklostezku do Strategie ITI zařadit
- Jeřábek: posledních 8 km není v území ITI, bude řešeno cestou individuálního projektu; není optimista, že se projekt do ITI dostane celý
- Sodomka: některé úseky jsou alternativou dopravy do práce a škol, ale větší části ne
- Jeřábek: žádost o zařazení do PS1 jako stálého hosta kvůli úzké vazbě své pracovní náplně (investiční akce města HK a správa dotací a jiných mimorozpočtových zdrojů financování) k řešeným tématům na PS
- Kořínek: žádost bude předložena ŘV



Pardubice

ZÁPIS Z JEDNÁNÍ



HRADEC KRÁLOVÉ

Dopravní terminál v Chlumci nad Cidlinou – Vitek, Kučera

- více viz příložená prezentace
- Sodomka: dotaz na rozpočet
- Vitek: kolem 30 mil. Kč, zpracována zatím studie proveditelnosti

Cyklostezky Holická – Vlasák

- realizovaná opatření: cyklotrasa do Ostřetína – realizována v r. 2011, intravilán obce Ostřetín
- připraveny další cyklostezky – ideální realizace jako jeden celek, ale pravděpodobně úseky
- snaha zajistit bezpečnost cyklodopravy
- cílem: propojení s centrem Holic, zvýšení bezpečnosti občanů, zvýšení mobility apod.
- harmonogram: 2015 jednání s vlastníky, úprava projektové dokumentace; 2016: příprava, 2017-2018: realizace
- Kořínek: jak již bylo řečeno, nutno podložit statistikami, jak široce budou cyklostezky sloužit pro dopravu do práce, do zaměstnání a za službami
- Kořínek: žádost o zaslání prezentace v elektronické formě

Třebechovice pod Orebem – stezka pro pěší a cyklisty – Němec

- více viz příložená prezentace
- Kořínek: ze subjektivního pohledu vidí jako nejzajímavější úsek Třebechovice – Krňovice (I. etapa) → mimoúrovňové překonání I/11 podchodem

Cyklostezky MAS Kunětické hory – Kuban

- více viz příložená prezentace
- Kořínek: viz předchozí komentáře k cyklostezkám

Projekty ITI – připomínky k PL – Tomáš Kořínek

- budou kontaktováni autoři některých neúplných projektových listů s prosbou o doplnění či úpravy → indikátory, finanční plány

Strategie ITI – Tomáš Kořínek

- v současné době probíhá aktualizace SITI – zpracováním pověřeno CIRI
- upozornění na nutnost upřesnění projektů, doplnění či úpravy projektových listů → viz komentář výše → důležité podklady pro aktualizaci SITI

Příští jednání: 13.04.2015, 9:00-11:30, Magistrát města Pardubic, Historický sál

 Pardubice	ZÁPIS Z JEDNÁNÍ	 HRADEC KRÁLOVÉ
---	------------------------	--

Souhrn úkolů z jednání			
ID	Odpovědnost	Popis úkolu	Termín
1.	T. Kořínek	Oslovit vybrané předkladatele projektových listů o doplnění informací důležitých pro zpracování Strategie ITI.	6.3.2015
2.	T. Kořínek	Zaslat účastníkům jednání zápis včetně příloh.	6.3.2015
3.	Oslovení předkladatelé projektových listů	Doplnění informací do projektových listů (indikátory, finanční plán,...).	15.3.2015
4.	Zástupci Krajských hospodářských komor (KHK, PK)	Předávat relevantní informace z jednání pracovní skupiny svým členům.	průběžně
5.	Účastníci jednání	Zaslat T. Kořínkovi dotazy na řídicí orgány operačních programů v souvislosti s připravovanými projekty.	průběžně

Zapsali: Michaela Kudynová, Tomáš Kořínek

