



Zápis z jednání pracovní skupiny 3 – Rozvoj infrastruktury a zlepšení kvality života Řídicího výboru ITI Olomoucké aglomerace pro přípravu Strategie ITI

OA 2021 - 2027

Čas a místo: videokonference – 19.2.2021 v 10:00

Přítomni (bez titulů):

- Město Olomouc: Dušan Struna, Lenka Havránek Malenková, Petr Kolář, Petr Kladivo
- RADDIT consulting s.r.o.: Radim Misaček, Zuzana Karkoszková
- EKOTOXA s.r.o.: Zdeněk Frélich, Štěpán Vizina, Jiří Jedlička
- Beepartner, a.s.: Monika Schmidmeyerová
- Členové PS: Martina Cetková, Václav Lužný, Martin Luňáček, Tomáš Navrátil, Daniel Vitonský, Alena Macháčková, Pavel Hodulák, Michal Obrusník, Radek Dosoudil, Djamila Bekhedda, Štěpán Sittek, Petr Smítal, Stanislav Orság, Ákos Zsigrai

Program:

- Úvodní slovo
 - Petr Kladivo
 - Přivítal přítomné a poděkoval za podílení se na Strategii ITI.
 - Kontrola usnášenišchopnosti Pracovní skupiny (14 členů ze 17, PS je usnášenišchopná)
 - Návrh a schválení ověřovatele zápisu – Martin Luňáček
 - Představení programu jednání PS
 - Zaslání připomínek do 26.2. (připomínkový list)
- Prezentace zpracovatele – Zdeněk Frélich (obecná část)
 - Obecné představení, zkušenosti zpracovatele s obdobnými projekty, co je ITI (v ČR 13 aglomerací), změna území oproti minulé strategii (snížení počtu obcí, potenciální zapojení většího počtu finančních zdrojů), návaznost na předchozí PO 2014-2020, nositelem Statutární město Olomouc
 - Klíčovými subjekty přípravy ITI jsou Řídicí výbor, Pracovní skupiny, Zastupitelstvo města Olomouce
 - Přehled PS a jejich redukce oproti minulému období
 - Struktura strategie, představení již zpracovaných částí (Analytická část – analýza problémů, rozvojových potřeb a potenciálu, Analýza stakeholderů), následuje Strategická část, Implementační část, hodnocení SEA
 - Charakter integrovaných nástrojů (podpora územní dimenze, zahrnutí širšího území, integrace věcná i finanční, koncentrace na nejvýznamnější problémy, zaměření na strategické projekty)
 - U strategických projektů je důležitá je připravenost, velikost/význam pro rozvoj aglomerace, integrovanost, možnost financování v rámci územní dimenze OP. Nutnost prioritizace projektů.
 - Představení harmonogramu dalších aktivit zpracování strategie
- Prezentace zpracovatele – Radim Misaček, Jiří Jedlička (věcná část)



- Dopravní infrastruktura
 - Hlavní identifikované problémy – kvalita a bezpečnost silniční sítě nižších tříd, absence obchvatů, kvalita a nepropojenost cyklistické infrastruktury, nedostatečná obnova vozového parku veřejné dopravy, nedostatečné využití potenciálu inteligentních dopravních systémů, nedostatečné využití potenciálu dopravy v klidu
 - Rozvojové potřeby – plán obnovy infrastruktury, modernizace vozového parku, plán rozvoje a revitalizace infrastruktury pro nemotorovou dopravu, rozvoj integrovaných dopravních systémů v rámci aglomerace, řešení parkovacích zón, dobudování obchvatů a další
- Životní prostředí
 - Hlavní identifikované problémy – znečištění ovzduší z dopravy a lokálních topenišť, hlukové zatížení, napojení na vodovody a kanalizaci, snížená jakost vod, dopady změn klimatu, zhoršená kvalita veřejných prostranství, nedostateční uplatňování energeticky úsporných opatření, nárůst produkce odpadů a další
 - Rozvojové potřeby – snížení znečištění ovzduší, podpora nástrojů EVVO, adaptační opatření na změnu klimatu, komplexní řešení veřejných prostranství, podpora principů oběhového hospodářství a další
- Kulturní památky, cestovní ruch
 - Hlavní identifikované problémy – špatný technický stav, nedostatečná doprovodná infrastruktura CR, dopady pandemie COVID-19, nízké využití potenciálu a další
 - Rozvojové potřeby – investice do rekonstrukce památkových objektů, podpora místních aktérů CR, rozvoj nových forem CR a další
- Analýza stakeholderů
 - Důležitý je pohled členů PS, jací jsou pro ně klíčoví aktéři v rámci ITI OA
 - Rozhodující stakeholdeři jsou především členové ŘV, dále aktivně zapojení stakeholdeři

Diskuze:

- M. Obrusník – u problému výstavba, rekonstrukce a propojenost cyklistické infrastruktury je nyní význam 2 (střední), avšak jedná se o stejný problém jako bezpečnost silniční sítě a chybějící obchvaty, zejm. v době pandemie COVID-19, kdy lidé chtějí využívat cyklo dopravu jako dopravu do zaměstnání (také s ohledem na elektrokola). Proto by doporučoval změnit význam na 3.
 - J. Jedlička – je to někde na pomezí. Význam 2 měl evokovat, že OA v oblasti nemotorové dopravy pro denní dojíždku do zaměstnání začala dělat v posledních letech hodně. Souhlasí, že propojenost chybí a je to problém – zváží změnu významu na 3.
 - M. Obrusník – vidí tu důležitost cyklo dopravy kromě cesty do zaměstnání i v souvislosti s památkami, cestovním ruchem, takže 3 je dle něj adekvátní.
 - P. Smítal - souhlasím s M. Obrusníkem – propojení cyklo dopravou považuje za velký problém velký



- M. Obrusník – u problémů ŽP uveden nárůst produkce odpadů, který je vnímán jako regionální problém – nesouhlasí, vnímá jej jako celoplošný problém. Odpady jsou problém a OLK nemá řešenou likvidaci a recyklaci vytríděných odpadů.
 - R. Misaček – souhlasí, zpracovatel upraví. Význam ani působnost problémů však není až tak důležitý, nejedná se o exaktní hledisko. Důležité jsou problémy, které byly v analytické části identifikovány, a to pro návrhovou část – zde budou řešeny i problémy např. s významem 2 apod.
- P. Hodulák – na cyklodopravu byla vždy limitující podmínka intenzita dopravy 3000 – bude to platit i pro období 2021-2027, nebo se bude měnit? Myšleno v souvislosti s cestovním ruchem, jelikož CR se odehrává i v oblastech, kde taková intenzita dopravy není (např. Rešovské vodopády) a je pak problém uspět se žádostí.
 - R. Misaček – v tuto chvíli ještě není s řídicími orgány vyjednána finální podoba ITI, proto tento dotaz v současnosti nelze zodpovědět
 - P. Kladivo – co se týče jednání s IROPem, měly by odpadnout bodová hodnocení a bude hodnocení pouze věcných kritérií – není to ale definitivní. Intenzita asi zůstane zachována, ale prozatím se neví, s jakou hodnotou – zatím se stále jedná.
- M. Luňáček – problematika dopravy v klidu není v analytické části popsána, ale v tabulce problémů je uvedena. Bylo by proto vhodné doplnit alespoň odstavec do textu AČ. Řešení obecně směřuje k P+R a přestupu na MHD, ale upřednostňoval by obecné přeformulování na veřejnou dopravu a přestupní terminály. Kromě Prahy P+R moc nefungují, fungují spíše menší přestupní terminály dále od města
 - J. Jedlička – souhlasí, že doprava v klidu není primárně zmíněna – bude doplněno. Zmíněná řešení budou upravena. Souhlasí, že Praha s metrem jsou pro P+R ideální.
 - M. Luňáček – když lidé přijíždí do města, tak nejsou motivováni natolik, aby auto odstavili na periferii a jeli do centra veřejnou dopravou
 - J. Jedlička – motivace chybí zejména při možnosti levného a kvalitního zaparkování v centru. Řešením může být kvalitní veřejná doprava.
 - R. Misaček – souhlasí, problém je i v tom, nakolik lidi přesvědčit, aby nepoužívali IAD (např. restrikce).
- D. Bekkhelda – v AČ se u NKP a dalších památek uvádí, že se do budoucna předpokládá i realizace dalších památek – myslí se tím období ITI 2021-2027? Bude existovat seznam památek, kterých se to bude týkat? Na posledním jednání ITI bylo řečeno, že NPÚ bude schvalovat seznam památek, pro které půjde finanční podpora.
 - P. Kolář – současná varianta IROP počítá s podporou NKP na národní úrovni, v rámci ITI je plánovaná podpora i pro kulturní památky. Podpora musí být zahrnuta v rámci integrované strategie (vyjmenované strategické projekty). Schvalování seznamu památek probíhá – bude se jednat o registr NKP, který vychází v rámci sbírky zákon.
 - Š. Vizina – souhlasí, zpracovatel zvaží obecné doplnění
- M. Cetkovská – v kapitole ŽP chybí zmínka o zemědělství, ale zemědělce by bylo vhodné zapojit. V tabulce problémů u ŽP je jako problém uvedeno snížení kvality center měst – mělo by k tomu být dopsáno, že centra jsou zhoršená kvůli nedostatku místa pro novou zeleň. U větších měst se časem vytrácí dřeviny z ulic kvůli přítomnosti sítí – po odstranění stromů nelze zasadit nový právě kvůli existenci síťové infrastruktury. K tomuto problému by do tabulky měla být dopsána možnost vsakování v centrech měst.



- R. Misaček – zdůrazníme tento problém v AČ, pokud tak není učiněno. Co se týče uvedení vsakování do tabulky problémů, je otázka, zda mezi identifikovatelné problémy vypisovat hlavní příčiny a problémy které k tomu vedou. Pokud bychom měli uvést příklad zeleně, tak bychom museli uvést vše ostatní, protože u zeleně by nezůstalo – do textu není problém uvést, ale do tabulky by to bylo problematické. Zemědělství můžeme do AČ pro úplnost doplnit, ale je třeba mít na paměti, že není předmětem podpory ITI.
- P. Kolář – zemědělství je problematické ve vztahu k možnému financování z fondů. Vsakování je jednoznačně důležitý klíčový prvek.
- M. Obrusník – v Konicích řeší náměstí a bez podpory zeleně a vsakování by projekt nebyl úspěšný. Doplnění zeleně a vsakování nechává na zpracovatelích.
- R. Misaček – v cílech EU pro 2021+ je otázka klimatu zařazena mezi hlavními cíli, což se promítne i do dalších oblastí. Projekty musí vzít v úvahu i limitující faktory (např. přítomnost sítí).

Ukončení diskuze:

- Petr Kladivo – přijetí usnesení, závěrečné organizační slovo. Bude poslána prezentace, zápis a připomínkový list. Termín pro zaslání písemných připomínek tematickému koordinátorovi je 26. 2. 2021

Hlasování pracovní skupiny:

PS3/2021/2

Pracovní skupina PS3 Rozvoj infrastruktury a zlepšení kvality života:

- *bere na vědomí*

předloženou verzi analytické části integrované strategie Olomoucké aglomerace ITI na období 2021-2027

a

termín pro předložení připomínek do **26. 2. 2021**.

PRO: 14

PROTI: 0

ZDRŽEL SE: 0

NEHLASOVAL: 0

Zapsaly: Zuzana Karkoszková a Monika Schmidtmeyerová

Ve spolupráci s dalšími členy týmu

V Olomouci dne 19. 2. 2021

Ing. Martin Luňáček
ověřovatel zápisu

Mgr. Petr Kladivo, PhD.
tematický koordinátor ITI OA