



EVROPSKÁ UNIE
Fond soudržnosti
Operační program Technická pomoc



MINISTERSTVO
PRO MÍSTNÍ
ROZVOJ ČR

**Jednání pracovní skupiny ŘV ITI PMO – Terminály veřejné dopravy a P+R
Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy
16. října 2017, 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. 12 (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). Zástupci žadatelů 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 lišit o +/- 5 %). Od chvíle podání žádosti do výzvy ZS by měla být žádost o dotaci vyhodnocena do sedmi měsíců.

Dále byl představen soubor devíti předhodnocených projektových záměrů (jeden z původních deseti předložených projektů z procesu hodnocení odstoupil) se souhrnnou výší požadované dotace z ERDF cca 460,5 mil. Kč, přičemž alokace výzvy byla cca 212,5 mil. Kč a tedy není možné podpořit všechny předložené projekty. Předložené projektové záměry nedostatečně vzhledem k souhrnné ceně plní indikátory 7 52 01 - *Počet nových nebo rekonstruovaných přestupních terminálů ve veřejné dopravě*, a 7 40 01 - *Počet vytvořených parkovacích míst*. Plnění indikátorů 7 64 01 - *Počet parkovacích míst pro jízdní kola* a 7 51 10 - *Počet osob přepravených veřejnou dopravou* je vzhledem k souhrnné ceně projektů adekvátní.

Následně byl dán prostor pro představení jednotlivých projektových záměrů:

1) Výstavba podzemního parkovacího systému P+R v přímé vazbě na Dopravní terminál Kladno

Projektový záměr je na první pohled drahý, nicméně to je odůvodnitelné tím, že se jedná o podzemní parkoviště. Projekt nelze realizovat jinde - zaprvé je zásadní přímá návaznost na plánovaný autobusový terminál, město Kladno ani v okolí nevlastní žádné pozemky a není zde reálná šance odkupu. Navíc v rámci dotace lze financovat odkup pozemků pouze z 10 %. V současné chvíli je vydáno územní rozhodnutí a čeká se na výsledek žádosti, aby se mohl začít soutěžit dodavatel.

2) Dopravní terminál Kladno

Jde o poměrně stavebně složitý projekt, bude potřeba udělat několik přeložek, podpěrné zdi, telematiku atd. Ohledně tohoto i předchozího projektu platí, že město Kladno zrealizuje oba projekty, i v případě, že by žádost o dotaci byla neúspěšná. Terminál má smysl, i když nebude stát u vlakového



EVROPSKÁ UNIE
Fond soudržnosti
Operační program Technická pomoc



MINISTERSTVO
PRO MÍSTNÍ
ROZVOJ ČR

nádraží. Autobusů výhledově ubývat nebude; návaznost na vlak, vzhledem k rychlosti plánování železniční trati na Prahu, zatím není aktuální.

3) *Parkoviště B+R u nádraží v Českém Brodě*

Projekt B+R navazuje na předchozí projekt terminálu, k současným 50 parkovacím místům pro kola by mělo přibýt dalších 80, což je číslo, které odpovídá vysoké poptávce a snaze podporovat ekologickou dopravu. Budou zbudovány jak stojany ve tvaru obráceného U, tak uzamykatelné boxy na kola i 10 parkovacích stání pro motocykly. Plánované B+R bude vystaveno v návaznosti na současný terminál, v současnosti je to opuštěná plocha v majetku města.

4) *Parkovací dům P+R v Brandýse nad Labem - Staré Boleslavi*

Plánovaný projekt je umístěn v blízkosti autobusového i vlakového nádraží, nicméně zásadní je návaznost na autobusy, protože vlaky na této trati jezdí pomalu a navíc bez navazujících spojů. Dle projektového záměru je v rámci projektu plánována výstavba 6 míst pro elektromobily a 6 míst pro invalidy. Zástupce žadatele byl upozorněn, že s ohledem na počet vzniklých parkovacích míst a platné vyhlášky bude potřeba zvýšit plánovaný počet míst pro invalidy na 9. Zároveň ale byl žadatel upozorněn, že v předložené žádosti o podporu se nesmí změnit hodnoty indikátorů o víc než 5 %.

5) *Parkoviště P+R v Lysé nad Labem*

Realizace projektu je plánována na pozemcích, které v současnosti vlastní SŽDC, nicméně žadatel si je vědom, že nejpozději s první zprávou o udržitelnosti musí být doložen vlastnický vztah k dotčeným pozemkům. S dotazem, jak v žádosti o dotaci pracovat s případnou ziskovostí projektu z poplatků za parkování byl žadatel odkázán na kompetentní pracovníky Centra pro místní rozvoj ČR. Vzhledem k současné poptávce po parkování v okolí vlakového nádraží jsou již v návaznosti na tento projekt plánovány další podobné projekty.

6) *Parkoviště u nádraží Mnichovice*

Výstavba tohoto parkoviště je plánována u nádraží na hlavní trati z Benešova, vlak je zde velmi preferovaný dopravní prostředek. Dojíždí sem i obyvatelé okolních vesnic a situace ohledně parkování je v obci kritická. Projektem dotčené pozemky v současnosti vlastní SŽDC, o odkupu se dlouhodobě jedná, trvá to však velmi dlouho. Žadatel byl upozorněn, že nejpozději s první zprávou o udržitelnosti musí být doložen vlastnický vztah k dotčeným pozemkům. Hodilo by se ještě navazující parkoviště poblíž autobusového nádraží, zde bohužel obec nevládní žádné pozemky. Obec se dlouhodobě snaží přeorientovat na podporu veřejné dopravy, vlaky do Prahy zde jezdí každých 20 minut, větší intenzitu trať neumožňuje. O zvýšení počtu linek autobusu obec žádá neustále. Lidé MHD využívají, ale potřebují si mít kde nechat auto, z čehož vychází problémy pro obec.

7) *Parkovací dům Benešov*

Současný projekt navazuje na předchozí projekt výstavby terminálu, který byl předložen již do výzvy nositele č. 3 a nyní čeká na hodnocení CRR. Z pohledu IDSK jde o podporovaný projekt s ohledem na to, že v dohledné době je plánováno zavedení rychlíkové dopravy do Prahy. Relativně vysoká cena



EVROPSKÁ UNIE
Fond soudržnosti
Operační program Technická pomoc



MINISTERSTVO
PRO MÍSTNÍ
ROZVOJ ČR

projektu byla nastavena odborným projektantem, jedná se o tři nadzemní podlaží s parkováním i na střeše, v rámci soutěžení dodavatele pravděpodobně dojde ke snížení ceny.

8) *Parkovací systém P+R - Dolní Břežany*

Dolní Břežany jsou spádovou oblastí pro okolní obce, je zde několik škol a relativně široká nabídka služeb. V současné době je situace ohledně parkování špatná. Je zde plánována návaznost na autobusovou dopravu – jezdí zde linky jak na Kačerov, tak do Modřan. Potřebnost vzhledem k návaznosti na veřejnou dopravu potvrzuje i zástupce IDSK. V době udržitelnosti projektu nebude míra využití plánovaného parkoviště ovlivněna výstavbou metra D vzhledem k rychlosti plánování a následné realizace nové trasy metra. Ani dlouhodobě by míra využitelnosti parkoviště neměla klesat vzhledem k prognózám růstu počtu obyvatel a pozice Dolních Břežan mezi okolními obcemi.

9) *P+R parkoviště v Nádražní ulici v Milovicích*

Jde o malý projekt, jehož poměr plnění indikátorů v poměru k ceně je výhodný. Problémem opět může být vlastnictví dotčených pozemků SŽDC. V současné chvíli má obec pozemky v pronájmu a jedná o budoucích možnostech odkupu.

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 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 ŘV ITI, který využije k hodnocení projektů a vytvoření finálního souboru projektových záměrů souladných s ISg ITI doplňková kritéria. Přítomní zástupci žadatelů odsouhlasili druhou variantu postupu výběru projektových záměrů. Žadatelům bylo dále sděleno, že i s vyjádřením ŘV o nesouladu s ISg ITI mohou podat projektovou žádost do výzvy Zprostředkujícího subjektu (ZS). Za předpokladu, že nesoulad bude jen z důvodu nedostatečné alokace (tj. pokud projekt nebude mít žádné další nedostatky), nebudou žadatelé nijak znevýhodněni oproti projektům se souladným stanoviskem.

Na závěr jednání byl prezentován následný postup v procesu posuzování souladu projektových záměrů s ISg ITI, byla představena hodnotící kritéria ZS. Žadatelé byli upozorněni na nutnost přiložení tzv. „Osnovy studie proveditelnosti“ k žádosti o dotaci. Dále bylo ještě jednou zdůrazněno, že v současné chvíli, kromě několika odůvodněných a předem pracovní skupinou odsouhlasených případů, již není možné upravovat projektový záměr, není možné v žádosti o podporu oproti projektovému záměru měnit hodnoty indikátorů, není možné zvyšovat v žádosti o podporu oproti projektovému záměru výši požadované dotace z ERDF. Zástupci žadatelů byli znovu 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 nesmí lišit o více než 5 %). Dále byli



EVROPSKÁ UNIE
Fond soudržnosti
Operační program Technická pomoc



MINISTERSTVO
PRO MÍSTNÍ
ROZVOJ ČR

informování, že další výzva na tuto aktivitu bude vyhlášena s alokací cca 240 mil. Kč pravděpodobně v prvním čtvrtletí roku 2018, předběžný harmonogram plánovaných výzev byl zveřejněn na stránkách itipraha.eu.

Nakonec byli zástupci žadatelů ještě jednou ujištěni, že mohou podat žádost o podporu i s nesouladným vyjádřením Řídicího výboru.

Poté Kristina Kleinwächterová poděkovala všem přítomným za účast a popřála žadatelům úspěch v dalším průběhu procesu žádosti o podporu.

Zapsal Ondřej Kubíček dne 16. října 2017.

ⁱ Pracovní skupina odsouhlasila doplnění indikátoru 7 51 10 - *Počet osob přepravených veřejnou dopravou* u projektů:

- *Výstavba podzemního parkovacího systému P+R v přímé vazbě na Dopravní terminál Kladno*
- *Parkovací systém P+R - Dolní Břežany*
- *Parkoviště B+R u nádraží v Českém Brodě*
-

a doplnění info zdroje u indikátoru 7 51 10 - *Počet osob přepravených veřejnou dopravou* u projektu:

- *Parkovací dům P+R v Brandýse nad Labem - Staré Boleslavi*

Upravené projektové záměry, s vyznačenými úpravami a podepsané statutárním zástupcem žadatele odeslat na email iti@ipr.praha.eu a kleinwachterova@ipr.praha.eu nejpozději do 17. 10. 2017 do 16:00.

Žádné další úpravy projektových záměrů nebudou výkonným týmem nositele akceptovány.