

ZPRAVODAJ IROP



DOSTUPNÝ

Podpora cyklodopravy z IROP strana 3

Zvedací lávka přes Klenici strana 5



DOSTUPNÝ



DOSTUPNÝ

Cyklověž v Třinci strana 7

Vážení čtenáři,

dostává se vám do rukou letní vydání Zpravodaje IROP zaměřené především na cyklo dopravu. Infrastruktura pro cyklisty se neustále rozšiřuje a zkvalitňuje, v posledních letech významně i díky podpoře z Integrovaného regionálního operačního programu.

Věříme, že vám aktuální téma přinese inspirativní čtenářský zážitek a třeba i sami budete sledovat, jak ve vašem okolí postupně vyrůstají nové cyklistické projekty. Dominantními jsou projekty budující nové úseky cyklostezek, jejichž hlavním cílem je podpora každodenní dojížděky za prací, vzděláváním a službami. Z plánovaných více než 80 km cyklostezek již mohou cyklisté řadu z nich využívat, např. ve Vrchlabí, v Havlíčkově Brodě, Uničově nebo ve Zlíně. Na stranách pět a šest si můžete přečíst reportáž o mladoboleslavské cyklostezce, jedné z plánované sítě cyklostezek, a její bezesporu nejzajímavější části, přemostění říčky Klenice pomocí dřevěné

zvedací lávky od architekta Martina Rajniše. Celkem se v České republice z našeho programu dosud úspěšně realizovalo sedm „cyklověží“, automatických samoobslužných systémů na uskladnění kol. Reportáž ze čtvrté z nich, kterou nechal postavit město Třinec, vám přinášíme na stránkách sedm a osm.

Jako v každém čísle, i v tomto vám přinášíme aktuality z komunitně vedeného místního rozvoje, integrovaných plánů rozvoje měst a integrovaných teritoriálních investic. Společně s Centrem pro regionální rozvoj České republiky, jednotlivými městskými aglomeracemi – nositeli integrovaných nástrojů a místními akčními skupinami se soustředíme na maximální plynulost a hladký průběh vyhlášených výzev a hodnocení integrovaných projektů, pro které máme připraveno celkem 32,16 mld. Kč.

Na závěrečných stránkách Zpravodaje naleznete pro každého úspěšného pří-



jemce dotace z IROP důležité informace k administraci Žádostí o platbu a Zpráv o realizaci, které zahrnují doporučení ke správnému postupu při zpracování a předložení uvedených dokumentů v monitorovacím systému MS2014+. Přejeme vám klid na realizaci vašich projektů a příjemný zbytek léta.

Zdeněk Semorád,
náměstek pro řízení sekce
evropských programů

Zpravodaj IROP

Vydává Ministerstvo pro místní rozvoj ČR,
odbor řízení operačních programů,
Staroměstské náměstí 6, 110 15 Praha 1, IČ 66002222
Číslo 3, srpen 2018, vychází čtvrtletně

Redakce: Rostislav Mazal, Lucie Truncová, Martina Juřicová, Petr Vrba

Šéfredaktor: Rostislav Mazal

Grafická úprava: ISPRESS, s.r.o.

Evidenční číslo: MK ČR E 22969

Kontakty: www.irop.mmr.cz, irop@mmr.cz

Fotografie na titulní stránce:

projekt IROP Stezka pro cyklisty a chodce Hrachovec – Chodovice



EVROPSKÁ UNIE
Evropský fond pro regionální rozvoj
Integrovaný regionální operační program



MINISTERSTVO
PRO MÍSTNÍ
ROZVOJ ČR

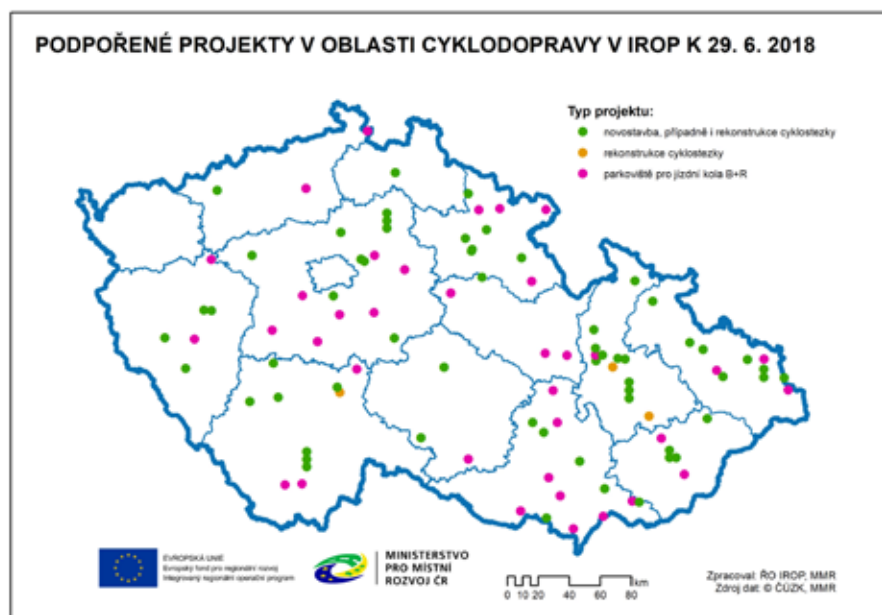


Podpora cyklo dopravy z IROP je velmi rozmanitá

Téma cyklistické dopravy je předmětem zájmu nejen mezi samotnými cyklisty, sportovci či dopravními odborníky, ale také v mnoha městech a obcích České republiky. Infrastruktura pro cyklisty se neustále rozšiřuje a zkvalitňuje, v posledních letech významně i díky podpoře z Integrovaného regionálního operačního programu. Aktivita Cyklo doprava představuje významnou část specifického cíle 1.2 Zvýšení podílu udržitelných forem dopravy. Ministerstvo pro místní rozvoj na začátku června ukončilo proces hodnocení a výběru projektů v 72. výzvě IROP, která byla zaměřena na podporu výstavby a rekonstrukce cyklistických stezek a jejich doprovodné infrastruktury. To však byla jen jedna z výzev orientovaných na cyklo dopravu.

Ze 72. výzvy IROP bude v následujících měsících a letech podpořeno 17 projektů za 236 mil. Kč z Evropského fondu pro regionální rozvoj. Města, obce i kraje zrealizují nové komunikace pro cyklisty v celkové délce 35,5 kilometru a k tomu přibude více než 330 parkovacích míst pro jízdní kola a několik opatření řešících významně také bezpečnost souběžné pěší dopravy. V neposlední řadě čtyři projekty přispějí k rekonstrukci cyklistických stezek v souhrnné délce 3 kilometrů. V případě uvolnění nových finančních prostředků je do budoucna reálná také podpora náhradních projektů, kterých touto výzvou úspěšně prošlo celkem 37.

Laická i odborná veřejnost však mohla již v předchozích měsících sledovat, jak postupně vyrůstají nové cyklistické projekty po celém území České republiky, a to díky úspěšně ukončeným výzvám IROP č. 18 Podpora bezpečnosti dopravy a cy-

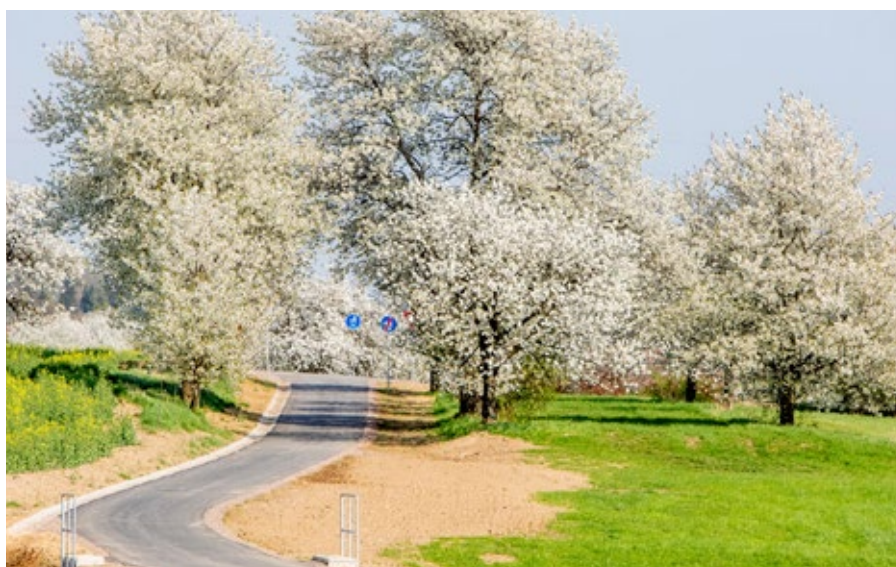




klodopravy a 24 Výstavba a modernizace přestupních terminálů a také díky tzv. integrovaným výzvám, které vyhlásují v rámci výzev č. 50, 51 a 53 velká města a místní akční skupiny. Dominantními jsou projekty budující nové úseky cyklostezek, jejichž hlavním cílem je podpora každodenní dojížděky za prací, vzděláváním a službami. Do poloviny roku 2018 tak Ministerstvo pro místní rozvoj podpořilo 56 projektů za 571 mil. Kč. Z plánovaných více než 80 kilometrů cyklostezek již mohou cyklisté řadu z nich využívat, např. ve Vrchlabí, v Havlíčkově Brodě, Uničově nebo ve Zlíně. Nová parkovací místa pro jízdní kola pak nevznikají jenom v menších počtech u zmíněných cyklostezek, ale také ve větším rozsahu jako důležitá součást přestupních uzlů v režimu Bike and Ride (přijed na kole a pokračuj veřejnou dopravou). Z plánovaných více než 2000 parkovacích míst již vzniklo nebo v současnosti vzniká 708 parkovacích míst v šesti samostatných parkovacích věžích na jízdní kola, např. v Lysé nad Labem ve Středočeském kraji. Dosud podpořené projekty novostaveb, rekonstrukcí cyklostezek a parkovacích míst pro cyklisty v režimu B+R na území České republiky přehledně znázorňuje příložená mapka.

Žadatelé, především z řad měst a obcí, kteří mají teprve nyní připravené projektové záměry splňující parametry podporované cyklistické infrastruktury, mohou žádat o podporu v již zmíněných integrovaných výzvách, které vyhlásují pro území metropolitních oblastí ITI, aglomerací IPRÚ a území MAS příslušní nositelé, tj. velká města a místní akční skupiny. Ve druhé polovině roku 2018 se konkrétně jedná minimálně o:

- 22.** výzvu ITI Hradecko-pardubické aglomerace Cyklodoprava III
- 13.** výzvu ITI Olomoucké aglomerace Cyklodoprava
- 19.** výzvu IPRÚ Zlín Propojení sídel a dobudování ucelené cyklistické infrastruktury II.
- 10.** výzvu IPRÚ Mladá Boleslav Cyklistické stezky II.
- 1.** výzvu MAS Střední Haná Bezpečnost dopravy a cyklodoprava
- 2.** výzvu MAS Kelečsko-Lešensko -Starojicko Cyklodoprava
- 2.** výzvu MAS SERVISO Bezpečné komunikace pro pěší a cyklisty
- 4.** výzvu MAS Prostějov venkov Cyklodoprava I
- 4.** výzvu MAS Stolové hory Cyklodoprava I
- 9.** výzvu MAS Vyhlídky Cyklodoprava





Zvedací lávka přes Klenici je praktickou, ale i zajímavou částí cyklostezky

Mladá Boleslav je velmi specifické město, neboť jeho život je plně ovlivněn vsudypřítomnou továrnou Škoda Auto, a. s. To se na chodu města projevuje jak v pozitivním, tak v negativním slova smyslu. Čilý dopravní ruch, který ve městě panuje prakticky celý den, začíná již v šest hodin ráno, kdy lidé jedou za prací do továrny, a končí okolo páté hodiny odpoledne. Po městě, ale i v jeho okolí, se pohybuje velké množství služebních vozidel, která k zhuštěné dopravní situaci výrazně přispívají. Přitom kapacita komunikací, zejména na mladoboleslavských sídlištích, nebyla na tento stav koncipována. Město se snaží najít řešení dopravní situace například prostřednictvím budování promyšlené sítě cyklostezek, díky nimž se mohou lidé dopravovat nejen do práce, ale i do centra, na úřady, za zábavou. „Lidé v sobě mají pevně zakořeněné přesvědčení, že k dopravě je nejlepší auto. My se jim však snažíme nabídnout alternativu, která je bezpečnější, rychlejší a navíc zdravější,“ říká v této souvislosti Ing. Jiří Beránek, vedoucí odboru řízení projektů magistrátu města Mladá Boleslav. „Proto máme nastartovaný projekt Zdravé město, po-

řádáme dny bezpečí, dny bez aut a vůbec všemožně poukazujeme na výhody dopravy na kolech.“

Jedním z dalších kroků tohoto strategického plánu byla přestavba a přeložka cyklotrasy podél řeky Klenice a vybudování zvedací lávky přes tuto říčku. Nová část cyklostezky měří 0,94 km a zahrnuje i odpočívadlo, lavičku a odpadkové koše. Projekt byl součástí Integrovaného plánu rozvoje území, což znamená, že je financován prostřednictvím integrovaných zdrojů, k nimž patří Integrovaný regionální operační program. Výdaje na stavbu tohoto úseku společně se zvedací lávkou přes Klenici dosáhly částky 5,6 mil. Kč, z čehož dotace v rámci IROP činila 4,8 mil. Kč, 280 tisíc bylo zaplacené ze státního rozpočtu a zbytek nákladů vynaložilo město. Stavba byla zahájena na podzim 2016 a do provozu byla uvedena v červnu následujícího roku.

Nejzajímavější částí projektu je bezesporu přemostění říčky Klenice. Jedná se o zvedací lávku, kterou projektoval hlavní architekt skupiny Huť architektury Martin Rajniš. Jeho typický rukopis je patrný na první pohled nejen ve výběru materiálu, ale i v konstrukčním

řešení. Lávka se skládá ze dvou celků. Pevná část je tvořena nosným křížovým rámem z impregnované borovicové kulatiny ve tvaru jehlanu, kde čtyři sloupy, ukotvené v betonových patkách, vynášejí sekundární konstrukci vyrobenou z dubových profilů, kterou je možné pomocí kladkostroje zdvihnout až o 2,5 metru. Důvodem tohoto originálního technického řešení byl požadavek ze strany povodí Labe, do kterého říčka Klenice teritoriálně patří. Lávka se nachází v zátopové oblasti, a proto bylo nutné pro případ povodně konstrukci buď jednoduše a rychle demontovat, anebo zvednout na dobu, dokud voda neopadne. Architekt Rajniš tedy vybral variantu zvedací lávky.

Nosnou konstrukci mobilní části tvoří dva tzv. Howe vazníky se dvěma typy konstrukce – první křížená dřevěná část přenáší tlaky a druhá kovová ze závitové tyče přenáší tahy a propojuje obě pásnice vazníku. Kovové táhlo tak rozděluje role dřevěných a kovových částí konstrukce v celé délce nosníku. Aby bylo možné lávku v poměrně krátkém čase a jednoduše zdvihnout, je celá konstrukce lehká. Výplet zábradlí je tvořen nerezovým lankem o průměru 4 mm a jeho



součástí jsou rovněž potřebné napínáky. Pochozí plocha mostovky byla navržena jako rošt z dubových příčně kladených profilů s mezerou 28 mm. Dřevěné vododorné prvky chrání proti vodě ocelový plech s úpravou titan-zinek. Lávka pochopitelně prošla testováním a byl stanoven koncept údržby, který zahrnuje kontrolu všech částí lávky dvakrát do roka včetně ošetření dřevěných prvků. Konstruktivní řešení lávky se stalo ve své podstatě výjimečným atraktivním prvkem. Přeložka cyklostezky včetně lávky dnes umožňuje bezpečnou a rychlou dopravu z okolních vesnic do centra města. Nyní bude záležet na další propagaci celého projektu a především na vůli lidí změnit své zvyky a začít všechny cyklotrasy aktivně využívat. Frekvence jejich užívání samozřejmě souvisí s počasím a roční dobou, ale už nyní mnoho lidí tento projekt přivítalo a využívá jej. Lávkou a přeložkou kolem Klenice však práce na budování sítě cyklotras v Mladé Boleslavi a okolí zdaleka nekončí. Další projekty budou navazovat a některé se budou realizovat ještě tento nebo příští rok. Než bude celá síť hotová, bude nutné investovat několik dalších desítek milionů korun.

„S evropskými projekty máme poměrně bohaté a veskrze dobré zkušenosti, a troufám si říct, že jsme se již mnohému naučili, takže v dalších projektech budeme naše znalosti zúročovat. Je pravda, že administrativa je poměrně časově náročná, ale vypadá to, že i tato záležitost by se v následujících dvou letech mohla zlepšit. My jsme velké město, které si může dovolit v době, kdy se předkládají žádosti o dotace, stavbu začít realizovat, což byl také případ lávky přes Klenici. V současné době podáváme například žádost o dotaci na cyklostezku vedoucí podél Jičínské ulice v místě stávajícího chodníku, který je velmi široký, a tak z něj uděláme dělenou cestu pro cyklisty a chodce,“ dodal na závěr Jiří Beránek.



Cyklověž v Třinci je v pořadí čtvrtá v České republice

V říjnu roku 2017 byla v Třinci slavnostně otevřena čtvrtá cyklověž v České republice. Město využilo 24. výzvy Výstavba a modernizace terminálů Ministerstva pro místní rozvoj a získalo na stavbu automatického samoobslužného systému na uskladnění kol dotaci ve výši 90 % z celkové částky přesahující 11 milionů korun. Cyklověž se stala jedním z důležitých článků rozsáhlého programu tzv. chytrého města, které současné vedení radnice nastartovalo zhruba před třemi lety. Cestu k realizaci projektu vysvětluje starostka města RNDr. Věra Palkovská.

Když jsme zpracovávali koncept chytrého města, soustředili jsme se na tři stěžejní pilíře – na chytrou správu, čistou dopravu a životní prostředí. Doprava a životní prostředí na sebe logicky navazují. V dopravě jsme stanovili rovněž tři pilíře, konkrétně rozvoj železniční dopravy, cyklodopravy a elektromobility a jejich vzájemné propojení. A protože byla v našem městě největším zdrojem znečištění doprava, na prvním místě bylo vybudování obchvatu Třince, jehož výstavbě jsme významně napomáhali. Nyní je naším úkolem prostřednictvím osvěty motivovat lidi, aby častěji využívali železnici, kolo nebo elektrobuses místo auta. S tím souvisí i zmíněná elektromobilita. Podpora státu je v tomto směru obrovská, takže se nám v roce 2017 podařilo ve spolupráci s dopravcem uvést do provozu v rámci městské hromadné dopravy 10 elektrobuses, a tento počet nás zařadil na druhé místo v Evropě hned za Vídeň. Na řadě byl rozvoj železniční dopravy a cyklodopravy. Prvním krokem bylo vybudování železniční za-

stávky, aby lidé měli z centra k vlakům blíž, a následovala také rekonstrukce nádraží ČD, která zvýšila komfort cestování vlakem. Dalším krokem bylo vytvoření podmínek pro to, aby lidé začali více využívat kola nejen ve svém volnu, ale i v běžné dopravě. To znamená budování cyklotras, cyklopruhů, pumpiček na kola a také míst, kam by bezpečně uskladnili své kolo.

Inspirovali jste se v jiných městech, kde již cyklověže fungují?

Původně jsme uvažovali o zavedení elektronických čipů na kola, ale to nám městská policie v našich podmínkách nedoporučila, a tak jsme se vypravili do Hradce Králové, kde jsme strávili nějaký čas a přesvědčili jsme se, jak nejen mladí lidé a studenti cyklověž rádi využívají. Našli jsme tedy místo v těsné blízkosti již zmíněné železniční zastávky v centru města a začali projektovat. Požádali jsme o dotaci, nejprve z dotačního titulu Ministerstva pro místní rozvoj, Národní program podpory cestovního ruchu, ale zde byla možnost zís-

kání dotace maximálně 50 %, proto jsme si počkali na 24. výzvu IROP - výstavba a modernizace přestupních terminálů a získali až 90% dotaci

Cyklověž jste otvírali v říjnu, tedy v podstatě na konci cyklistické sezóny, nebylo to kontraproduktivní?

Byli jsme kritizováni, že věž otevíráme před zimou, ale nakonec se ukázalo, že to byla dobrá varianta. První měsíc cyklověž využilo 150 lidí a pak teprve přišla zima. Technologie byla nová a objevilo se na ní pár závad, které jsme přes zimu úspěšně odstranili, takže na jaře byla cyklověž připravena v perfektním stavu. Od dubna se počet cyklistů, kteří věž využívali, pohyboval okolo 150 až 200 měsíčně. Počítali jsme, že bychom mohli mít až 60% využitelnost, ale to chce čas. Lidé si postupně zvykají. Proto se nyní zaměřujeme na osvětu a propagaci. Tváří kampaně se například stal Šimon Hrubec, populární brankář místního hokejového klubu. Pořádali jsme také praktické ukázky fungování věže pro důchodce apod.



Celý projekt měl na starost Leszek Gryga, cyklokoordinátor a referent odboru dopravy, a tak nás zajímali technické podrobnosti realizace stavby cyklověže. Na projekt jsme vyhlásili výběrové řízení, které vyhrála firma Optima, s. r. o, která měla zkušenosti s projektováním cyklověže v Přerově. V podstatě se ale jedná o hotový výrobek, u kterého si volíte kapacitu kol. V našem případě jde o 118 kol a z toho je 16 dětských. Projekt trval zhruba půl roku, zdržel se pouze tím, že jsme čekali na dotaci z IROP. Samotná stavba je ocelová a skleněná konstrukce, jejíž realizace trvala dva měsíce.

Jak to vlastně celé funguje?

Jedná se o plně automatický systém. Cyklista přijede do zákaznického modulu, podle návodu kolo zaparkuje do stojanu dveří a zmáčknutím tlačítka na přístupovém modulu se spustí systém zakládání do kolárny. Systém sám odebere a uloží kolo a současně vydá stvrzenku o přijetí. Cenu jsme stanovili na 5 Kč za 24 hodin. Nyní ještě řešíme možnosti, aby bylo možné platit nejen standardní kartou, ale i kartou moravskoslezského dopravního systému, což by bylo pro všechny, kdo do města přijíždějí vlakem, výhodnější. Vyzvednutí kola je stejně jednoduché. Na základě stvrzenky systém kolo automaticky vydá. Je prakticky vyloučené, aby došlo k nějaké chybě.

Jak se vám daří plnit program rozvoje cyklo dopravy v souvislosti s tím, co je již vybudováno, a ve vztahu k automobilové dopravě?

Byli jsme na návštěvě v různých městech, abychom načerpali zkušenosti a vyvarovali se chyb. Rozhodně nechceme střety chodců s cyklisty a cyklistů s motoristy. Proto budujeme cyklopruhy, aby cyklisté nejezdili po chodnících. Zásadní je, aby se jednotlivé složky dopravy naučily spolu komunikovat a nenarušovaly si vzájemně svůj jízdní prostor. Když je dopravní špička, je vidět, že cyklostezky jsou opravdu hodně využívané. Cyklotrasy budujeme samozřejmě dál, chceme, aby je lidé využívali na cestu do práce, na úřady, ale i za zábavou. Dostali jsme například další dotaci 20 mil. Kč z IROP. Na programu je vybudování cyklotrasy spojující Třinec s Českým Těšínem.



Polovina roku 2018 je ve znamení výzev místních akčních skupin a projektů realizovaných prostřednictvím nástroje CLLD. Nositelé integrovaných nástrojů ITI a IPRÚ vyhláší své výzvy už převážně na zbytkové alokace v jednotlivých aktivitách, avšak místní akční skupiny zaměřují podporu a výzvy na celá opatření a podporu svého území v plném rozsahu. Údaje uváděné v následujícím článku se vztahují k datu 27. 7. 2018.

Vzhledem k nastavení finančních a věcných milníků je rok 2018 z hlediska naplňování integrovaných strategií stěžejní, a to bez rozdílu, o který integrovaný nástroj se jedná. Nositelé integrovaných nástrojů společně se zprostředkujícími subjekty a Řídicím orgánem IROP se tak zaměřují na administraci projektů, které budou tyto milníky naplňovat. Stejně tak administrují změny svých integrovaných strategií, ve kterých reagují na aktuální absorpční kapacitu a probíhající realizaci projektů na svém území.

Integrované teritoriální investice (ITI)

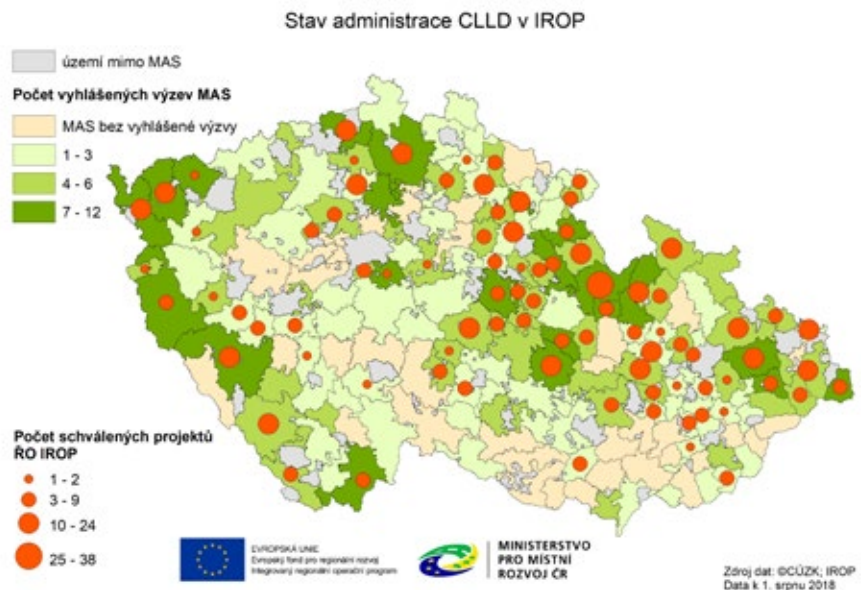
Městské aglomerace integrovaných teritoriálních investic vyhlásily celkem 120 výzev, do kterých bylo podáno 539 žádostí. V počtu vyhlášených výzev je na prvním místě shodně s 23 výzvami Brněnská metropolitní oblast a Hradecko-pardubická aglomerace, v počtu předložených projektů je to však ostravská aglomerace se 132 žádostmi o podporu, z toho 78 projektů je již v realizaci. Hodnocením zprostředkujících subjektů jednotlivých měst prošlo zatím 473 projektů. Ve fyzické realizaci je již 275 projektů, které jsou zaměřeny hlavně na zlepšení dopravní infrastruktury, bezpečnost dopravy a cyklostezky, modernizaci vozového parku, školství nebo památky.

Integrované plány rozvoje území (IPRÚ)

V integrovaných plánech rozvoje území vyhlásily městské aglomerace celkem 90 výzev, do kterých bylo předloženo 150 žádostí. Mezi premianty jsou stále aglomerace Karlových Varů a Zlína, shodně s 21 výzvami. Ve fyzické realizaci je 75 projektů. Stejně jako projekty ITI, jsou projekty IPRÚ směřovány zejména do oblastí dopravní infrastruktury a vzdělávání.

Komunitně vedený místní rozvoj (CLLD)

Místní akční skupiny (dále jen MAS) vyhlásily již 575 výzev, do kterých bylo předloženo 1217 žádostí o podporu. Ze 178 MAS má 144 vyhlášenou alespoň jednu výzvu. Celkem 848 projektů již bylo kladně vyhodnoceno MAS a předáno k závěrečnému ověření způsobilosti, 386 projektů je úspěšně v realizaci.



Minimální požadavky ŘO IROP k implementaci CLLD

ŘO IROP vydal k 1. 6. 2018 aktualizaci Minimálních požadavků ŘO IROP k implementaci CLLD, na základě kterých MAS zpracovávají své interní postupy. Tato aktualizace již zohledňuje první zkušenosti s implementací CLLD a procesem hodnocení projektů předložených do výzev MAS, zároveň vychází i z proběhlých administrativních ověření, která jsou zaměřená na kontrolu procesu hodnocení výzev MAS. S tímto dokumentem zveřejnil ŘO IROP další pracovní podklady pro zjednodušení a urychlení procesu kontroly a schvalování dokumentace MAS. Všechny materiály jsou zveřejněny na webu IROP.

Nadále je v pravidelných intervalech aktualizována tabulka ke stavu administrace CLLD v IROP. Jedná se nejen o informativní přehled stavu základních dokumentů MAS, ale i přehled o výzvách MAS a stavu projektů ve výzvách MAS, a to za každou MAS zvlášť. Tato tabulka slouží pro informaci zástupcům MAS i žadatelům. Tabulka je k nalezení na webu IROP.

V průběhu první poloviny roku 2018 došlo k úpravě kritérií závěrečného ověření způsobilosti a kritérií pro hodnocení formálních náležitostí a přijatelnosti, které hodnotí MAS. K procesu hodnocení proběhly ze strany ŘO IROP semináře pro zástupce MAS, a to ve dnech 21. 6., 12. 7. a 13. 7. Na těchto seminářích byly MAS zároveň informovány o nové aktualizaci Minimálních požadavků ŘO IROP k implementaci CLLD, nejčastějších zjištěních z administrativního ověření výzev MAS a postupech pro komunikaci s ŘO IROP a Centrem pro regionální rozvoj. Podrobný postup pro konzultační servis je zveřejněn na webu IROP.

Dne 28. 6. 2018 došlo zároveň k revizi výzvy ŘO IROP č. 6 a Pravidel pro žadatele a příjemce SC 4.2 na přípravné podpůrné činnosti, provozní a animační činnosti MAS. Revizí této výzvy došlo k prodloužení příjmu žádostí do 30. 6. 2019 a k navýšení limitů na mzdové výdaje.



Administrace Žádosti o platbu (ŽoP) a Zprávy o realizaci projektu (ZoR)

V souvislosti s narůstajícím počtem projektů v realizaci, které jsou administrovány na Centru pro regionální rozvoj České republiky (dále jen Centrum), připravilo Centrum pro příjemce dotace informace k administraci Žádostí o platbu a Zpráv o realizaci (dále jen ŽoP/ZoR), které zahrnují doporučení ke správnému postupu při zpracování a předložení uvedených dokumentů v monitorovacím systému MS2014+.

Přehled nejčastějších pochybení a obecná doporučení vycházejí z dosavadní zkušenosti Centra z průběhu kontrol ŽoP/ZoR. Konkrétně tedy uvádíme nedostatky, které byly identifikovány nejčastěji, a příjemci by se jich měli vyvarovat.

Před samotnou přípravou ŽoP/ZoR doporučujeme příjemcům, aby se seznámili s Obecnými a Specifickými pravidly pro žadatele a příjemce, ve kterých jsou uvedeny základní informace a povinnosti, které musí při přípravě ŽoP/ZoR příjemce dodržet, aby nedocházelo ke zbytečnému zdržení administrace, či dokonce k finančním korekcím.

Ke správnému předložení ŽoP/ZoR je zapotřebí využít Obecná pravidla pro žadatele a příjemce – konkrétně přílohu P26_Postup pro vyplňování ŽoP ZoR v MS2014+, ve které je uveden podrobný postup pro vyplňování jednotlivých záložek v MS2014+ ve zjednodušené žádosti o platbu a zprávě o realizaci projektu.

Konkrétní nedostatky u Zpráv o realizaci a u Žádostí o platbu:

Zpráva o realizaci

- Zpráva o realizaci není podepsána statutárním zástupcem ani jinou osobou k tomuto úkonu oprávněnou.
- Sledované období od/do musí být shodné s plánovaným harmonogramem projektu, nebo se skutečností (v případě předčasného předložení ŽoP a ZoR) – v případě projektu o více etapových na sebe musejí jednotlivá období navazovat.
- Nebývají vyplněny všechny povinné záložky či nejsou vyplněny zcela – opakující se nedostatky jsou identifikovány především na záložkách:
 - Indikátory – datum naplnění indikátoru neodpovídá skutečnému datu naplnění; není uvedena cílová hodnota indikátoru; přírůstek může být vykazován i minusovou hodnotou (např. indikátor 32 300 v 37. výzvě); dosažená hodnota indikátorů musí

být v souladu s údaji v právním aktu.

- Publicita – není vyplněno pole komentář.
- Etapy – skutečné datum zahájení a ukončení nesouhlasí se skutečností (stejná data musejí být vyplněna i v polích Sledované období od/do).
- Klíčové aktivity – nevyplněná záložka, případně popis není v souladu s žádostí o podporu nebo Studií proveditelnosti.

Žádost o platbu

- Není doložena oddělená účetní evidence (musí být zajištěno jednoznačné přiřazení účetních položek vztahující se k realizaci projektu).
- U první Žádosti o platbu není doložena kopie smlouvy o zřízení bankovního účtu, na který požaduje příjemce poskytnout dotaci, a dále kopie smluv ke všem bankovním účtům, ze kterých byly provedeny úhrady předkládaných účetních/daňových dokladů k proplacení, nebo vyplněna příloha P32 – Čestné prohlášení o bankovním účtu (netýká se OSS a PO OSS).
- Absence příloh k účetním dokladům (objednávka, smlouva o dílo, předávací protokol, dodací list, soupis provedených prací, výpis z účtu...).
- Není doložena smlouva mezi příjemcem a dotčeným subjektem (příkazní/mandátní smlouva), která upravuje správu majetku příjemce dotace z IROP.
- K publicitě není doložena fotodokumentace, případně je nečitelná nebo není z fotodokumentace patrné, zda je vyvěšena v místě realizace.
- Naplnění indikátorů nebývá doloženo relevantními dokumenty/fotodokumentací.
- Číslo bankovního účtu uvedené ve smlouvě s dodavatelem se neshoduje s číslem bankovního účtu uvedeného na faktuře.
- Zaúčtování dokladů není v souladu

se schváleným rozpočtem, finančním plánem a s Rozhodnutím o poskytnutí dotace., tj. vzniká nesoulad mezi investicemi a neinvesticemi. Změnu rozdělení výdajů mezi investice a neinvestice je zapotřebí provést formou Žádosti o změnu před koncem etapy/projektu.

- Stavební rozpočet – předložený soupis provedených prací nemá shodnou strukturu a formát, jako měl smluvní rozpočet stavby.
- Po vyplnění veřejné podpory v soupisce dokladů nedošlo na záložce Žádost o platbu k naplnění veřejné podpory.
- Chyby v soupisce dokladů – vyplněné údaje neodpovídají skutečnosti:
 - Nejsou vyplněna pole Číslo smlouvy/objednávky, ke které se doklad vztahuje a Číslo výběrového řízení, ke kterému se doklad vztahuje.
 - Nesoulad mezi uvedenými úhradami faktur a doloženými úhradami faktur na základě výpisu z účtů.
 - U výdajů na stavební práce je nezbytné rozdělení mezi způsobilé a nezpůsobilé výdaje. Vysvětlení je možné uvést přímo v soupisce dokladů v poli Popis výdaje.
 - Na fakturách není uvedena jednoznačná vazba na projekt, tj. registrační číslo projektu.
 - Pole Číslo účetního úhradu v účetnictví – pro lepší přehlednost je ideální uvádět číslo faktury.
 - Není vyplněno pole Druh veřejné podpory – nutné vyplnit režim podpory, který je uveden v projektové žádosti.

Veřejné zakázky

- Není nastaven správný stav zakázky; případně chybějí aktuální údaje o veřejné zakázce.



Bezemisní vozidla z IROP zazářila v Ostravě



Metropole Moravskoslezského kraje ve dnech 19.–21. 6. 2018 hostila již 19. ročník veletrhu Czech Raildays. A na tomto mezinárodním veletrhu drážní techniky, výrobků a služeb pro potřeby železniční a městské kolejové dopravy se neztratila ani vozidla, jejichž nákup byl podpořen z Integrovaného regionálního operačního programu. Ba naopak. Jedním z nejnavštěvovanějších stánků byl totiž stánek Dopravního podniku Ostrava, a. s., s rozsáhlým představením nových bezemisních vozidel pro veřejnou dopravu pořizovaných z prostředků výzev IROP č. 20 Nízkoemisní a bezemisní vozidla a č. 50 Udržitelná doprava – integrované projekty ITI.

Všechna vozidla oděná do jasné tyrkysové barvy jakoby naznačovala směřování Ostravy a dopravního podniku ke kompletně beznaftovému vozovému parku, a to do konce roku 2020.



Dominantou byla sice plně nízkopodlažní tramvaj, ale rozhodně se neztratil ani představený parciální trolejbus, elektrominibus či elektrobuses, který bude nasazován k obsluze Ostravy a sousedního lázeňského města Klimkovice.

Vozidla se zároveň průběžně začínají objevovat na linkách ostravské městské dopravy. A protože dodávky v podpořených projektech ještě nejsou u konce, pocítí Ostravané i návštěvníci města další pozitivní změny ve vozovém parku už během dalších měsíců.

VYBRANÉ PROJEKTY IROP V KRAJÍCH (Příspěvky EU)

ÚSTECKÝ KRAJ

Hasičská zbrojnice Horní Žleb

5 624 860,78 Kč

KARLOVARSKÝ KRAJ

Oprava zateplení a balkonů BD
Riegerova 1311/15

4 017 772,93 Kč

LIBERECKÝ KRAJ

Terénní týmy pro osoby
s duševním onemocněním

575 223,9 Kč

KRÁLOVÉHRADECKÝ KRAJ

Výcviková a školící základna pro Zdravotnickou
záchrannou službu Královéhradeckého kraje – Věž
vzdělávacího a výcvikového střediska Hradec Králové

6 412 904,07 Kč

PARDUBICKÝ KRAJ

Rekonstrukce areálu a fasády
poutního chrámu Panny Marie
na Chlumku v Luži

8 082 662 Kč

STŘEDOČESKÝ KRAJ

Nákup plně nízkopodlažních CNG
autobusů – CSAD Střední Čechy, a.s.

46 908 641,62 Kč

PLZEŇSKÝ KRAJ

Rozšíření výroby sociálního
podniku Pivovar Chřtich

3 421 011,46 Kč

MORAVSKOSLEZSKÝ KRAJ

Pořízení nového hasičského automobilu
pro JSDH Příbor

6 525 832,5 Kč

OLOMOUCKÝ KRAJ

Zvýšení kvality návazné péče
v Nemocnici Sumpperk a. s. – část 2

23 184 826,42 Kč

ZLÍNSKÝ KRAJ

Sociální firma Psi útulek
Rožnovsko

4 165 000 Kč

JIHOMORAVSKÝ KRAJ

Přístavba mateřské školy
v MC Brno–Jehnice

27 960 802,7 Kč

JIHOČESKÝ KRAJ

Most evid. č. 137-014 Švehlův v Tábore

32 749 761,77 Kč

KRAJ VYSOČINA

II/347 Světla n.s. – D1,
2. stavba – úsek č. 2

47 877 421,9 Kč



K 31. 7. 2018 bylo v IROP podpořeno přes **4 500 projektů** za více než **67,7 mld. Kč** z prostředků Evropských strukturálních a investičních fondů.