

ZPRAVODAJ IROP



Jak IROP podporuje inteligentní dopravu strana 3

Cestující si udržíme,
když zvýšíme komfort přepravy strana 5



Výroční konference IROP strana 7

Vážení čtenáři,

dostává se vám do rukou podzimní vydání Zpravodaje IROP věnované především letošní Výroční konferenci IROP, která byla zaměřena na inteligentní dopravní systémy – telematiku. Patří mezi ně například bezkontaktní platební terminály přímo v dopravních prostředcích, informační LED panely na zastávkách veřejné dopravy nebo software mapující pohyb dopravních prostředků v reálném čase. Zmíněná řešení významně podporují moderní infrastrukturu veřejné dopravy a vozový park, a to nejen ve městech, ale i v jejich okolí.

Na konferenci se sešli zástupci podpořených projektů z IROP a Operačního programu Doprava včetně odborníků působících v oblasti telematiky a udržitelné mobility. Podařilo se nám vytvořit unikátní platformu, na níž účastníci sdíleli jak zkušenosti s přípravou a realizací projektů s evropskou finanční podporou, tak zkušenosti se samotným zavádě-

ním inteligentních dopravních systémů. Více z konference naleznete v reportáži na stránkách 7 a 8, které předchází rozhovor s Ing. Jakubem Vyvialem, ředitelem divize osobní dopravy ve společnosti 3CSAD.

Tak jako v každém čísle, i v tomto vám přinášíme aktuality z komunitně vedeného místního rozvoje, integrovaných plánů rozvoje území 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 více než 32 mld. Kč.

Na závěrečných stránkách Zpravodaje pak naleznete aktuální informace o stavu čerpání IROP, kdy do konce roku splníme tzv. pravidlo n+3.



Závěrem mi dovoluji, abych vám, milí čtenáři, popřál do konce roku 2018 dostatek energie a optimismu pro naplnění vašich cílů a přání. V IROP jsme schválili již přes 5 tisíc projektů za více než 73 mld. Kč a s maximálním nasazením pokračujeme v podpoře dalších projektů, které přispějí k lepšímu životu nás všech.

Rostislav Mazal,
ředitel Řídicího orgánu IROP

Zpravodaj IROP

Vydává Ministerstvo pro místní rozvoj ČR,
odbor řízení operačních programů,
Staroměstské náměstí 6, 110 15 Praha 1, IČ 66002222
Číslo 4, listopad 2018, vychází čtvrtletně

Redakce: Rostislav Mazal, Lucie Truncová, Michaela Sodomková, Andrea Hošková

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:

Předváděcí jízda nové tramvaje v Ostravě



EVROPSKÁ UNIE
Evropský fond pro regionální rozvoj
Integrovaný regionální operační program



MINISTERSTVO
PRO MÍSTNÍ
ROZVOJ ČR



Jak IROP podporuje inteligentní dopravu

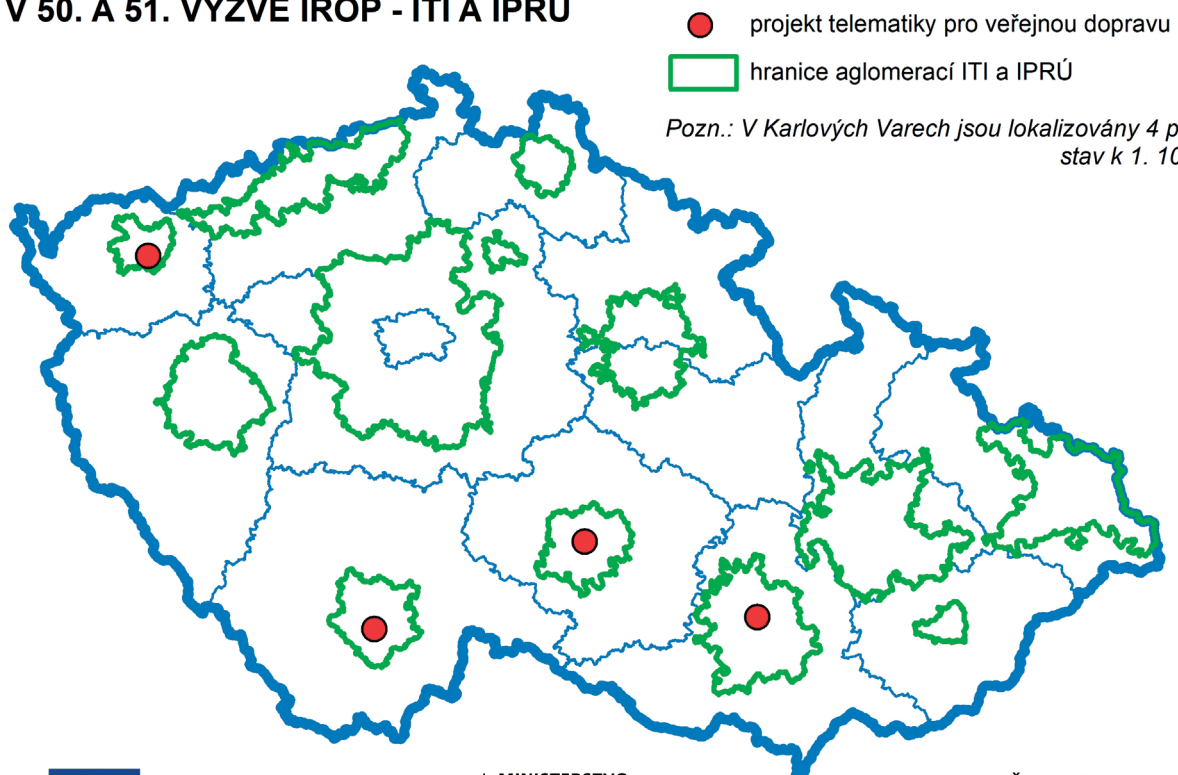
Inteligentní dopravní systémy jsou v posledních letech pojmem často skloňovaným nejen odborníky, ale také širokou veřejností. Není tedy překvapením, že podpora inteligentní dopravy zaujímá ve specifickém cíli 1.2 IROP „Zvýšení podílu udržitelných forem dopravy“ vskutku významné místo. IROP se, na rozdíl od dalšího významného zdroje financí pro tuto oblast – Operačního programu Doprava, zaměřuje na infrastrukturu a technologie pro veřejnou dopravu. Ministerstvo pro místní rozvoj již ukončilo proces hodnocení a výběru projektů ve všech individuálních výzvách zaměřených na aktivity „Telematika pro veřejnou dopravu“, „Nízkoemisní a bezemisní vozidla“ a „Terminály a parkovací systémy“. Poslední ukončenou byla v říjnu 73. výzva IROP zaměřená na podporu výstavby a rekonstrukce přestupních terminálů a také parkovacích systémů ve vazbě na veřejnou dopravu.

Ze 73. výzvy IROP bude z Evropského fondu pro regionální rozvoj (dále jen EFRR) v následujících měsících a letech podpořeno 26 projektů za 544 mil. Kč. Města a obce zrealizují 17 přestupních terminálů a v souvisejících záchytných parkovištích a parkovacích domech v přímé návaznosti na veřejnou hromadnou

dopravu vznikne 1 143 parkovacích míst pro automobily v režimu P+R (Park and Ride) nebo K+R (Kiss and Ride) a 1 094 parkovacích míst pro jízdní kola v režimu B+R (Bike and Ride). V případě uvolnění dodatečných finančních prostředků je do budoucna reálná také podpora náhradních projektů, kterých úspěšně prošlo

touto výzvou celkem 8. Spolu s předchozí výzvou č. 24 Ministerstvo pro místní rozvoj tedy v oblasti přímé podpory multimodalit dopravy schválilo přes 60 projektů za více než 1,25 mld. Kč z EFRR. Výhradně na inteligentní dopravní systémy byla zaměřena 22. výzva IROP „Telematika pro veřejnou dopravu“, ve které je již

PODPOŘENÉ PROJEKTY TELEMATIKY PRO VEŘEJNOU DOPRAVU V 50. A 51. VÝZVĚ IROP - ITI A IPRÚ



EVROPSKÁ UNIE
Evropský fond pro regionální rozvoj
Integrovaný regionální operační program



MINISTERSTVO
PRO MÍSTNÍ
ROZVOJ ČR

Zpracoval: ŘO IROP, MMR
Zdroj dat: © ČÚZK

6 projektů z 15 podpořených dokončeno. Na inovativní projekty směřuje více než 220 mil. Kč z EFRR, největší podíl zaujímají informační systémy pro cestující. Některé projekty mají komplexní charakter, když spojují zavádění a modernizaci informačních, řídicích a sledovacích systémů – příkladem může být projekt „Informační systém II“ Dopravního podniku měst Mostu a Litvínova a.s. za necelých 16 mil. Kč z EFRR. Velký přínos pro cestující pak mají také projekty rozvíjející odbavovací a platební systémy. Díky tomu se Ostrava hned po Londýnu stala druhým evropským městem, kde byla zavedena platba kartou v prostředcích městské hromadné dopravy.

Podobně jako v případě přestupních terminálů a záchytných parkovišť jsou zařízení inteligentních dopravních systémů nedílnou součástí projektů nákupu nízkoemisních a bezemisních vozidel pro veřejnou dopravu. V této oblasti byla velmi úspěšná 20. výzva IROP, která rozdělila více než 2,75 mld. Kč z EFRR. Prostřednictvím 26 projektů má být pořízeno 287 vozidel, konkrétně 65 elektrobusesů, 48 trolejbusů, 28 tramvají a 146 CNG autobusů, které přispějí k ekologizaci vozového parku městských i regionálních dopravců. Prakticky samozřejmostí bude vybavení vozidel moderními informačními, odbavovacími, sledovacími a řídicími systémy.

Více než polovina podpořených projektů je již úspěšně dokončena. Statutární město Hradec Králové díky tomu získalo největší vozový park elektrobusesů v České republice, což od letošního léta již ocenily tisíce cestujících.

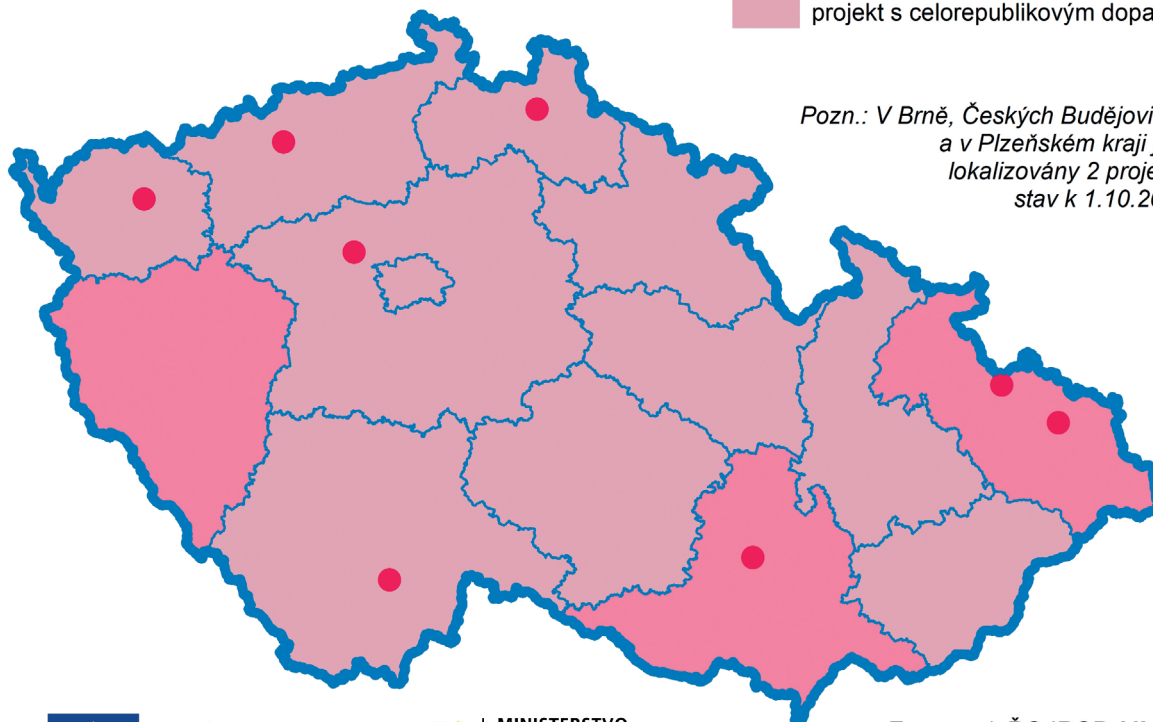
IROP na podporu inteligentní dopravy dosud rozdělil přes 6,5 mld. Kč na více než 130 projektů z celé České republiky. Z uvedených čísel je zřejmé, že zásluhu na tom nemají pouze zmíněné výzvy Řídicího orgánu IROP č. 20, 22, 24 a 73, ale také tzv. integrované výzvy, které vyhláší v rámci výzev č. 50 a 51 velká města pro své aglomerace. Jen do výše vymezené oblasti inteligentní dopravy směřovalo 37 integrovaných výzev tzv. integrovaných územních investic (ITI) a 26 integrovaných výzev tzv. integrovaných plánů rozvoje území (IPRÚ). V aglomeracích ITI a IPRÚ tak mohlo být podpořeno již 7 projektů řídicích a informačních systémů pro veřejnou dopravu za 128 mil. Kč z EFRR, 26 projektů nákupu vozidel pro veřejnou dopravu za více než 2 mld. Kč z EFRR či 13 projektů přestupních terminálů a parkovacích systémů téměř za 0,5 mld. Kč z EFRR. V 50. výzvě je například realizován největší a nejkompaktnější projekt telematiky v IROP – Řídicí informační systém pro MHD Brno – RIS II Dopravního podniku města Brna, a.s., za 88 mil. Kč z EFRR.

Žadatelé, kteří mají teprve nyní připravené projektové záměry splňující parametry podporované infrastruktury, prostředků a zařízení inteligentní dopravy, mohou žádat o podporu v již zmíněných integrovaných výzvách, které vyhláší pro území aglomerací ITI a IPRÚ příslušní nositelé, tj. velká města. Na konci roku 2018 a začátku roku 2019 se jedná konkrétně o:

- 15.** výzvu ITI Praha „Terminály III“,
- 16.** výzvu ITI Praha „Telematika III“,
- 12.** výzvu ITI Ostrava „Nízkoemisní a bezemisní vozidla“,
- 13.** výzvu ITI Ostrava „Nízkoemisní a bezemisní vozidla“,
- 14.** výzvu ITI Ostrava „Přestupní terminály II“,
- 15.** výzvu ITI Ostrava „Nízkoemisní a bezemisní vozidla IV“,
- 16.** výzvu ITI Pardubice „Dopravní telematika II“,
- 20.** výzvu ITI Pardubice „Terminály II“,
- 21.** výzvu ITI Pardubice „Telematika III“,
- 18.** výzvu IPRÚ České Budějovice „Městská a příměstská hromadná doprava“,
- 26.** výzvu IPRÚ Karlovy Vary „Nízkoemisní vozidla II“,
- 28.** výzvu IPRÚ Karlovy Vary „Terminály III“,
- 20.** Výstavba a modernizace zastávek veřejné dopravy s důrazem na multimodální vazby III.

PODPOŘENÉ PROJEKTY VE 22. VÝZVĚ IROP TELEMATIKA PRO VEŘEJNOU DOPRAVU

- městské projekty
- projekty s regionálním dopadem
- projekt s celorepublikovým dopadem



Pozn.: V Brně, Českých Budějovicích a v Plzeňském kraji jsou lokalizovány 2 projekty; stav k 1.10.2018.



Cestující si udržíme, když zvýšíme komfort přepravy

Akciová společnost 3CSAD je ryze soukromý subjekt, jehož historie se začala psát roku 1992. Tehdy se z původně státního podniku ČSAD Ostrava vyčlenily tři soukromé společnosti ČSAD Havířov, a.s., ČSAD Karviná, a.s. a ČSAD Frýdek-Místek, a.s., které se privatizovaly. Od roku 2007 působí akciová společnost 3CSAD jako jeden celek a zahrnuje nejen tři již zmíněná města, ale také Hranice a Orlovou. Předmětem podnikání je poskytování služeb v oblasti osobní dopravy, nákladní dopravy a servisních služeb. V současné době patří mezi největší a nejvýznamnější dopravní firmy v regionu Moravskoslezského kraje, každoročně přepraví více než 32 milionů cestujících. Na výroční konferenci IROP „Přínosy inteligentních dopravních systémů financovaných z ESIF“ představil ředitel divize osobní dopravy Ing. Jakub Vyvíal tři realizované projekty zaměřené na modernizaci infrastruktury a vozového parku pro veřejnou dopravu. V rámci programu IROP se jednalo o dotaci na vybudování nového přestupního terminálu v Orlové, zavedení telematiky v ČSAD Havířov a nákup bezemisních a nízkoemisních vozidel pro MHD Hranice a Frýdek-Místek.

Jak se vám podařilo uspět hned v několika dotačních projektech?

Naše společnost má v našem regionu celkem velké rozpětí služeb. Prakticky neustále se snažíme investovat do našeho zázemí, abychom cestujícím přinášeli stále větší komfort v osobní dopravě. Naším cílem je udržet si je na úkor privátní dopravy, v lepším přípa-

dě dosáhnout toho, aby cestující přibývali. To by nešlo, pokud bychom nebyli schopni nabídnout moderní, komfortní a rychlou dopravu. Pro každou naši společnost jsme proto vymysleli projekty, které zapadaly do vypsanych dotačních titulů. V případě Havířova, kde je naše společnost největší, jsme potřebovali vyřešit problematiku telematiky. V praxi to znamenalo investovat na jedné straně do zcela nového informačního systému pro cestující, na straně druhé do nového odbavovacího a platebního systému, a konečně do online dispečinku.

Jakým způsobem to společně funguje?

Nový online dispečink v Havířově dostává průběžně informace nejen o dopravě, ale také přímo z autobusů, situaci neustále vyhodnocuje i ve spolupráci s celokrajským dispečinkem. Informace se pak dostávají v reálném čase k cestujícím, kteří mají možnost vybrat si ideální spoj z jednoho místa do druhého. Na základě těchto dat si může cestující například zvolit, která zastávka pro něj bude nejvýhodnější a jaký autobus bude nejrychleji na určeném místě. Při online komunikaci mezi dispečinkem a autobusem může řidič upravit trasu tak, aby se vyhnul například dopravní nehodě apod. V přestupním uzlu si navazující spoje vzájemně vypomáhají a reagují na vzniklou situaci. Má-li například vlak zpoždění, dispečink vyhodnotí celou věc a předá informaci řidiči autobusu. Ten zhodnotí podle obsazenosti, zda bude pro cestující výhodnější na vlakový spoj čekat, či nikoliv. Nové odbavovací zařízení jednoznačně zrychlilo postup odbave-

ní. Naším záměrem bylo naučit cestující řešit nákup jízdenky i v případě nižších částek virtuálně a platit bezhotovostně nebo prostřednictvím osobní čipové karty. K tomu slouží přehledné platební terminály, které zákazníkovi nabídnou nejlepší trasu, nejvýhodnější jízdenku, případně slevu, má-li na nějakou nárok. To je ideální stav jak pro řidiče, tak pro cestujícího, který pouze nahlásí místo, kam potřebuje jet a systém udělá všechno ostatní za něj. Terminály jsou samozřejmě propojeny s naším e-shopem, kde si zákazník může z pohodlí domova dobít a nastavit svoji čipovou kartu, jak zrovna potřebuje.

Dalším velkým projektem, na který jste dostali významnou dotaci, byl nákup elektrobusů pro MHD Hranice a Frýdek-Místek.

Do Hranic jsme koupili celkem šest elektrobusů, které vzhledem k velikosti města pokryjí kompletně potřeby MHD. K tomu jsme přikoupili dva plynové autobusy do Frýdku-Místku, abychom dovybavili náš vozový park. To byla investice v hodnotě 87,88 milionů korun a výše dotace činila 80 milionů korun.

Posledním vaším projektem byla stavba nového přestupního terminálu v Orlové...

Staré nádraží absolutně nevyhovovalo požadavkům na moderní způsob přepravy, navíc bylo předimenzované. Využili jsme tedy dotačního programu na přestupní terminály a na místě starého nádraží jsme postavili menší a modernější. Doplnili jsme jej parkovištěm pro osobní auta, dále úschovnou kol na



principu cyklověží, jsou tam předprodejní kanceláře, občerstvení, sociální zařízení, čekárna a náš dispečink. Investice se vyšplhaly na 25 milionů Kč a z toho byla dotace 22 milionů Kč.

Máte již za necelý rok provozu představu, jakou úsporu vám všechny ty investice přinesou?

U vozidel lze úsporu spočítat celkem přesně, jsou to náklady na provoz, které po započtení zvýšených požadavků na servisní zázemí a podobně odhadujeme ročně na nějakých 100 tisíc Kč. To ale není nic zásadního. Dotační projekty nám hlavně šetří finance do budoucna, protože bez nich bychom nemohli investovat takové částky v krátkém čase. Abychom udrželi určitý standard komfortu přepravy osob, musíme vždy v určitém časovém harmonogramu obnovovat a investovat. Je však také potřebné přesvědčit město, aby se v tomto ohledu více angažovalo, protože se jedná o službu občanům, která má zajistit, aby se každý cestující dostal včas do práce nebo třeba k lékaři. Pokud nebude občan využívat MHD, bude jezdit autem, město bude muset investovat například do parkovišť a zcela určitě to bude mít špatný vliv na životní prostředí.

Když se podíváte zpětně na zkušenosti s těmito třemi projekty, jak hodnotíte spolupráci v rámci IROP?

Když žádáte o dotace, musíte splnit celou řadu kritérií a velkou roli hraje čas. My měli tu výhodu, že například projekt stavby přestupního terminálu jsme měli připravený v šuplíku. Kdyby tomu tak nebylo, na dotaci bychom z časových důvodů zřejmě nedosáhli. Za pozitivní považuji, že určité dotační finance jsou dnes alokované do naší ITI aglomerace, což je efektivní. Jednak nemusíme soustřeďovat s celou republikou, a hlavně zde rozhodují lidé, kteří jsou z našeho kraje a znají naše problémy. V podstatě jsme se všichni žadatelé sešli a snažili jsme se dohodnout tak, aby měly dotační projekty přínos pro každého, to znamená, aby docházelo k rovnoměrnému přidělování peněz s ohledem na potřeby.

Připravujete nyní další projekty, které by mohly být financovány z IROP?

Asi mohu prozradit, že momentálně pracujeme na projektu alternativního paliva. Máme sice v současné době elektrobusey a taky autobusy na CNG, ale to pravděpodobně nejsou paliva budoucnosti.



Přínosy inteligentních dopravních systémů – konference IROP

Výroční konference Integrovaného regionálního operačního programu proběhla 24. 10. 2018 na Technické univerzitě v Ostravě. Jejím tématem byly přínosy inteligentních dopravních systémů financovaných z Evropských strukturálních a investičních fondů. Řídicím orgánem IROP je Ministerstvo pro místní rozvoj, celková finanční alokace dosahuje výše 5,4 mld. EUR. Konference se zabývala problematikou dopravní obslužnosti, která v posledních letech trápí veškerá větší města v ČR. Účastníci konference se mohli seznámit s vizemi dalšího rozvoje dopravních systémů, současnou situací v dopravě, moderními přístupy a trendy aplikovanými v poslední době a cíli dalšího rozvoje. Praktická ukázka zdárně realizovaných projektů v konkrétních městech byla inspirací a předáním pozitivních i negativních zkušeností pro další projekty.

Vizi bezproblémového, bezpečného a efektivního cestování sdílí snad všichni občané ČR, jak ale takového stavu dosáhnout? Řešením jsou tzv. Inteligentní dopravní systémy (ITS), které zapadají do konceptu Smart Cities, tedy do konceptu strategického řízení města, obce nebo regionu, při němž jsou využívány moderní technologie tak, aby se zvyšovala kvalita života občanů a tím stoupala i ekonomická úroveň a atraktivita místa. ITS jsou tedy soubory synergicky působících dopravních projektů, protože izolované akce nemají v širším měřítku smysl. Jejich rozvoj by měl vyřešit hlavní problémy související s dopravou – tedy stoupající emise a hluk, problémy s prostorem pro parkování vozidel, časté dopravní zácpy a také dopravní nehody.

Centra měst jsou plná popojíždějících kolon

Automobilová doprava v současné chvíli dosáhla na mnoha místech takového stupně intenzity, že její další růst je neudržitelný. Řešením však není jen nová infrastruktura, ale především zapojení nových technologií. Zlepšení řízení silničního provozu, zvyšování bezpečnosti a lepší integrace MHD jsou základem.

Nutné je tedy nastavit taková omezení, regulace, příkazy a zákazy, aby docházelo k minimalizování individuální automobilové dopravy v centru měst, a přitom vytvořit natolik uživatelsky příjemnou a komfortní alternativu, aby ji občan rád a dobrovolně využíval. Zároveň je také důležité inovovat systém navigace automobilové dopravy, aby nedocházelo k nehodám a dopravním zácpám.

Bezkontaktní platební terminály v MHD

Mezi úspěšné projekty, které byly v rámci konference představeny, patřila elektronizace jízdného v MHD v Ostravě, při níž došlo k přechodu na platby bezkontaktními platebními kartami v rámci celého systému městské hromadné dopravy. Velký úspěch zaznamenal systém check-in, check-out, tedy způsob placení, při kterém cestující přiloží k terminálu platební kartu při nástupu a výstupu a systém mu sám odečte cenu jízdného. Není tedy nutné znát žádné tarify, dopravní podnik díky tomu navíc získá přehled o využívání jednotlivých linek. Platební terminály v každém voze také značně zvýšily dostupnost MHD, protože není nutné pořizovat žádné speciální karty nebo papírové jízdenky. Pro-

jekt předčil očekávání, po prvním měsíci užívání splnil cíl stanovený na půl roku.

Elektrobusy a další bezemisní nebo nízkoemisní dopravní prostředky

Dalším významným projektem, financovaným částečně z dotací z programu IROP, je prodloužení tramvajových tratí ve městě Pardubice. K dalšímu rozvoji tohoto bezemisního způsobu dopravy přispěly čtyři nové parciální trolejbusy, které disponují přídatnými bateriemi, jež se dobíjejí ve chvíli, kdy se trolejbus nachází pod trolejovým vedením. Tak následně zvládnou po určitou dobu pohánět celý trolejbus, a umožňují tak vytvoření nových linek v místech, kde není kompletní trolejové vedení. Ve Frýdku-Místku, Havířově, Karviné i Orlové došlo k nákupu několika elektrobusů a nízkoemisních autobusů s pohonem na CNG. Představen byl i nový přestupní terminál v Orlové, kde se zaměřili na zvýšenou bezpečnost cestujících při pohybu v oblasti nástupišť, vybudovali dostatečné parkoviště s možností jak P+R (zaparkovat a pokračovat dál autobusem), tak K+R (nechat se vyložit v blízkosti nádraží), nové parkoviště pro jízdní kola s úschovnou a lepší informační systém.



Cyklověž v Lysé nad Labem a vylepšení řízení dopravy v Brně

ČSAD Havířov zbudovala terminály pro placení bezkontaktními platebními kartami a na zastávky umístila sledování vozů v reálném čase, které umožňuje pozorovat aktuální zpoždění spoje. V Opavě vyrostly inteligentní zastávky MHD, vylepšující situaci zejména pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace, a v Lysé nad Labem zase došlo k výstavbě cyklověže – automatického parkovacího systému pro jízdní kola v blízkosti železničního nádraží. Kola jsou tak zabezpečena, chráněna před deštěm, a navíc se k jednotlivým kolům nedostane nikdo jiný než majitel, takže je možné si na něm nechat například pověšenou helmu. Větším projektem z oblasti silniční dopravy bylo vylepšení řízení dopravy a sběr dopravních dat v Brně, kde se budovala a rekonstruovala světelná signalizace na významných křižovatkách, která kromě jiného umožní preferenci MHD. Instalovaly se dopravní kamery, došlo k rozšíření optické sítě přenášející informace o dopravě a k instalaci LED návěstidel. Cílem byla úspora času při jízdě a eliminace dopravních nehod. Projekt opět splnil očekávání – v rámci MHD došlo k úspoře času o 42,4 %, v individuální automobilové dopravě pak o 11,6 %.

Čeho chce ITS dosáhnout?

Mezi hlavní cíle rozvoje inteligentních dopravních systémů patří:

- eliminace ztrát na lidských životech
- informovanost uživatelů dopravních systémů
- minimalizování zpoždění při přepravě, optimalizace nákladů
- eliminace bezpečnostních rizik
- vytvoření jednotného evropského dopravního prostoru
- minimalizování dopadů na životní prostředí
- zajištění maximálního komfortu při řízení dopravních prostředků
- jednotné a ucelené plánování dalšího rozvoje
- udržitelná kvalita a provoz dopravní infrastruktury v celém životním cyklu.

Dotační programy nepodporují pouze vylepšení situace uvnitř měst, ale také modernizaci a rozvoj sítí regionální silniční infrastruktury, protože synergie celého dopravního systému může fungovat pouze tehdy, když je postaráno o každou jeho část.



S blížícím se koncem roku 2018 se sleduje nejen stav čerpání Integrovaného regionálního operačního programu jako celku, ale i stav čerpání jednotlivých integrovaných nástrojů, které tvoří 27 % celkové alokace programu. První plnění, které bylo v integrovaných strategiích předpokládáno, se projeví již v tomto roce a přispěje k naplnění pravidla n+3 a výkonnostního rámce. S tím budou souviset i první rozsáhlejší změny integrovaných strategií, které budou na tyto výsledky reagovat. Stejně tak budou reagovat na aktuální absorpční kapacitu a probíhající realizaci projektů ve svém území. Údaje uváděné v následujícím článku se vztahují k datu 1. 11. 2018.

Integrované teritoriální investice (ITI)

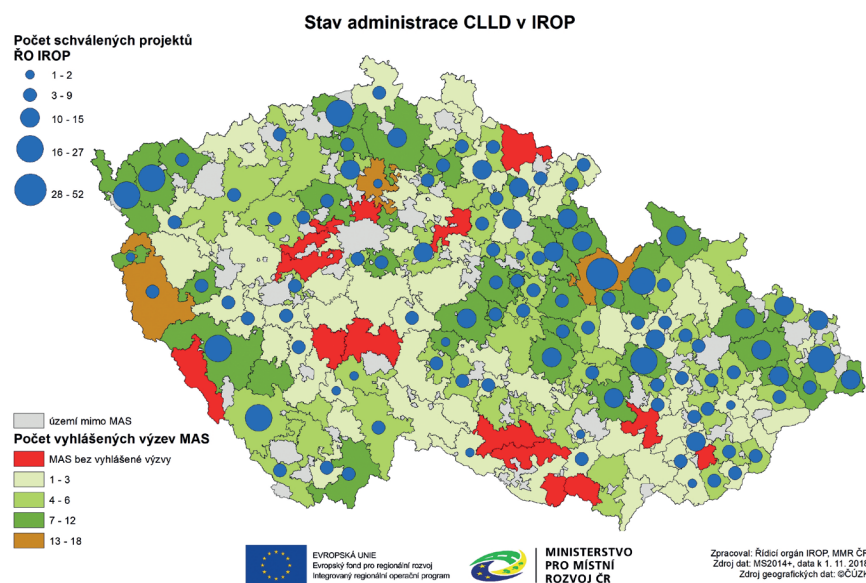
Městské aglomerace integrovaných teritoriálních investic vyhlásily celkem 139 výzev, do kterých bylo podáno 581 žádostí. V počtu vyhlášených výzev se na prvním místě již dlouhodobě umísťuje Brněnská metropolitní oblast s celkem 27 výzvami. V počtu předložených projektů je to však Ostravská aglomerace se 136 žádostmi o podporu, z toho 83 projektů je již v realizaci. Celkově prošlo hodnocením zprostředkujících subjektů jednotlivých měst již 504 projektů. Ve fyzické realizaci je 333 projektů, které jsou zaměřeny především na zlepšení dopravní infrastruktury, bezpečnost dopravy a cyklostezky, modernizaci vozového parku, školství nebo památky. U několika projektů již probíhá jejich čerpání, a to v celkové výši 1,054 mld. Kč.

Integrované plány rozvoje území (IPRÚ)

V integrovaných plánech rozvoje území vyhlásily městské aglomerace celkem 102 výzev, do kterých bylo předloženo 176 žádostí. V popředí se stále drží aglomerace Karlových Varů s 26 výzvami. V počtu předložených projektů je stav v jednotlivých aglomeracích obdobný, v rozmezí 16–38 žádostí o podporu. Ve fyzické realizaci je pod hlavičkou IPRÚ celkem 106 projektů. Stejně jako projekty ITI, jsou i projekty IPRÚ směřovány zejména do oblastí dopravní infrastruktury a vzdělávání. Čerpání realizovaných projektů se pohybuje ve výši 525 mil. Kč.

Komunitně vedený místní rozvoj (CLLD)

Místní akční skupiny (dále jen MAS) vyhlásily 773 výzev, do kterých bylo předloženo 1 565 žádostí o podporu. Celkem 164 ze 178 MAS má vyhlášenou alespoň jednu výzvu. 1 097 projektů bylo kladně vyhodnoceno MAS a předáno k závěrečnému ověření způsobilosti. 800 projektů bylo schváleno Řídicím orgánem IROP a z nich je 653 úspěšně v realizaci. Aktuální čerpání realizovaných projektů se pohybuje ve výši 214 mil. Kč. I ve výzvách MAS převažují aktivity zaměřené na podporu dopravní obslužnosti a vzdělávání.



Minimální požadavky ŘO IROP k implementaci CLLD

Řídicí orgán IROP (dále jen „ŘO IROP“) vydal k 1. 6. 2018 aktualizaci Minimálních požadavků ŘO IROP k implementaci CLLD, na základě kterých MAS zpracovávají své interní postupy. Ty MAS, které aktualizaci svých interních postupů ještě podle této revize neaktualizovaly, mají povinnost do konce roku 2018 zaslat své přepracované interní postupy. Všechny materiály jsou k dispozici na webu IROP v sekci Žadatelé a příjemci. 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 o výzvy MAS a stav projektů ve výzvách MAS, a to za každou MAS zvlášť. Tato tabulka slouží pro informaci zástupcům MAS i žadatelům. Tabulka je dostupná na webu IROP v sekci Statistika a analýzy.

Výzva č. 6 Řídicího orgánu IROP – animace a provoz MAS

Dne 28. 6. 2018 došlo k revizi výzvy ŘO IROP č. 6 Pravidel pro žadatele a pří-

jemce 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. ŘO IROP zveřejnil dodatečné dotazy k této revizi, které blíže specifikují některé podmínky a požadavky. Dotazy naleznete na webových stránkách výzvy IROP. Zároveň ŘO IROP upozorňuje MAS na Podmínky Rozhodnutí o poskytnutí dotace, které stanovují sankce za nedodržování postupů při hodnocení a výběru projektů, za porušení podmínek standardizace, za nedoložení auditu účetní závěrky, případně za nalezené pochybení v auditu účetní závěrky.

V souvislosti s provedením roční účetní závěrky Ministerstva pro místní rozvoj (dále jen „MMR“) za rok 2018 dojde 12. 12. 2018 k zastavení bezhotovostních plateb z účtu MMR. Průběžné podklady k platbám pro MAS ve SC 4.2, předložené do 8. 11. 2018, budou v letošním roce proplaceny. Zahájení plateb pro SC 4.2 bude zahájeno v polovině ledna 2019.



Stav čerpání programu a výhled do budoucna

Rok 2018 je klíčový pro čerpání všech programů financovaných z evropských strukturálních a investičních fondů. Je to první rok, kdy je nutné vyčerpat limit stanovený tzv. pravidlem n+3 a také se posuzuje pokrok realizace programu a naplňování jeho cílů v podobě věcných a finančních milníků. V obou případech může program, který nenaplní limity nebo milníky, přijít o část svých prostředků. Integrovaný regionální operační program přes počáteční zpoždění letos splní limit čerpání dle pravidla n+3 i milníky výkonnostního rámce a všechny přidělené prostředky využije.

Během roku 2018 realizace Integrovaného regionálního operačního programu významně pokročila. Řídicí orgán celkem vyhlásil 88 výzev pro předkládání žádostí o podporu za 129 mld. Kč, obdržel 10 208 žádostí o podporu v objemu 136 mld. Kč a vydal právní akty pro 5 248 projektů v objemu 74,2 mld. Kč. To odpovídá 63 % všech dostupných prostředků.

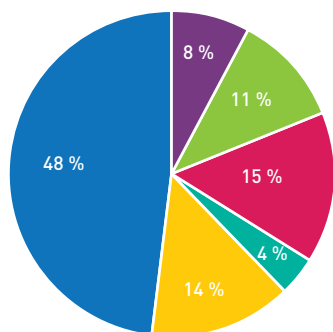
Z IROP může získat dotaci řada různých typů příjemců, od společenství vlastníků bytových jednotek přes nestátní neziskové organizace až po státní subjekty. Následující grafy zobrazují rozložení typu příjemců v projektech s vydanými právními akty. První graf vyjadřuje podíl počtu projektů dle typu příjemce. Nejvíce projektů, téměř polovinu ze všech, mají obce, naopak nejméně jich mají státní subjekty. Na druhém grafu jsou zachyceny podíly objemu projektů. Zde je vidět, že obce předkládají více menších projektů, naopak státní subjekty a kraje předkládají méně projektů, ale s větším finančním objemem. Nejvíce prostředků je přiděleno projektům, kde jsou příjemcem kraje. Nejméně prostředků si nárokují společenství vlastníků jednotek, která jsou příjemcem jen ve specifickém cíli 2.5 Snížení energetické náročnosti v sektoru bydlení. Zde předkládají projekty s průměrným rozpočtem kolem 2 mil. Kč. Naproti tomu státní subjekty mají projekty s průměrnými výdaji ve výši 72 mil. Kč.

Čerpání programu odpovídá stavu realizace schválených projektů. Platby probíhají po ukončení projektu nebo jeho etapy. Příjemci celkem předložili k 1. 11. 2018 3 526 žádostí o platbu za 21,7 mld. Kč, proplaceno je 2 676 žádostí, ve kterých příjemci obdrželi z programu 16 mld. Kč. Řídicí orgán předložil k certifikaci výdaje z proplacených žádostí o platbu v objemu 10 mld. Kč. Tento krok je zásadní pro plnění čerpání limitu dle pravidla n+3. Pravidlo n+3 stanoví, že je nutné vyčerpat prostředky přidělené programu pro rok n do tří let od doby přidělení, tedy do konce roku n+3. O prostředky, které se nestihnou do stanoveného termínu vyčerpat, bude čerpání kráceno. Limit čerpání pro IROP činí podle tohoto pravidla, aplikovaného letos poprvé, 733 mil. EUR, v přepočtu přibližně 18,9 mld. Kč. Objem žádostí o platbu předložených příjemci k proplacení k 1. 11. činí zmíněných 21,7 mld. Kč a převyšuje limit n+3 o 1,8 mld. Kč. Program tedy naplní limit čerpání dle pravidla n+3 a vyčerpá všechny přidělené prostředky.

Pro další roky je výhled plnění pravidla n+3 optimistický, dosud schválené projekty budou generovat v letech 2019 až 2021 dostatečné výdaje a předložené žádosti o platbu poskytnou významnou rezervu pro naplnění finančních limitů. Ve zbylých letech je do konce realizace programu při započtení předložených a očekávaných projektů na základě dosavadního trendu zřejmé, že pravidlo n+3 bude také bez problému naplněno.

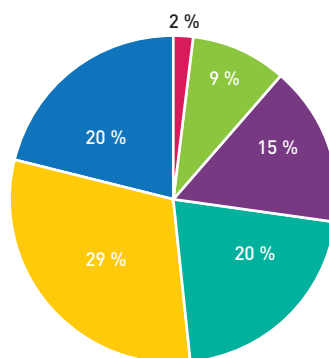
Zatímco cílem pravidla n+3 je dosáhnout plynulejšího čerpání prostředků v čase, účelem milníků stanovených pro posouzení plnění výkonnostního rámce je vyhodnotit naplňování cílů prioritních os programů a podpora těch efektivnějších os pomocí přidělení dodatečných prostředků, tzv. výkonnostní rezervy. Výkonnostní rámec se sleduje ve formě věcných a finančních milníků. Věcnými milníky jsou výstupové indikátory měřící okamžité, fyzické výstupy realizovaných projektů.

Poměry typu příjemce u projektů s právním aktem (n = 9453)



Objemy projektů s právním aktem dle typu příjemce

(z 71 417 005 843 Kč; 60 % celkové alokace IROP)



■ obec ■ kraj ■ státní příjemci ■ SVJ ■ NNO ■ soukromý sektor

Zdroj dat: MS2014+ Data k 7. 9. 2018



Finančními milníky jsou certifikované výdaje. Milníky jsou stanovené pouze pro rok 2018. Na rozdíl od pravidla n+3 se výkonnostní rámec sleduje a vyhodnocuje za prioritní osy a kategorie regionů.

Ve všech prioritních osách očekáváme naplnění milníku, nejméně na nezbytný limit plnění, který je 75 % nebo 85 %, viz poslední sloupec v následující tabulce.

Výhled naplnění finančních milníků

Prioritní osa	Finanční milník	Predikce čerpání	Předpoklad naplnění milníku v %	Limit plnění milníku v %
1	357 718 083	512 296 161	143 %	75 %
2	387 957 272	370 720 971	96 %	75 %
3 - Více rozvinuté regiony	1 344 371	1 210 467	90 %	85 %
3 - Méně rozvinuté regiony	70 983 171	64 374 478	91 %	75 %
4	13 676 909	34 964 103	256 %	85 %

Zdroj dat: MS2014+, výpočty ŘO IROP

Data k 1. 11. 2018

Finanční zdroj: celkové způsobilé výdaje.

Podle údajů uvedených příjemci ve schválených projektech budou věcné milníky naplněny nejméně na požadova-

ný limit 85 % milníku. K datu 17. 10. jsou milníky naplněny u 7 indikátorů a 7 milníků zbývá ještě naplnit. Podrobné údaje

o milnících jsou zobrazeny v následující tabulce.

Výhled naplnění věcných milníků

Prioritní osa	Název milníkového indikátoru	Měrná jednotka	Dosažená hodnota k 17. 10. 2018	Milník 2018	Odhad naplnění milníku k 31. 12. 2018	Predikce naplnění milníků
PO 1	Celková délka rekonstruovaných nebo modernizovaných silnic	km	184	104	305	293 %
PO 1	Počet nových nebo rekonstruovaných přestupních terminálů ve veřejné dopravě	Terminály	5	28	24	85 %
PO 1	Počet nově pořízených vozidel pro veřejnou dopravu	Vozidla	331	177	481	271 %
PO 1	Počet nových a modernizovaných objektů sloužících složkám IZS	Objekty	30	25	58	232 %
PO 2	Počet podpořených bytů pro sociální bydlení	Bytové jednotky	159	500	429	85 %
PO 2	Počet podniků pobírajících podporu	Podniky	30	55	47	85 %
PO 2	Podpořená pracoviště zdravotní péče	Pracoviště	12	24	70	291 %
PO 2	Počet podpořených vzdělávacích zařízení	Zařízení	142	134	500	373 %
PO 2	Počet domácností s lépe klasifikovanou spotřebou energie	Domácnosti	13 063	20 000	18 200	91 %
PO 3	Počet revitalizovaných památkových objektů	Objekty	3	8	9	112 %
PO 3	Počet územních plánů, regulačních plánů a územních studií	Dokumenty	108	45	193	429 %
PO 3 (Méně rozvinuté regiony)	Počet pořízených informačních systémů	Počet IS	8	39	101	254 %
PO 3 (Více rozvinuté regiony)	Počet pořízených informačních systémů	Počet IS	0,35	0,24	0,95	400 %
PO 4	Počet podpořených strategií komunitně vedeného místního rozvoje	Strategie	178	160	178	111 %

Zdroj dat: MS2014+, výpočty ŘO IROP

Data k 17. 10. 2018



Změna postupů při kontrole změny závazků ze smlouvy (dodatku)

Centrum pro regionální rozvoj České republiky (dále jen „Centrum“) informuje, že upravuje své postupy kontroly změny závazků ze smlouvy (dodatku) na veřejné zakázce.

Důvodem úpravy postupů je záměr Centra zjednodušit a urychlit průběžnou administraci projektu, neboť do úplného dokončení realizace projektu jsou závěry z kontroly změny závazku ze smlouvy předběžné a mohou být na základě aktuálně zjištěných skutečností přehodnoceny.

Z těchto důvodů budou výdaje spojené se změnou závazku ze smlouvy (dodatku) propláceny v jednotlivých etapách na základě dílčí projektové kontroly,

tj. zejména kontroly souladu předmětu dodatku s pravidly IROP, žádostí o podporu a samotnou uzavřenou smlouvou. Posouzení souladu se zákonem č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, v platném znění a rovněž Metodickým pokynem pro oblast zadávání zakázek pro programové období 2014–2020, v platném znění, **tzv. zakázkovou kontrolu, provede Centrum souhrnně pro všechny předložené změny závazku ze smlouvy (dodatky) nejdříve s předložením posledního výdaje k proplacení, který se vztahuje k předmětné veřejné zakázce (tj. při poslední žádosti o platbu, ve které budou uplatněny výdaje z této zakázky/smlouvy), nejspokzději**

však po ukončení závěrečné etapy projektu. Výsledky zakázkové kontroly se promítnou nejspokzději ve výstupu kontroly závěrečné žádosti o platbu.

V návaznosti na skutečnost, že Centrum provede zakázkovou kontrolu až po dokončení předmětu plnění smlouvy, je při změnách závazku z uzavřené smlouvy potřeba dbát zvýšené opatrnosti a nejlépe potenciálním pochybením předcházet tím, že již v zadávacích podmínkách budou v maximální možné míře předvídané budoucí změny závazku ze smlouvy, zejména pak podmínky pro oprávněné prodloužení plnění předmětu smlouvy (např. nepříznivé klimatické podmínky).

