



MORAVSKOSLEZSKÝ KRAJ

NÁMĚSTEK HEJTMANA KRAJE

28. října 2771/117, 702 00 Ostrava

Vážený pan
Ing. Libor Witassek, MBA
Zastupitel kraje MSK
Sluneční 1348/3
746 01 Opava

Čj.: MSK 93723/2025
Datum: 9.7.2025

Vážený pane zastupiteli,

reaguji na Vaše dotazy z jednání zastupitelstva kraje konaného dne 16. června 2025.

1. Dotaz k autonomní dopravě v kraji

V současné době není na území našeho kraje s autonomní mobilitou v rámci veřejné linkové osobní dopravy, kterou objednává kraj, uvažováno. Aktuálně ani nevíme o žádném městě, které by tento systém dopravy mělo v plánu v nejbližší době realizovat. Důvodem jsou i legislativní podmínky. Novela zákona č. 361/2000 Sb., účinná od 1. ledna 2026, umožní provoz vozidel s automatizovaným řízením pouze na úrovni SAE Level 3. To znamená, že vozidlo sice může část jízdy řídit samo, ale řidič musí být stále připraven převzít kontrolu. Pro provoz zcela autonomního systému bez řidiče by bylo aktuálně nutné vyjednat zvláštní výjimku či vyčkat na vývoj nové legislativy v této oblasti.

Ačkoli se přímo neplánuje krajský pilotní provoz, Moravskoslezský kraj považuje oblast autonomní dopravy za strategickou prioritu a aktivně ji podporuje. Automobilový průmysl a mobilita budoucnosti včetně moderních technologií jako jsou systémy částečně či do budoucna plně autonomního řízení patří mezi prioritní směry specializace Moravskoslezského kraje dle Regionální inovační strategie MSK (RIS3 MSK). Díky existenci množství velkých firem z oblasti automotive v MSK (Tatra Trucks, Hyundai, Porsche Engineering, Forvia – Hella, Vitesco Technologies, Brose, Brano Group, Škoda Vagonka, Bonatrans ad.) má tato oblast velký potenciál rozvoje. Podpora transformace firem ze sektoru automotive je také součástí Transformačního plánu MSK ve vazbě na vzdělávání zaměstnanců firem v této oblasti.

Nejdůležitějšími aktéry v rozvoji autonomní dopravy v kraji je bezesporu VŠB – Technická univerzita Ostrava. VŠB-TUO se již nyní řadí mezi lídry v oblasti automatizované mobility v celé ČR, a to právě díky spolupráce s řadou evropských výrobců automobilů a jejich dodavatelů. Aktuálně je také cílem konsorcia partnerů vedených VŠB-TUO vytvoření Národního centra autonomní mobility, ve kterém budou zastoupeni klíčoví aktéři z MSK.

Inovativní technologie pro podporu rozvoje autonomní mobility (včetně vývojových systémů kooperativní, propojené a automatizované mobility (CCAM), vývojových technologií Drive-by-Wire a evropských softwarově definovaných vozidel či vývojových senzorických systémů využívajících kamery, radary a lidary), univerzita řeší v rámci několika desítek komerčních projektů smluvního výzkumu se společnostmi VALEO, Tatra Trucks, Škoda Auto, VW, Mercedes, NXP-CZ/DE/NL, CEDA MAPS, Intens, T-Mobile, O2 či Intens Corporation. Dále jsou aktivity v této oblasti řešeny v rámci strategického projektu REFRESH, který v sobě zahrnuje aktivity

výzkumníků v rámci živé laboratoře „Industry 4.0 and Automotive Lab“. Speciálně části Mobility Lab – jejíž cílem je budování Mobility Living Lab Ostrava. V rámci aktivit Mobility Lab tak například vznikne do léta 2026 unikátní polygon pro testování automatizovaného řízení automobilů a mobilních robotických systémů v areálu VŠB – TUO.

Tým Mobility Lab z Fakulty elektrotechniky a informatiky, pod kterou spadá živá laboratoř „Industry 4.0 and Automotive Lab“ je připravováno několik pilotních řešení v oblasti automatizované mobility pro některá evropská města a také dodávky unikátních technologií pro zahraniční partnery. Na vytipovaných pilotních aplikacích Mobility Lab pracuje včetně spolupráce se Statutárním městem Ostrava s cílem aplikací pro Dopravním podnik Ostrava. VŠB-TUO v tuto chvíli připravuje ve spolupráci s městskou částí Ostrava-Poruba několik pilotních aplikací inteligentních anti-kolizních systémů a pilotní aplikaci automatizované mobility, které budou mít dopad na veřejnou dopravu. Tato aplikace bude prostřednictvím tzv. C-ITS zpráv rozesílaných bezdrátově do okolí a dále formou vizuálního upozornění informovat chodce či řidiče autobusů na vytipovaných linkách na přítomnost osob na frekventovaných a nebezpečných přechodech pro chodce. Testována bude na podzim 2025.

V rámci dlouhodobé spolupráce s korejskými partnery připravuje VŠB-TUO též v Ostravě otevření „kooperativního průmyslového centra pro vozidlo budoucnosti“ zaměřeného na vývoj pilotního řešení vzdáleně řízeného vozidla MHD a automatizovaně řízeného vozidla MHD. O možnosti využít tuto technologii do prvních autobusů v MSK univerzita jedná.

Rychlost využití těchto technologií v praxi nicméně záleží na vývoji legislativy a případné vyjednání výjimky. VŠB-TUO například usiluje o zavedení pilotní automatizované mobility formou demonstračního shuttlebusu a tento záměr již od r. 2024 diskutuje s úředníky Ministerstva dopravy ČR z důvodu udělení provozní výjimky (např. v rámci tzv. regulačního „sandboxu“ pro aplikace CCAM). Aktuálně platí, že pokud by některé z měst či kraj chtěl zavést technologie plně automatizované dopravy bez řidiče připraveného převzít řízení, musí vyjednat výjimku, jelikož to ještě zákon neumožňuje.

Kraj kromě podpory projektu REFRESH dlouhodobě podporuje inovace v automobilovém průmyslu, výzkum a vývoj řešení v oblasti umělé inteligence a chytré mobility včetně vzdělávání zaměstnanců skrze projektu TRAUTOM. Cílem je nejen urychlit vývoj a aplikace autonomních systémů v EU, ale také vychovávat nové odborníky, kteří mají možnost učit se na reálných nejmodernějších systémech. Ačkoli je využití autonomního řízení v městské hromadné dopravě v podmínkách ČR zatím na začátku, Moravskoslezský kraj v této oblasti patří díky aktivitám VŠB-TUO k průkopníkům a vytváří podmínky pro bezpečné a efektivní nasazení autonomních vozidel v MHD v budoucnosti.

2. Dotaz k informacím z tisku k výstavbě AI Gigafactory v ČR

Dle aktuálně dostupných informací je investorem projektu společnost České Radiokomunikace, přičemž projekt probíhá pod záštitou Ministerstva průmyslu a obchodu ČR. Lokalita pro výstavbu byla již stanovena, kdy se jedná o pozemek ve vlastnictví investora v Praze-Zbraslavi. S ohledem na rozsah investice, její strategickou povahu a vazbu na evropské a národní politiky v oblasti digitalizace a AI se jedná o projekt, který je primárně koordinován na úrovni státu. Z těchto důvodů nebyl kraj osloven s možností vstoupit do výběrového procesu či nabídky lokality.

Nicméně významnou roli v odborné části projektu hraje VŠB – Technická univerzita Ostrava, konkrétně superpočítačové centrum IT4Innovations, které je do projektu zapojeno jako klíčový partner. IT4Innovations přináší do projektu své rozsáhlé zkušenosti s provozem nejvýkonnějších výpočetních systémů v ČR, čímž potvrzuje vysokou odbornou kapacitu, kterou Moravskoslezský kraj v této oblasti disponuje.

Moravskoslezský kraj v tomto ohledu dlouhodobě podporuje rozvoj výzkumné a digitální infrastruktury, a to jak prostřednictvím úzké spolupráce s univerzitami a výzkumnými centry, tak v rámci své inovační strategie. V případě, že se v budoucnu otevře prostor pro rozšíření podobných projektů, jsme připraveni nabídnout kvalitní zázemí i odborné kapacity.

3. Dotazy k nesplaceným půjčkám LIBERTY

- a) právní podklad pro poskytnutí půjček bez rozhodnutí zastupitelstva
O poskytování návratných finančních výpomocí do 1 milionu Kč v jednotlivém případě fyzické nebo právnické osobě rozhoduje rada kraje na základě § 59 odst. 2 zákona o krajích. Rada kraje rozhodovala o poskytnutí návratné finanční výpomoci na základě předložených žádostí a zmocnila vedoucího odboru regionálního rozvoje a cestovního ruchu, resp. vedoucí oddělení strukturálních fondů podpisem smluv. Protože se jednalo o individuální žádosti zaměstnanců Liberty Ostrava, a.s., resp. Liberty Engineering Products Ostrava s.r.o., nebyly žádosti projednávány zastupitelstvem kraje, jako je tomu u vyhlášených programů (dotace nebo návratné finanční výpomoci).
- b) Podmínky pro poskytnutí půjčky
Podmínkou pro poskytnutí návratné finanční výpomoci ve výši 25.000 Kč bylo občanství dle § 12 zákona o krajích a zaměstnanecký poměr u společnosti Liberty Ostrava a.s. s trváním minimálně do 31. 5. 2024.
- c) Kolik příjemců půjčky bylo již v době poskytnutí půjčky v insolventci?
Insolvence žadatelů nebyla v čase podání žádosti kontrolována. Jednalo se o okamžitou pomoc ohrožené cílové skupině, přičemž ověřování případné insolvence by tuto pomoc časově omezila z důvodu administrativní náročnosti.
- d) Jaká částka z poskytnutých půjček se již nyní jeví jako nevymohatelná?
Ke dni 30.06.2025 nelze žádnou z půjček označit za nevymahatelnou. Jednotlivé pohledávky se nacházejí v různých stádiích daňového či insolvenčního řízení. V některých případech běží lhůta pro úhradu odvodu, jinde se již splácí dle sjednaných splátkových kalendářů.

S pozdravem



Ing. Šárka Šimoňáková
1.námětkyně hejtmana kraje