



**Jednání pracovní skupiny ŘV ITI PMO – Cyklodoprava II.
Institut plánování a rozvoje
12. listopadu 2018, 14:00**

Na úvod všechny přítomné odborníky i zástupce žadatelů přivítala manažerka ITI Mgr. Kristina Kleinwächterová. Nejprve stručně představila nástroj ITI, přičemž bylo zdůrazněno, že nejde o „změkčení“ podmínek nastavených Integrovaným regionálním operačním programem (IROP), ale o zohlednění územní dimenze a rezervaci určité části alokace pro územně zaměřené projekty v rámci aglomerací. Ve výzvě nositele č. 20 (ke které se vztahovalo celé jednání pracovní skupiny) se jedná konkrétně o území Pražské metropolitní oblasti mimo území hl. m. Prahy. V rámci ITI musí žadatelé, na rozdíl od předkládání projektů do individuálních výzev, projít procesem hodnocení souladu projektu s Integrovanou strategií pro ITI (ISg ITI) - na úrovni výkonného týmu nositele, pracovní skupiny a Řídicího výboru (ŘV) ITI. Výstupem z tohoto procesu je vydání Vyjádření ŘV o souladu projektového záměru s ISg ITI, jenž je povinnou přílohou Žádosti o podporu. Žádost o podporu se podává v systému MS2014+ v závislosti na výzvu zprostředkujícího subjektu (ZS). Následný proces hodnocení Žádosti o podporu na úrovni Řídicího orgánu (ŘO) probíhá stejně jako u individuálních výzev. Zástupci žadatele byli upozorněni, že Řídicí orgán IROP v hodnocení akceptuje pouze souladné vyjádření řídicího výboru ITI. Dále byli upozorněni, že údaje uvedené v žádosti o dotaci se nesmí lišit od údajů uvedených v projektovém záměru (hodnota požadované dotace nesmí být vyšší, hodnoty indikátorů se mohou snížit maximálně o 5 %).

Do výzvy bylo předloženo deset projektových záměrů, z toho jeden ještě před jednáním pracovní skupiny z hodnocení odstoupil z důvodu podpoření v předchozí výzvě. Tudíž byl představen soubor devíti předhodnocených projektových záměrů se souhrnnou výší požadované dotace z ERDF cca 130 mil. Kč, přičemž alokace výzvy je cca 60 mil. Kč a tedy není možné podpořit všechny předložené projekty. Pokud by z minulé výzvy někdo odstoupil, peníze se nepřepíší automaticky do aktuální výzvy, ale budou k dispozici pro potenciální vyhlášení další výzvy. Všechny předložené projektové záměry jsou v souladu s Integrovanou strategií.

Následně byl dán prostor pro představení jednotlivých projektových záměrů:

- 1) **Mirošovice** – projektový záměr byl předložen již do předchozí výzvy, následně se nestíhala projektová žádost. V současnosti je projekt ve vysoké míře připravenosti.
- 2) **Kralupy nad Vltavou** – plánovaná cyklostezka propojuje dvě již existující cyklostezky (Vltavská a Kladenská směrem na Okoř). Výstavba podpoří cestující za prací (do Kralup n. Vltavou), případně k vlakovému nádraží. Projekt byl podán do individuální výzvy, v současnosti je zde jako náhradník s nízkou pravděpodobností podpoření. Z toho plyne vysoká míra připravenosti. Na cyklostezku nebudou mít přístup automobily. Šířka stezky je dána fyzickými možnostmi, je lokalizována mezi vodou a vlakovými kolejemi. Většina povrchu je šterková, v oblasti je riziko povodní, zástupci Kralup tlačí na zástupce Středočeského kraje ohledně realizace protipovodňových opatření na Zákolanském potoce.
- 3) **Řevnice** – jde o upravený projektový záměr původně předložený již do minulé výzvy. Bylo ale upraveno trasování a projekt byl zlevněn. Přítomní odborníci se pozastavili nad užitností tohoto projektu, trasování je hodně nepřímé. Hlavním cílem cyklostezky je ochrana dětí na cestě do školy, tudíž trasa je sice co možná nejbezpečnější, ale v důsledku toho hodně dlouhá. Snaha o zvýšení bezpečnosti je odborníky hodnocena jako samozřejmě pozitivní a pochopitelný záměr, ovšem je otázkou, zda výslednou cyklotrasu bude někdo v tomto řešení



využívat. Bylo doporučeno před realizací zmapovat chování cílové skupiny obyvatel a potenciální zájem o plánovanou cyklotrasu, což je běžná praxe v podobných případech.

- 4) **Buštěhrad** – plánovaná cyklostezka propojuje obce Buštěhrad a Lidice, mezi kterými cestuje hodně lidí do práce. Jde o cyklostezku pro kola a chodce oddělenou od automobilové dopravy. V současnosti cyklisté využívají hlavní silnici s poměrně velkým provozem, dojde tak ke zvýšení bezpečnosti. Byla diskutována možnost zakreslení cyklopruhu na hlavní silnici, ovšem vzhledem k tomu, že po silnici jezdí mj. kloubové autobusy, z hlediska bezpečnosti je preferována oddělená varianta. Dále byla diskutována kvalita řešení křižovatky u lidického památníku jako celku, to ovšem není řešením tohoto projektu. Nicméně bylo doporučeno u zakončení cyklostezky vedle již existujícího přechodu pro chodce zakreslit i přejezd hlavní silnice pro kola.
- 5) **Kozly – Tuhaň** – jedná se o úsek Labské cyklostezky, navazuje na úsek Kostelec – Kozly podpořený z minulý výzvy ITI. Je zde napojení cyklopiktogramem na nádraží v Neratovicích (po lávce přes Labe). Celá tato oblast (okolí Mlékojed) nemá spojení autobusové ani vlakové, proto je ze strany IDSK výstavba cyklostezky podporována. V místě je v současnosti pouze vyježděné pěšiny od kol, v některých místech od aut, průjezdné jen na horských kolech. Plánovaná šířka je dle normy 3m, více to být nemůže vzhledem k obtížnosti získávání pozemků. Cyklostezka bude ve správě SČK.
- 6) **ČOV – Cukrovar** – taktéž úsek Labské cyklostezky, po obou stranách úsek navazuje na již hotové úseky. Jedná se o výstavbu nové komunikace v místech, kde již dříve byla panelová komunikace, ovšem vzhledem k zavázkám stavebního odpadu probíhající až do konce roku 2018 těžkými nákladními vozy je v dezolátním stavu.
- 7) **Všestary** – projekt byl předložen již do předchozí výzvy, je proto kompletně připraven. Úsek byl vysoutěžěn draž, než byl původní předpoklad, v současnosti se jedná o možnostech snížení nákladů projektu. Pokud by se to podařilo, což není nereálné, od hodnocení v této výzvě odstoupí.
- 8) **Mšeno** – také úsek, který byl předložen již do minulý výzvy v podobné formě, akorát některé úseky v centru města byly nahrazeny piktogramy. Jedná se o propojení se sousední obcí Stránka, jejíž obyvatelé by zejména v pracovních dnech cyklostezku využívali.
- 9) **Tetín** – jedná se o výstavbu samostatné obousměrné cyklostezky v šířce 2,5 m. Realizací bude řešena zejména bezpečnost cyklistů, kteří budou odkloněni z hlavní silnice. Cyklostezka je součástí balíku větších úprav (chodníky, bezpečnostní ostrůvky u vjezdu do obce).

Po těchto jednotlivých prezentacích bylo třeba - vzhledem k převisu souhrnné výše požadované podpory projektů z ERDF nad alokací výzvy - vytvořit soubor preferovaných projektů do výše hodnoty alokace pro danou výzvu. Žadatelé dostali na výběr ze dvou možných variant, jakým způsobem vytvořit výše zmíněný soubor projektových záměrů souladných s ISg ITI. První variantou je ta, že by přítomní žadatelé společně konsenzem vybrali takový soubor projektů, který ideálně naplní parametry výzvy při využití maximální alokace a splnění indikátorů, přičemž ostatní žadatelé by dobrovolně odstoupili z procesu hodnocení a ztratili tak možnost získat v této výzvě Vyjádření ŘV ITI o souladu projektového záměru s ISg ITI. Druhou variantou je předat celý soubor pracovní skupinou kladně vyhodnocených projektových záměrů Řídicímu výboru ITI, který využije k hodnocení projektů a vytvoření finálního souboru projektových záměrů souladných s ISg ITI doplňková kritéria. Přítomným bylo představeno předběžné pořadí projektů po seřazení dle doplňkových kritérií. Bylo diskutováno několik možných variant řešení nedostatečné alokace. Vzhledem k možnostem odstoupení některých projektů od



EVROPSKÁ UNIE
Fond soudržnosti
Operační program Technická pomoc



**MINISTERSTVO
PRO MÍSTNÍ
ROZVOJ ČR**

hodnocení v závislosti na vnějších podmínkách, které nelze v současnou chvíli předjímat, se přítomní členové pracovní skupiny dohodli, že budou na přelomu listopadu a prosince informováni o aktuální situaci, zejména ohledně projektu Všestar a krajského projektu Kozly – Tuhaň. Až následně bude rozhodnuto, zda se pracovní skupina sejde ještě na své druhé jednání (předběžný termín jednání 3. 12. 2018), anebo to bude vyhodnoceno jako nadbytečné a projekty budou všechny postoupeny řídicímu výboru k hodnocení na základě doplňkových kritérií. Vzhledem ke změnám v Radě hl. m. Prahy a z nich plynoucím změnám ve složení Řídicího výboru ITI lze předpokládat, že jednání Řídicího výboru ITI se uskuteční nejdříve v druhé polovině prosince 2018. Na závěr jednání byli účastníci informováni, že se v současnosti jedná o převodu části finanční alokace z oblasti dopravní telematiky do oblasti budování cyklostezek. Pokud se tento krok uskuteční, bude vyhlášena ještě jedna výzva o alokaci cca 100 mil. Kč.

Zapsal Ondřej Kubiček dne 12. listopadu 2018.