



**Integrovaný plán  
rozvoje území Zlín  
pro období 2014–2020**

**Mid-term evaluace  
realizace strategie IPRÚ  
Zlín**

**květen 2019**

## ZPRACOVATELSKÝ TÝM

### **Statutární město Zlín**

náměstí Míru 12, 761 40, Zlín

web: [www.zlin.eu](http://www.zlin.eu)

### **EKOTOXA s.r.o.**

Fišova 403/7, 602 00, Brno – Černá Pole

tel. 558 900 010, fax 558 900 011

e-mail: [emc@ekotoxa.cz](mailto:emc@ekotoxa.cz)

### **RADDIT consulting s.r.o.**

Fojtská 574, 739 24, Krmelín

tel.: 739 460 212

e-mail: [r.mis@raddit.cz](mailto:r.mis@raddit.cz)



Zpracovatelé děkují za účinnou spolupráci při zajišťování nezbytných podkladů i další informace manažerovi IPRÚ Zlín pro období 2014 – 2020 Ing. Jiřímu Krajčovi (oddělení koordinace projektů Magistrátu města Zlína).

# OBSAH

<b>1. ÚVOD</b> .....	<b>7</b>
1.1. ZÁKLADNÍ ÚDAJE .....	7
1.2. CÍL EVALUAČNÍ ZPRÁVY.....	7
1.3. POPIS ZÁJMOVÉHO ÚZEMÍ.....	8
<b>2. ČÁST 1: ZHODNOCENÍ PROCESŮ IMPLEMENTACE INTEGROVANÉ STRATEGIE</b> .....	<b>9</b>
2.1. EVALUAČNÍ OTÁZKA Č. 1: DO JAKÉ MÍRY JE NASTAVENÍ INTERNÍCH PROCESŮ NOSITELE IPRŮ FUNKČNÍ A EFEKTIVNÍ? .....	9
2.1.1. <i>Proces: Změny Integrované strategie</i> .....	9
2.1.2. <i>Proces: Příprava harmonogramu výzev a výzev nositele</i> .....	17
2.1.3. <i>Proces: Sběr, projednání a posouzení projektových záměrů, změny v projektech/projektových záměrech</i> <i>23</i>	23
2.1.4. <i>TOP 3 problémy a slabé stránky, které ztěžují administraci IPRŮ z pohledu nositele</i> .....	27
2.1.5. <i>TOP 3 přínosy a silné stránky, které usnadňují administraci IPRŮ z pohledu nositele</i> .....	27
2.2. SOUBOR MANAŽERSKÝCH DOPORUČENÍ .....	28
<b>3. ČÁST 2: ZHODNOCENÍ REALIZACE INTEGROVANÉ STRATEGIE</b> .....	<b>29</b>
3.1. STRUKTUROVANÉ ROZHOVORY.....	29
3.2. SOUHRN VÝSLEDKŮ DOTAZOVÁNÍ .....	31
3.2.1. <i>Do jaké míry (ve smyslu velmi – středně – málo – vůbec) jsou východiska pro realizaci ISg, tj. závěry SWOT analýzy, stále platné?</i> .....	38
3.2.2. <i>Do jaké míry (ve smyslu velmi – středně – málo – vůbec) odpovídají specifické cíle a opatření ISg aktuálním problémům a potřebám dotčeného území?</i> .....	38
3.2.3. <i>Do jaké míry (ve smyslu velmi – středně – málo – vůbec) obsahuje ISg právě taková opatření, o které je ze strany potenciálních žadatelů zájem? A proč? Primárně jde o evaluaci nástroje IPRŮ (tedy s alokací), ale je vhodné zmínit i případ, kdy je nezáměr ze strany žadatelů z důvodu nedostatečné, či absentující alokace</i> .....	39
3.2.4. <i>Do jaké míry (ve smyslu velmi – středně – málo – vůbec) jsou alokované finanční prostředky na jednotlivá opatření dostatečné pro vyřešení identifikovaných problémů a potřeb v dotčeném území v rámci témat řešených v ISg?</i> .....	39
3.2.5. <i>Do jaké míry (ve smyslu velmi – středně – málo – vůbec) dochází k naplnění strategických cílů a vize strategie jako celku?</i> .....	40
3.2.6. <i>Do jaké míry se daří naplňovat integrovanost na úrovni strategie ?</i> .....	40
<b>4. POUŽITÉ METODY</b> .....	<b>42</b>
<b>5. PŘÍPADOVÉ STUDIE</b> .....	<b>42</b>
5.1. PŘÍPADOVÁ STUDIE Č. 1 Z PRIORITYNÍ OBLASTI 1 - UDRŽITELNÁ DOPRAVA.....	42
5.1.1. <i>Úvod</i> .....	42
5.1.2. <i>Výchozí situace – popis problému</i> .....	42
5.1.3. <i>Popis integrovaného řešení v rámci ISg</i> .....	43
5.1.4. <i>Cíl projektů a očekávaný výsledek</i> .....	45
5.1.5. <i>Popis realizovaných aktivit, zapojení cílových skupin (včetně jejich kvantifikace)</i> .....	45
5.1.6. <i>Popis řešených problémů při realizaci projektu</i> .....	46
5.1.7. <i>Výstupy, výsledky a klíčové faktory jejich dosažení</i> .....	46
5.1.8. <i>Zhodnocení plnění indikátorů výstupu/výsledku</i> .....	47
5.1.9. <i>Závěr – zhodnocení naplnění cílů projektu</i> .....	48
5.1.10. <i>Zhodnocení dopadu projektu/integrovaného řešení</i> .....	49
5.1.11. <i>Grafická vizualizace změny</i> .....	49
5.2. PŘÍPADOVÁ STUDIE Č. 2 - PRIORITYNÍ OBLAST 2 - ÚSPĚŠNÁ A SOUDRŽNÁ SPOLEČNOST .....	51
5.2.1. <i>Úvod</i> .....	51
5.2.2. <i>Výchozí situace – popis problému</i> .....	51

5.2.3.	<i>Popis integrovaného řešení v rámci ISg</i> .....	51
5.2.4.	<i>Cíl projektů a očekávaný výsledek</i> .....	54
5.2.5.	<i>Popis realizovaných aktivit, zapojení cílových skupin (včetně jejich kvantifikace)</i> .....	55
5.2.6.	<i>Popis řešených problémů při realizaci projektů</i> .....	55
5.2.7.	<i>Výstupy, výsledky a klíčové faktory jejich dosažení</i> .....	55
5.2.8.	<i>Zhodnocení plnění indikátorů výstupu/výsledku</i> .....	56
5.2.9.	<i>Závěr – zhodnocení naplnění cílů projektů</i> .....	58
5.2.10.	<i>Zhodnocení dopadu projektů/integrovaného řešení</i> .....	58
5.2.11.	<i>Grafická vizualizace změny</i> .....	59
<b>6.</b>	<b>ZÁVĚR</b> .....	<b>60</b>
<b>7.</b>	<b>PŘÍLOHY</b> .....	<b>61</b>
7.1.	PŘEHLED PLNĚNÍ FINANČNÍHO PLÁNU .....	61
7.2.	PŘEHLED PLNĚNÍ INDIKÁTORŮ .....	62
7.3.	ZPRÁVA O PLNĚNÍ INTEGROVANÉ STRATEGIE ZA OBDOBÍ 1.7.2018 – 31.12.2018 .....	67

## SEZNAM ZKRATEK

Zkratka	Název
ČR	Česká republika
EFRR	Evropský fond pro regionální rozvoj
ESIF	Evropské strukturální a investiční fondy
EU	Evropská unie
IN	Integrovaný nástroj
IPRÚ	Integrovaný plán rozvoje území
ISg	Integrovaná strategie
MMR-ORP	Odbor regionální politiky Ministerstva pro místní rozvoj
MPIN	Metodický pokyn pro využití integrovaných nástrojů
MS2014+	Portál pro vyplňování a podávání elektronické žádosti o podporu projektu ze strukturálních fondů
MTE	Mid-term evaluace
NDT	Národní dotační titul
OPTP	Operační program Technická pomoc
PR	Public relations - vztahy s veřejností
RMZ	Rada města Zlína
RSK	Regionální stálá konference
RSS	Rich Site Summary - formát určený pro čtení novinek na webových stránkách a obecněji syndikaci obsahu
ŘO	Řídící orgán
ŘV	Řídící výbor
ŽP	Životní prostředí

## SEZNAM TABULEK

TABULKA 1: ZÁKLADNÍ ÚDAJE.....	7
TABULKA 2: SLOŽENÍ ŘÍDÍCÍHO VÝBORU IPRÚ ZLÍN KE KONCI SLEDOVANÉHO OBDOBÍ .....	13
TABULKA 3: PŘEHLED VYHLÁŠENÝCH VÝZEV A PŘEDLOŽENÝCH PROJEKTŮ.....	19
TABULKA 4: IDENTIFIKACE A HODNOCENÍ INDIKÁTORŮ .....	47
TABULKA 5: IDENTIFIKACE A HODNOCENÍ INDIKÁTORŮ .....	56
TABULKA 6: PŘEHLED PLNĚNÍ FINANČNÍHO PLÁNU.....	61
TABULKA 7: PŘEHLED PLNĚNÍ INDIKÁTORŮ .....	62

## SEZNAM OBRÁZKŮ

OBRÁZEK 1: ZÁJMOVÉ ÚZEMÍ IPRÚ ZLÍN .....	8
OBRÁZEK 2: ORGANIZAČNÍ STRUKTURA IPRÚ ZLÍN .....	12
OBRÁZEK 3: PŘÍPADOVÁ STUDIE Č. 1 Z PRIORITY OBLASTI 1 – UDRŽITELNÁ DOPRAVA .....	50
OBRÁZEK 4: PŘÍPADOVÁ STUDIE Č. 2 Z PRIORITY OBLASTI 2 – ÚSPĚŠNÁ A SOUDRŽNÁ SPOLEČNOST .....	59

## 1. Úvod

Hlavním cílem Mid-term evaluace realizace Integrovaného plánu rozvoje území Zlín 2014-2020 (dále také MTE IPRÚ) je vyhodnotit úspěšnost použití tohoto nástroje územní dimenze v současném programovém období, ověřit původní předpoklady formulované při přípravě IPRÚ a poskytnout podklady jak pro případnou úpravu IPRÚ ve zbývajících částech programového období, tak také pro nastavení analogického nástroje územní dimenze pro programové období 2021-2027.

Pro zpracování mid-term evaluace byla využita platná metodika hodnocení, která byla aplikována s přihlédnutím ke specifickým podmínkám dotčeného území. Klíčovými vstupy byly zejména tyto aktivity:

- Studium dokumentace archivované v souvislosti s realizací IPRÚ Zlín
- Rozhovory s manažerem IPRÚ, zaměřené zejména na postup přípravy IPRÚ Zlín, průběh jeho realizace, problémy, předpokládaná rizika i výsledky
- Rozhovory s vybranými příjemci dotací se zahrnutím hlavních typů příjemců (město, menší obec, kraj, soukromý subjekt)

Vzhledem k tomu, že město Zlín – na rozdíl od běžné praxe v ČR – důsledně respektovalo stanovisko vydané v rámci Vyhodnocení vlivů IPRÚ na ŽP dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na ŽP, ve znění pozdějších předpisů, a ve spolupráci s konzultantem pravidelně monitorovalo vývoj vlivu realizace IPRÚ na ŽP dle § 10h, odst. 1 citovaného zákona, byly k MTE IPRÚ využity také výsledky tohoto sledování za léta 2016-2018. Na druhé straně vzhledem k prokázané nízké výtěžnosti i použitelnosti metody dotazníkového šetření pro stávající i potenciální příjemce dotace z IPRÚ, nebyl tento nástroj v rámci MTE využit.

### 1.1. Základní údaje

Tabulka 1: Základní údaje

Název integrované strategie	Integrovaný plán rozvoje území Zlín pro období 2014 – 2020
Číslo integrované strategie	IPRÚ_16_01_005
Stav integrované strategie	ISg v realizaci
Sledované období od	17. 8. 2016
Sledované období do	31. 12. 2018

### 1.2. Cíl evaluační zprávy

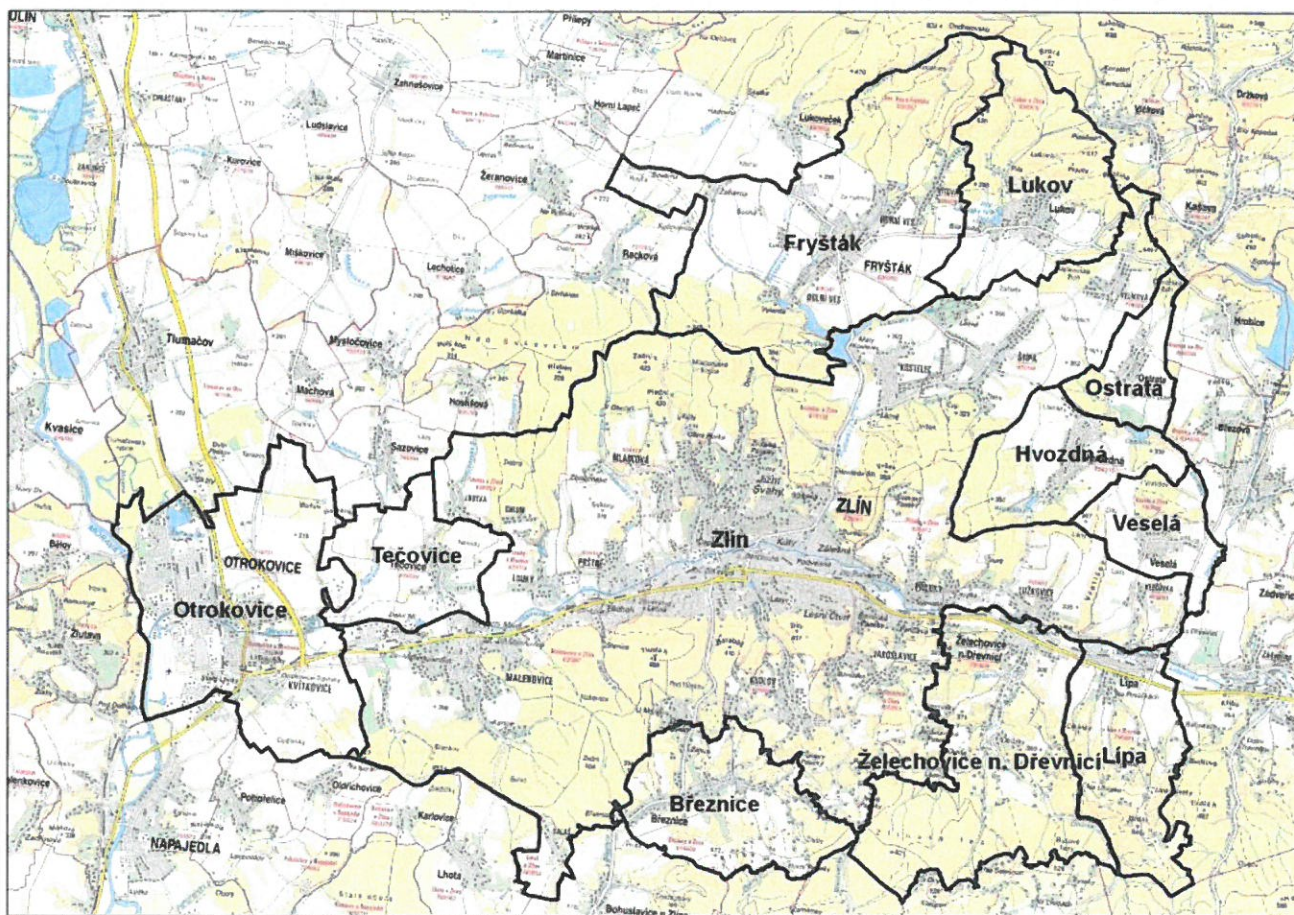
Integrovaný plán rozvoje území lze charakterizovat jako strategický dokument, který analyzuje vymezené území, popisuje jeho konkrétní problémy a potřeby a s přihlédnutím na ně a ve vazbě na možnosti financování z fondů EU stanovuje cíle a opatření, které budou naplněny realizací vzájemně provázaných (integrovaných) projektů. IPRÚ je dokumentem výrazně zaměřeným na dosažení konkrétních výsledků. Tímto nástrojem je možné využít financování intervencí z vybraných specifických cílů operačních programů v programovém období 2014-2020. Úkolem Mid-term evaluační zprávy je poskytnout informaci o dosavadním dopadu intervencí realizovaných v rámci strategie, jak z pohledu manažera IPRÚ Zlín, tak z hlediska příjemců finančních prostředků poskytnutých v rámci integrovaného plánu. Specifikem je zaměření na synergické efekty intervencí vyplývající z realizace v rámci integrovaného nástroje. V textu je

věnována pozornost také upozornění na slabá místa a naplnění rizik procesu implementace a jsou uvedena doporučení pro všechny partnery procesu.

### 1.3. Popis zájmového území

Zájmové území, které bylo vymezeno pro potřeby integrovaného plánu rozvoje území Zlín, je shodné s územím pro předkládanou evaluační zprávu a je tvořeno krajským statutárním městem Zlín, s ním bezprostředně sousedícími Otrokovicemi, městem Fryšták a dalšími osmi obcemi (Březnice, Hvozdná, Lípa, Lukov, Ostrata, Tečovice, Veselá a Želechovice nad Dřevnicí), které tvoří přirozené zázemí města.

Obrázek 1: Zájmové území IPRÚ Zlín



Evaluační období, hodnocené v této mid-term evaluační zprávě, začíná dnem následujícím po schválení integrované strategie, tj. 17.8.2016 a končí 31.12.2018.



## 2. Část 1: Zhodnocení procesů implementace integrované strategie

### 2.1. Evaluační otázka č. 1: Do jaké míry je nastavení interních procesů nositele IPRÚ funkční a efektivní?

#### 2.1.1. Proces: Změny Integrované strategie

Za realizaci integrované strategie odpovídá Nositel integrované strategie, tedy Statutární město Zlín. Nositel IPRÚ prostřednictvím níže uvedených orgánů provádí v rámci realizace IPRÚ koordinaci aktivit v souladu s harmonogramem IPRÚ, monitoruje naplňování strategie a přijímá opatření k jejímu plnění (včetně její aktualizace). Po celou dobu realizace je udržována spolupráce a komunikace mezi jednotlivými subjekty v rámci dále popsaného organizačního zajištění implementace strategie.

Aktuální implementační struktura IPRÚ Zlín

**Nositelem IPRÚ** je Statutární město Zlín v roli vedoucího partnera, a je dle stávajících pravidel zodpovědným za:

- přípravu integrované strategie a její provádění,
- naplňování principu partnerství,
- koordinaci aktivit místních aktérů v daném území,
- výběr vhodných projektů pro plnění cílů IPRÚ (prostřednictvím Řídícího výboru),
- monitorování a reporting stavu plnění IPRÚ, plnění strategie jako celku a plnění jejich schválených cílových hodnot (které vznikají agregací hodnot realizovaných projektů),
- provádění evaluací nositele a spolupráci na evaluacích zabezpečovaných MMR-ORP

#### Statutární orgány nositele

- schvalují integrovanou strategii, změny prioritních oblastí a specifických cílů strategie, změny rozpočtu specifických cílů a opatření, změny indikátorů a přijímají některá další rozhodnutí související se zajištěním implementace IPRÚ (vyhlašování výzev k předkládání projektových záměrů aj.).

#### Řídící výbor IPRÚ (složení níže v tomto textu)

- nezávislá platforma bez právní subjektivity mimo správní strukturu jádrového města v roli nositele IPRÚ
- počet členů a složení upravuje statut výboru, pravidla jednání upravuje jednací řád (viz dále)
- zajišťuje řádný průběh realizace strategie,
- vydává doporučení orgánům samospráv a statutárním orgánům zapojených partnerů,
- předsedou výboru je zástupce statutárního města Zlín
- jednání se účastní manažer IPRÚ bez hlasovacího práva,

- komunikaci s Regionální stálou konferencí zajišťuje účast člena RSK
- vydává vyjádření o souladu/nesouladu projektového záměru se strategií IPRÚ,
- minimální požadavky na Řídicí výbor jsou uvedeny v příloze č.6 MPIN.

#### **Manažer IPRÚ**

- manažerem IPRÚ Zlín je ing. Jiří Krajča, zástupce oddělení koordinace projektů Magistrátu města Zlína
- je odpovědný za každodenní řízení a koordinaci realizace strategie a za komunikaci s žadateli/příjemci, ŘO programů ESI fondů a s veřejností a spolupráci s Řídicím výborem,
- vykonává činnosti spojené s administrací integrované strategie a projektů vybraných k realizaci prostřednictvím MS2014+,
- monitoruje průběh realizace projektů (žadatelé/příjemci informují manažera),
- v pravidelných intervalech předává informace z monitorování Řídicímu výboru,
- předkládá projekty navržené potenciálními žadateli k zařazení do IPRÚ k posouzení Řídicímu výboru, aby po jeho schválení mohl být zařazen do integrované strategie jako integrovaný projekt a následně do konkrétní územně specifické výzvy. Finální rozhodnutí o schválení integrovaného projektu je v pravomoci dotčeného ŘO.

#### **Asistent manažera**

Funkce asistenta manažera není obsazena, jelikož nositel ISg dosud necítil potřebu jejího obsazení – viz příslušné texty v interních dokumentech. V případě vzniklé potřeby bude pozice dodatečně obsazena.

#### **Tematický koordinátor**

Tematickými koordinátory jsou Ing. et Ing. Martin Habuda – Prioritní oblast 1 Udržitelná doprava a Ing. Magda Černická – Prioritní oblast 2 Úspěšná a soudržná společnost.

Tematický koordinátor je:

- odpovědný manažerovi IPRÚ za sladování spolupráce subjektů v území souvisejících s daným tématem
- podílí se na vytváření partnerství mezi subjekty v rámci jednotlivých témat řešených IPRÚ,
- průběžně předává informace manažerovi IPRÚ.

#### **Pracovní skupina IPRÚ**

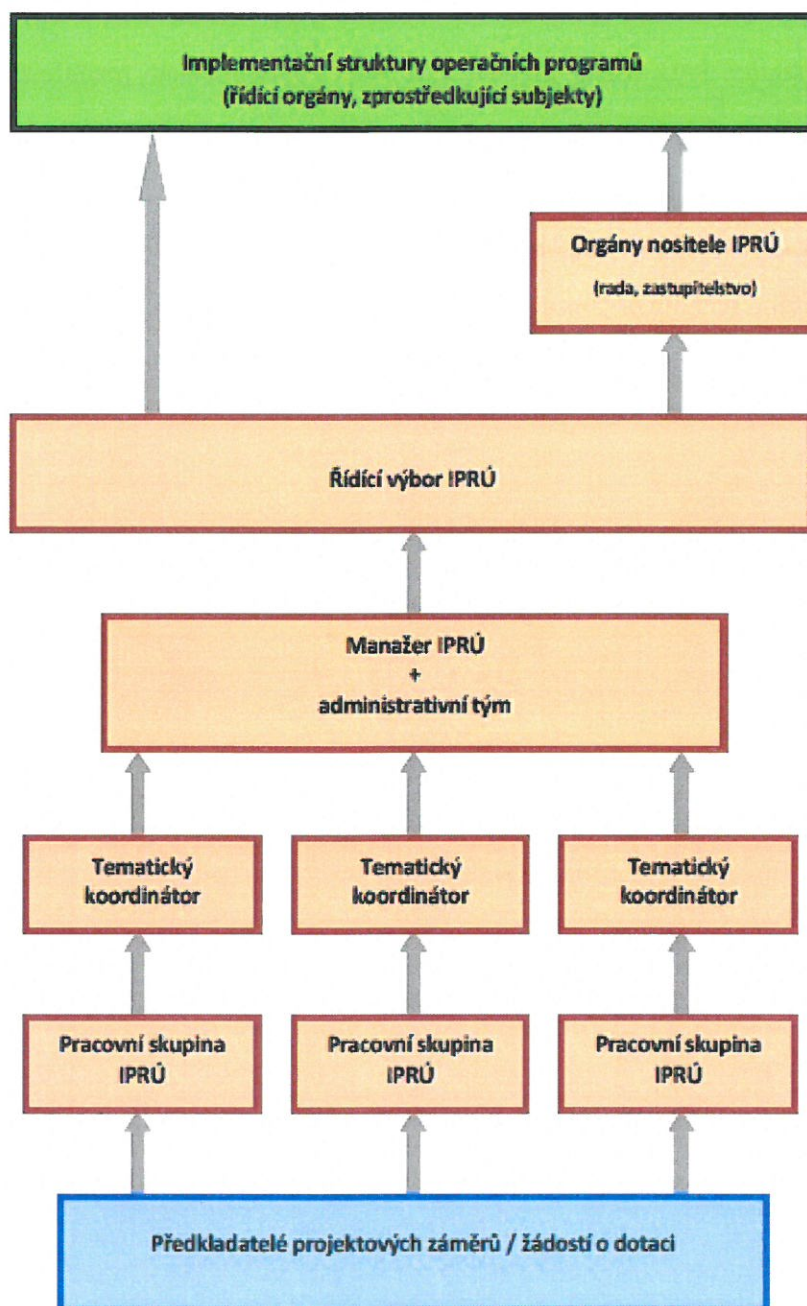
- koncentrují se zde individuální předkladatelé projektových záměrů a případně další členové z řad odborníků,
- spoluvytváří komplexní projektovou fiši složenou z několika integrovaných projektů (soubor projektových záměrů),
- předkládá kompletní projektovou fiši (soubor projektových záměrů) prostřednictvím manažera IPRÚ Řídicímu výboru IPRÚ

### **Realizátor konkrétního projektu**

- odpovídá za řádné plnění schváleného integrovaného projektu v souladu s cíli a opatřeními integrované strategie a v souladu s podmínkami příslušného operačního programu,
- spolupracuje s nositelem IPRÚ, včasně předává informace a další podklady manažerovi IPRÚ,
- poskytuje podporu nositeli IPRÚ při zpracování hodnotících zpráv,
- odpovídá za udržitelnost jím realizovaného integrovaného projektu,
- plní Podmínky Rozhodnutí o poskytnutí dotace.

Dále je uvedeno zjednodušené schéma organizační struktury IPRÚ Zlín.

Obrázek 2: Organizační struktura IPRÚ Zlín



Zastoupení a změny v implementační struktuře IPRÚ Zlín v průběhu jeho realizace

#### Složení a změny Řídícího výboru

- Ustavení Řídícího výboru bylo schváleno Zastupitelstvem města Zlína dne 23.6.2016. Na základě usnesení Zastupitelstva města Zlína ze dne 23.6.2016, byla Rada města Zlína pověřena projednáním a schválením Statutu a jednacího řádu Řídícího výboru IPRÚ Zlín, jehož přílohou je také jmenový seznam konkrétních osob delegovaných schválenými subjekty. Statut a jednací řád a jmenovité složení byly schváleny na jednání Rady města Zlína dne 29.8.2016.

- Minimální složení Řídícího výboru IPRÚ na úrovni organizací je stanoveno Metodickým pokynem pro využití integrovaných nástrojů v programovém období 2014-2020
- 1. jednání ŘV proběhlo dne 27.9.2016 – za vedení předsedy, tehdejší primátora města MUDr. Miroslava Adámka

Změny v Řídícím výboru za sledované období:

- 5.12.2016 – do Řídícího výboru IPRÚ Zlín byl doplněn zástupce Dopravní společnosti Zlín-Otrokovice, s.r.o., pan Josef Kocháň. Jednalo se pouze o doplnění konkrétního zástupce společnosti. Složení Řídícího výboru na úrovni organizací/institucí se tím nezměnilo.
- 20.2.2017 - v ŘV byl nahrazen zástupce Krajské hospodářské komory Zlínského kraje. Za paní Ing. Radku Haškovou byla nominována paní Bc. Bohdana Konečná. Jednalo se pouze o doplnění konkrétního zástupce společnosti. Složení Řídícího výboru na úrovni organizací/institucí se tím nezměnilo.
- 6.3.2017 - do ŘV byl doplněn zástupce statutárního města Zlína pan Josef Novák. Jednalo se pouze o doplnění konkrétního zástupce do té doby neobsazené pozice. Složení Řídícího výboru na úrovni organizací/institucí se tím nezměnilo.
- 11.9.2017 - v ŘV byl nahrazen zástupce Agentury pro sociální začleňování, za pana Mgr. Martina Navrátila byl nominován pan Mgr. Jan Mochták. Jednalo se pouze o nahrazení konkrétního zástupce společnosti. Složení Řídícího výboru na úrovni organizací/institucí se tím nezměnilo.
- 26.11.2018 – členy ŘV přestali být Josef Novák, Ing. Lenka Horáková a Ing. Tomáš Šenkeřík. Novými členy Řídícího výboru byli jmenováni Ing. et Ing. Jiří Korec, který byl následně jmenován i novým předsedou, Michal Čížek a Ing. Čestmír Vančura.

**Tabulka 2: Složení Řídícího výboru IPRÚ Zlín ke konci sledovaného období**

Ing. et Ing. Jiří Korec	primátor statutárního města Zlína, předseda ŘV IPRÚ
MUDr. Miroslav Adámek	náměstek primátora statutárního města Zlína
RNDr. Bedřich Landsfeld	náměstek primátora statutárního města Zlína
Jaromír Schneider	člen Zastupitelstva města Zlína
Ing. Čestmír Vančura	člen Zastupitelstva města Zlína
Michal Čížek	uvolněný člen Rady města Zlína
Ing. Jiří Krajča	manažer IPRÚ, člen bez hlasovacího práva
Ing. David Mareček	zástupce Zlínského kraje
Ing. František Žák	zástupce města Otrokovice
Josef Hutěčka	zástupce obce Březnice
prof. Ing. Vladimír Sedlařík, Ph.D.	zástupce Univerzity Tomáše Bati ve Zlíně
Zdeněk Patík	zástupce BESIP, samostatného oddělení MD ČR
Ing. Josef Kocháň	zástupce Dopravní společnosti Zlín–Otrokovice, s.r.o.
Bc. Bohdana Konečná	zástupce Krajské hospodářské komory Zlínského kraje

Mgr. Kateřina Pivoňková	zástupce NADĚJE, pobočky Zlín
Mgr. Jan Mochťák	zástupce Agentury pro sociální začleňování
Ing. Ivana Marusjaková	zástupce Úřadu práce České republiky – Krajské pobočky ve Zlíně

### **Četnost jednání řídicího výboru a pracovních skupin**

Dle statutu a jednacího řádu se řídicí výbor má scházet alespoň 2x ročně. Četnost jednání ovšem byla ve skutečnosti mnohem vyšší, některá jednání byla uskutečněna formou *per rollam*. Pracovní skupiny se scházejí ad hoc ke každé výzvě. K některým výzvám se členové pracovních skupin scházeli i opakovaně.

### **Hodnocení**

Četnost jednání Řídicího výboru je vyhovující. Složení Řídicího výboru je nastaveno vhodně, zastoupení jsou významní aktéři aglomerace.

Velmi pozitivně je hodnocena platforma pracovních skupin. Výsledkem jednání má být dohoda o konkrétní podobě řešení výzvy nositele IN. V četných případech se jednalo o velmi pracovní a konstruktivní jednání s důležitými objasněními a radami pro jednotlivé žadatele.

Ustavování ad hoc pracovních skupin ke konkrétním výzvám v situaci, kdy jsou projednávány projekty různé úrovně rozpracovanosti, není ideální. Vhodnější by byla průběžná spolupráce dotčených aktérů.

### **Změny v zaměstnanecké struktuře**

- Od doby schválení IPRÚ je pozice manažera IPRÚ obsazena stejnou osobou.
- Tematictí koordinátoři, zřízení pro každou prioritní oblast, se rovněž dosud nezměnili.
- S ohledem na to, že z OPTP nebyly poskytnuty příslušné finanční prostředky na implementaci ISg, nebyly zapojeny další osoby. Tuto situaci je potřeba do budoucna řešit.

### **Hodnocení**

Jednou z podmínek dosavadního úspěšného provádění IPRÚ je stabilita v obsazení míst manažera IPRÚ a částečně také tematických koordinátorů.

Slabinou je zatížení manažera IPRÚ v důsledku omezeného zapojení tematických koordinátorů, resp. jeho podpory dalšími pracovníky, kteří nebyli zapojeni v důsledku absence možnosti financování týmu z OPTP.

### **Doporučení**

Zajistit finanční prostředky na doplnění týmu manažera, včetně rozšíření počtu a zapojení tematických koordinátorů a také prostředky pro kontinuální fungování pracovních skupin.

### **Nejvýznamnější změny integrované strategie a zkušenosti s její administrací**

V období mezi 17. 8. 2016 a 31. 12. 2018 byly řešeny 3 změny strategie:

#### **Změna č. 1 – výčet hlavních změn:**

- Přesun části cílové hodnoty indikátoru 7 64 01 Počet parkovacích míst pro jízdní kola z Opatření 1.2.2 Propojení sídel a dobudování ucelené cyklistické infrastruktury do Opatření 1.2.1 Realizace dopravně-bezpečnostních opatření v sídlech. Jednalo se o 30 parkovacích míst pro jízdní kola. Přesun části cílové hodnoty indikátoru 7 61 00 Délka nově vybudovaných cyklostezek a cyklotras z Opatření 1.2.2 Propojení sídel a dobudování ucelené cyklistické infrastruktury do Opatření 1.2.1 Realizace dopravně-bezpečnostních opatření v sídlech. Jednalo se o 1,5 km budovaných cyklostezek/cyklotras. Šlo o přesuny mezi opatřeními v rámci SC 1.2.
- Část prostředků ve výši 5 mil. Kč (příspěvek Unie) z Opatření 1.2.2 Propojení sídel a dobudování ucelené cyklistické infrastruktury se přesunulo do Opatření 1.1.3 Zavedení elektronického odbavovacího systému v městské hromadné dopravě. Změna představovala přesun mezi opatřeními v rámci SC 1.2.
- V Opatření 2.4.1 Zajištění prostor a vybavení pro sociální podnikání došlo k doplnění indikátoru 1 01 05 - Počet nových podniků, které dostávají podporu.
- Aktualizace finančního plánu v návaznosti na předpoklad realizace projektů a skutečný vývoj v čerpání finančních prostředků, tj. přesun alokace 2017 do 2018 a přesun části prostředků v Opatření 2.2.1 Obnova kulturních památek baťovského období z roku 2018 do roku 2019.
- Úpravy formální, sjednocení terminologie, upřesnění procesů v implementační fázi strategie, časové posuny a úpravy textů s ohledem na vývoj v aglomeraci, aktualizace finančního plánu v jednotlivých letech z důvodu identifikovaných drobných odchylek způsobených vlivem zaokrouhlení.

#### **Změna č. 2 – výčet hlavních změn:**

- u Operačního programu Doprava: navýšení alokace v rámci specifického cíle 1.4, doplnění indikátoru 7 45 01, snížení cílové hodnoty indikátoru 7 45 00, přejmenování a úprava textace podopatření 1.1.1-2, posuny ve finančním plánu, vynulování příspěvku ze státního rozpočtu
- u Integrovaného regionálního operačního programu: sociální podnikání (specifický cíl 2.2) - časový posun realizace opatření 2.4.1, posun ve finančním plánu (nyní 2018, 2019 i 2020), posuny dat cílových hodnot monitorovacích indikátorů
- u Integrovaného regionálního operačního programu: silnice (specifický cíl 1.1) - časový posun realizace opatření 1.3.1, posun ve finančním plánu (nyní 2018, 2019 i 2020)
- u Integrovaného regionálního operačního programu a Operačního programu Zaměstnanost: doplnění podpory služeb pro osoby závislé na hazardních hrách (opatření 2.3.2, podopatření 2.3.2-1 a podopatření 2.3.2-2)

### Změna č. 3 – výčet hlavních změn:

Na základě průběžného šetření absorpční kapacity a připravenosti projektů v území IPRÚ Zlín v oblasti cyklodopravy bylo navrženo navýšení alokace Opatření 1.2.2 Propojení sídel a dobudování ucelené cyklistické infrastruktury, a to o 8,4 mil. Kč (příspěvek Unie). Důvodem byla nedostatečná poptávka disponibilní alokací opatření za situace, kdy:

- nebyla naplněna cílová hodnota indikátoru „délka nově vybudovaných cyklostezek a cyklotras“ (cílová hodnota opatření: 14,00 km, aktuální naplnění schválenými projekty: 8,38 km);
- ŘO IROP neumožňoval nositelům využít uspořené finanční prostředky z dříve schválených a již realizovaných projektů z důvodu vytvoření rezervy pro krytí kurzového rozdílu, proto nebylo možné využít volné prostředky z realizovaného projektu v aktivitě Cyklodoprava ve výši cca 17,2 mil. Kč (příspěvek Unie). Výše uvedená částka byla získána převodem finančních prostředků z Opatření 1.1.3 Zavedení elektronického odbavovacího systému v městské hromadné dopravě, ve kterém byl podle aktuálního šetření absorpční kapacity nejasný zájem o realizaci projektu, který nebyl připraven tak, aby mohl být realizován v souladu s aktuálním finančním plánem daného opatření na rok 2018. Navržený přesun tak umožnil vhodně využít dočasně nevyužité finanční prostředky v opatření 1.1.3.

Dále došlo k formální úpravě názvu opatření 1.1.1, kdy byl v jednom případě v textu strategie uveden chybný název.

### Zkušenosti s administrací změn

Od samotné identifikace potřeby změny strategie do jejího schválení uběhne řádově několik měsíců. Situace je způsobena dlouhými schvalovacími procesy: na straně nositele změnu odsouhlasuje Řídicí výbor a rada města, s konečnou platností ji schvaluje zastupitelstvo města. Poté změnu schvaluje odbor regionální politiky Ministerstva pro místní rozvoj ČR a řídicí orgány operačních programů.

### Hodnocení

Vzhledem k délce sledovaného období je počet změn i jejich rozsah relativně vysoký. Jak je uvedeno výše, nutnost změn byla vyvolána částečně vnějšími vlivy (podmínky financování), částečně v důsledku vývoje IPRÚ – absorpční kapacita a naplňování strategie v jednotlivých PO i opatřeních a na ní závislá realokace finančních prostředků. Cílem změn byla v naprosté většině snaha o lepší využití prostředků IPRÚ a změny vycházejí z přirozeného vývoje v území (nikoliv tedy v důsledku špatného nastavení IPRÚ).

### Doporučení:

Do budoucna je potřeba omezit četnost změn finančních plánů a indikátorů a dále je potřeba zjednodušit mechanismus schvalování změn a tím také zkrátit proces od návrhu změny po její schválení.

### **MS2014+**

Elektronický systém MS2014+ byl v průběhu procesu podrobován kritice pro svoji uživatelskou nepřívětivost, složitost i omezenou funkčnost, zejména na počátku sledovaného období. Tato skutečnost se neliší od zkušeností s používáním MS2014+ v rámci jiných nástrojů.

### Doporučení:

V následujícím programovém období upravit systém s cílem jeho vyšší uživatelské přívětivosti (vývoj



elektronických aplikací v posledních 5ti letech uvedený cíl umožňuje).

## 2.1.2. Proces: Příprava harmonogramu výzev a výzev nositele

### Popis způsobu přípravy harmonogramu výzev

**Harmonogram výzev nositele IPRÚ** projednává a schvaluje RMZ. Nositel IPRÚ zašle harmonogram vyhlášení výzev řídicímu orgánu do 10-ti pracovních dnů od doručení žádosti o zaslání. Minimálně 15 pracovních dnů před vyhlášením výzvy a při jejich změnách zasílá nositel prostřednictvím manažera IPRÚ řídicímu orgánu (pakliže to vyžaduje) k posouzení text výzvy a kritéria pro posouzení souladu projektového záměru s integrovanou strategií Řídicím výborem IPRÚ.

V návaznosti na vyhlášení výzvy vyhláší nositel IPRÚ **výzvu k předkládání projektových záměrů**, ve které oznámí termín jednání pracovní skupiny. Pracovní skupina ŘV IPRÚ (dále jen "pracovní skupina") je ustavena Řídicím výborem IPRÚ pro konkrétní opatření nebo podopatření IPRÚ Zlín. Je složena z předkladatelů projektových záměrů do příslušného opatření nebo podopatření IPRÚ a případně z dalších členů z řad odborníků, jejichž odborné zaměření koresponduje se zaměřením příslušného opatření nebo podopatření. V čele pracovní skupiny stojí příslušný tematický koordinátor, který je zodpovědný manažerovi IPRÚ a jeho prostřednictvím i Řídicímu výboru. Text a parametry výzvy připravuje manažer IPRÚ ve spolupráci s příslušným tematickým koordinátorem a jsou projednávány ŘV a schvalovány Radou města Zlína.

Ve výzvě nositele IN jsou uvedeny minimálně tyto informace:

- vazba na příslušnou výzvu řídicího orgánu,
- přiměřený časový rámec k zapojení do pracovních skupin (min. 10 pracovních dnů) a lhůta, do které mohou žadatelé předkládat projektové záměry ve standardizované podobě (fiše),
- vazba na konkrétní opatření, případně podopatření IPRÚ,
- finanční rámec nepřevyšující výši finanční alokace na dané opatření/podopatření ISg,
- požadované hodnoty indikátorů příslušného opatření/podopatření integrované strategie,
- způsob hodnocení, hodnotící kritéria Řídicího výboru,
- oprávnění předkladatelé projektových záměrů,
- formulář pro zpracování projektového záměru (fiše),
- místo a datum předložení zpracovaného projektového záměru (fiše), odpovědná kontaktní osoba (manažer IPRÚ/asistent manažera).

Ve sledovaném období došlo k zásadní změně v dokumentu „interní postupy“, kde byla rozšířena kapitola 6.2 Hodnocení projektů, a to o konkrétní hodnotící kritéria, která jsou součástí výzvy nositele IN. V rámci hodnocení jsou užívány následující skupiny kritérií:

- Kritéria pro posouzení souladu projektových záměrů s integrovanou strategií
  - Kritéria dle přílohy č. 15 MPIN v programovém období 2014-2020:
    - Projekt je v souladu s tematickým zaměřením IPRÚ, strategickým cílem a některým z jeho specifických cílů a je zařazen do jednoho opatření (podopatření).

- Potřebnost realizace projektu je odůvodněná.
  - Projekt popisuje pozitivní dopad projektu na vymezené území
  - Projekt je v souladu s harmonogramem uvedeným ve výzvě
  - Projekt má jednoznačně popsané financování v souladu s výzvou
  - Projekt má jednoznačně určené žadatele a v případě dalších zapojených subjektů je jednoznačně popsána jejich role v projektu
  - Projekt přispívá k naplnění indikátorů příslušného opatření IPRÚ
  - Projekt nepřevyšuje výši volné finanční alokace na dané opatření a výzvu nositele IPRÚ
  - Předkladatelé prokazatelně připravovali projektový záměr v koordinaci s nositelem IPRÚ a ostatními partnery
  - Výsledky projektu jsou udržitelné (pokud je relevantní - udržitelností se rozumí povinnosti dle čl. 71 nařízení č. 1303/2013)
- Environmentální kritéria
  - Doplnující hodnotící kritéria

**Tabulka 3: Přehled vyhlášených výzev a předložených projektů.**

Výzva	Specifický cíl OP - aktivita	Opatření/Podopatření IPRÚ Zlín	Alokace výzvy	Předložené projekty	Žadatel	Alokace z ESI fondů pro projekt	Poznámka
1. MŠ	IROP 2.4 - Mateřské školy	2.1.2-1 Navýšení kapacity mateřských škol v území	3 176 470,00 Kč	Stavební úpravy pro novou třídu MŠ – budova OÚ a MŠ v Lukově	obec Lukov	2 925 109,19 Kč	
2. Cyklodoprava	IROP 1.2 - Cyklodoprava	1.2.2 Propojení sídel a dobudování ucelené cyklistické infrastruktury	63 529 410,00 Kč	Cyklostezka Zlín, Příluky – Lužkovice – Klečůvka	Statutární město Zlín	21 359 360,00 Kč	
				Stezka pro pěší a cyklisty podél třídy T. Bati, ul. Lorencova – ul. Podvesná XVII	Statutární město Zlín	15 014 980,21 Kč	
3. Sociální služby	IROP 2.1 - Sociální služby	2.3.2-1 Zajištění hmotného zázemí pro poskytování sociálních služeb	25 588 236,00 Kč	Rekonstrukce objektu tř. T. Bati 1010 ve Zlíně	Statutární město Zlín	5 592 852,95 Kč	
4. Vozidla	IROP 1.2 - Vozidla	1.1.2 Modernizace vozového parku městské hromadné dopravy	90 000 000,00 Kč	Modernizace vozového parku - trolejbusy	Dopravní společnost Zlín-Otrokovice, s.r.o.	83 300 000,00 Kč	
5. Bezpečnost dopravy	IROP 1.2 - Bezpečnost dopravy	1.2.1 Realizace dopravně-bezpečnostních opatření v sídlech	60 294 118,00 Kč	Chodník v úseku 1. Zámeček – Obecní úřad, 2. Červený – odbočka Filip	obec Březnice	3 173 385,13 Kč	
				Rekonstrukce chodníků v Želechovicích nad Dřevnicí	obec Želechovice nad Dřevnicí	5 506 531,20 Kč	
				Rekonstrukce chodníků v obci Hvozdná	obec Hvozdná	6 561 113,45 Kč	
				Zlín, křižovatka ulic K Pasekám – Pasecká – Stráže, Pasecká - Klabalská	Statutární město Zlín	9 769 105,79 Kč	
6. Kulturní památky	IROP 3.1 - Kulturní památky	2.2.1 Obnova kulturních památek bařovského období	82 352 942,00 Kč	-	-	-	
7. SŠ	IROP 2.4 - Střední a vyšší odborné školy	2.1.1-2 Podpora technického a přírodovědného vzdělávání na středních a vyšších odborných školách a v rámci celoživotního vzdělávání	82 352 942,00 Kč	Gymnázium Otrokovice - Vybudování multimediální učebny, učebny chemie a biologie	Gymnázium Otrokovice	3 408 261,15 Kč	
				Zřízení strojírensko-plastikářských dílen	Střední průmyslová škola polytechnická - Centrum odborné přípravy Zlín	23 160 577,30 Kč	
				Gymnázium Zlín - Lesní čtvrť - Vybudování odborných učeben pro výuku matematiky	Gymnázium Zlín – Lesní čtvrť	6 189 174,70 Kč	
				SZŠ a VOŠZ Zlín - Modernizace výukových prostor k propojení výuky přírodovědných a zdravotnických oborů	Střední zdravotnická škola a Vyšší odborná škola zdravotnická Zlín	4 566 965,00 Kč	
				SPŠ Otrokovice - Výukové panely pro technické obory a Experimentárium	Střední průmyslová škola Otrokovice	5 888 290,00 Kč	
				SPŠ Otrokovice - Rekonstrukce a modernizace výukové kuchyně a výtahu	Střední průmyslová škola Otrokovice	5 001 468,85 Kč	
				OA T. Bati a VOŠE Zlín - Multimediální učebna pro výuku přírodovědných předmětů	Obchodní akademie Tomáše Bati a Vyšší odborná škola ekonomická Zlín	2 328 150,00 Kč	
				SPŠ Zlín – Modernizace učebny pro kontrolu a	Střední průmyslová škola	1 696 294,00 Kč	

Výzva	Specifický cíl OP - aktivita	Opatření/Podopatření IPRÚ Zlín	Alokace výzvy	Předložené projekty	Žadatel	Alokace z ESI fondů pro projekt	Poznámka
				měření	Zlín		
				Modernizace výpočetní techniky	Střední škola hotelová Zlín, s.r.o.	2 654 236,35 Kč	projekt nepodán v termínu
				Gymnázium a Jazyková škola - Vybudování praktického přírodovědného pracoviště pro výuku biologie spojenou s environmentální výchovou	Gymnázium a Jazyková škola s právem státní jazykové zkoušky Zlín	3 273 505,72 Kč	
				Vybudování odborné školní producentské firmy	Střední škola filmová, multimediální a počítačových technologií, s.r.o.	3 715 902,50 Kč	
8. Předškolní vzdělávání	IROP 2.4 - Předškolní vzdělávání	2.1.2-2 Podpora dalších forem předškolního vzdělávání	2 352 942,00 Kč	Vybudování zázemí pro lesní klub a další aktivity Na Pasece, z.s.	Na Pasece, z.s.	1 945 650,00 Kč	od realizace odstoupeno
9. ZŠ	IROP 2.4 - Základní školy	2.1.1-1 Podpora technického a přírodovědného vzdělávání na základních školách	41 176 471,00 Kč	Základní škola Zlín, Kvitková 4338, přístavba učeben	Statutární město Zlín	18 734 905,25 Kč	
				Modernizace učebny fyziky a chemie	Základní škola Fryšták, okres Zlín, příspěvková organizace	2 445 776,40 Kč	
				Modernizace odborných učeben	Základní škola Želechovice nad Dřevnicí, příspěvková organizace	4 207 500,00 Kč	projekt nepodán v termínu, byl předložen do následné 30. výzvy
				Modernizace odborných učeben na ZŠ T.G.M	město Otrokovice	1 650 741,65 Kč	
				Přírodovědné vzdělávání bez hranic na otrokovických ZŠ	město Otrokovice	1 691 821,30 Kč	
10. Sociální podnikání	IROP 2.2 - Sociální podnikání	2.4.1 Zajištění prostor a vybavení pro sociální podnikání	7 000 000,00 Kč	-	-	-	
11. Bezpečnost dopravy + Parkovací systémy	IROP 1.2 - Terminály, IROP 1.2 - Bezpečnost dopravy	1.1.1-1 Výstavba a modernizace zastávek veřejné dopravy s důrazem na multimodální vazby	52 941 177,00 Kč	Výstavba samostatného parkoviště Otrokovice - oprava komunikací a zp. ploch v okolí městské polikliniky	město Otrokovice	6 212 140,00 Kč	od realizace odstoupeno
				BEZBARIÉROVÉ ÚPRAVY A VYBAVENÍ ZASTÁVEK MHD V OTROKOVICÍCH - 1. a 2. ETAPA	město Otrokovice	14 625 494,40 Kč	projekt nepodán v termínu, byl předložen do následné 20. výzvy
12. SŠ II	IROP 2.4 - Střední a vyšší odborné školy	2.1.1-2 Podpora technického a přírodovědného vzdělávání na středních a vyšších odborných školách a v rámci celoživotního	9 528 856,00 Kč	Modernizace učeben a dílen SŠOT s. r. o.	Střední škola obchodně technická s. r. o.	6 434 500,00 Kč	

Výzva	Specifický cíl OP - aktivita	Opatření/Podopatření IPRÚ Zlín	Alokace výzvy	Předložené projekty	Žadatel	Alokace z ESI fondů pro projekt	Poznámka
		vzdělávání					
13. Sociální bydlení	IROP 2.1 - Sociální bydlení	2.3.1 Navýšení kapacity sociálního bydlení pro nízkopříjmové skupiny obyvatel	22 352 941,00 Kč	-	-	-	
14. Silnice	IROP 1.1 - Silnice	1.3.1 Modernizace napojení aglomerace na silniční síť TEN-T	52 941 177,00 Kč	Silnice III/49018: Zlín, Vršava - Jižní Svahy	Ředitelství silnic Zlínského kraje, příspěvková organizace	19 175 611,07 Kč	
15. Terminály a parkovací systémy	IROP 1.2 - Terminály	1.1.1-1 Výstavba a modernizace zastávek veřejné dopravy s důrazem na multimodální vazby	29 422 440,00 Kč	Zajištění dopravní multimodality v Želechovicích nad Dřevnicí	obec Želechovice nad Dřevnicí	4 278 752,95 Kč	
16. Sociální byty II	IROP 2.1 - Sociální bydlení	2.3.1 Navýšení kapacity sociálního bydlení pro nízkopříjmové skupiny obyvatel	44 705 882,00 Kč	Sociální bydlení Tečovice	obec Tečovice	10 344 013,32 Kč	
				Sociální bydlení v obci Veselá	obe Veselá	9 159 424,90 Kč	
				Fryšták – sociální bydlení	město Fryšták	9 771 600,00 Kč	od realizace odstoupeno
17. Památky	IROP 3.1 - Kulturní památky	2.2.1 Obnova kulturních památek bačovského období	82 352 942,00 Kč	Revitalizace Baťova mrakodrapu	Zlínský kraj	66 533 942,59 Kč	
18. ZŠ II	IROP 2.2 - Sociální podnikání	2.4.1 Zajištění prostor a vybavení pro sociální podnikání	6 566 072,00 Kč	Vybudování učeben řemeslných oborů	Statutární město Zlín	3 797 438,79 Kč	
				Vybudování počítačové učebny v CZŠ a MŠ ve Zlíně	Církevní základní škola a mateřská škola ve Zlíně	988 550,00 Kč	projekt nepodán v termínu, byl předložen do následné 30. výzvy
19. Cyklodoprava	IROP 1.2 - Cyklodoprava	1.2.2 Propojení sídel a dobudování ucelené cyklistické infrastruktury	43 147 095,00 Kč	CYKLISTICKÁ STEZKA LUKOV - FRYŠTÁK	obec Lukov	34 429 146,47 Kč	projekt stažen, byl předložen do následné 31. výzvy
20. Terminály a parkovací systémy a bezpečnost dopravy	IROP 1.2 - Terminály, IROP 1.2 - Bezpečnost dopravy	1.1.1-1 Výstavba a modernizace zastávek veřejné dopravy s důrazem na multimodální vazby	47 249 502,00 Kč	Výstavba a modernizace terminálu a parkovacího systému ve Fryštáku	město Fryšták	12 070 000,00 Kč	
				BEZBARIÉROVÉ ÚPRAVY A VYBAVENÍ ZASTÁVEK MHD V OTROKOVICÍCH	město Otrokovice	11 439 101,44 Kč	
21. Sociální podnikání	IROP 2.2 - Sociální podnikání	2.4.1 Zajištění prostor a vybavení pro sociální podnikání	7 000 000,00 Kč	Kamenictví Labradorit	Labradorit s.r.o.	2 448 000,00 Kč	
22. Trolejbusové tratě	OPD 1.4 - Vytvoření podmínek pro zvýšení využívání VHD ve městech v elektrické trakci	1.1.1-2 Modernizace a rozšiřování trolejbusových tratí	67 600 000,00 Kč	Výstavba a modernizace měřičů Zlín a Otrokovice	Dopravní společnost Zlín-Otrokovice, s.r.o.	53 941 000,00 Kč	
				Modernizace trolejové trati na Tř. 2.května, Zlín	Dopravní společnost Zlín-Otrokovice, s.r.o.	6 793 286,70 Kč	
				Prodloužení trolejové trati Otrokovice	Dopravní společnost Zlín-Otrokovice, s.r.o.	6 862 758,05 Kč	

Výzva	Specifický cíl OP - aktivita	Opatření/Podopatření IPRÚ Zlín	Alokace výzvy	Předložené projekty	Žadatel	Alokace z ESI fondů pro projekt	Poznámka
23. Sociální služby II	IROP 2.1 - Sociální služby	2.3.2-1 Zajištění hmotného zázemí pro poskytování sociálních služeb	119 411 765,00 Kč	Zvýšení dostupnosti, kvality a kapacit sociálních služeb Společnosti Podané ruce o.p.s. pro osoby závislé nebo ohrožené závislostí	Společnost Podané ruce o.p.s.	11 041 500,00 Kč	
				Zvýšení dostupnosti pomoci rodinám s dětmi	Azylový dům pro ženy a matky s dětmi o.p.s.	425 000,00 Kč	
				Zkvalitnění Centra služeb a podpory Zlín, o.p.s.	Centrum služeb a podpory Zlín, o.p.s.	13 153 197,50 Kč	
				Zkvalitnění sociálních služeb Charity Zlín	Charita Zlín	2 229 210,00 Kč	
				Zkvalitnění terénních služeb Charity sv. Anežky Otrokovice	Charita sv. Anežky Otrokovice	1 302 922,50 Kč	
24. Bezpečnost dopravy II	IROP 1.2 - Bezpečnost dopravy	1.2.1 Realizace dopravně-bezpečnostních opatření v sídlech	79 942 544,00 Kč	Bezbariérový pěší chodník v Březnici: úsek Křižovatka Filip - točna	obec Březnice	3 602 338,10 Kč	Pozn.: Definitivně byly projekty schváleny Řídicím výborem IPRÚ až 14. 1. 2019, do konce roku 2018 byly projednány v pracovní skupině.
				Rekonstrukce ul. prostoru v ulici Tř. 2. května, Zlín	Statutární město Zlín	11 985 574,19 Kč	
				Zlín, ulice Středová – oprava komunikace a stezka pro cyklisty – aktivita Bezpečnost dopravy	Statutární město Zlín	10 216 202,22 Kč	
				Cyklostezka Zlín, ulice Výletní a Tyršovo nábřeží včetně bezpečnostních opatření – aktivita Bezpečnost dopravy	Statutární město Zlín	20 938 148,11 Kč	
				Křižovatka silnice I/49 – MK Potůčky - doplnění světelné signalizace, rekonstrukce chodníku a veř. osvětlení	obec Lípa	6 949 920,64 Kč	
				Rekonstrukce a výstavba chodníku a smíšené cyklostezky v obci Veselá	obec Veselá	5 320 527,56 Kč	
				Výstavba nových chodníků v ul. Lysá, Pod Stráží, Nad Školou, 4. května a lok. Paseky - silnice III/49020 v Želechovicích nad Dřevnicí	obec Želechovice nad Dřevnicí	6 906 497,92 Kč	
				Rekonstrukce chodníku podél silnice III/43829 v Tečovicích	obec Tečovice	9 582 082,36 Kč	

### Změny a zkušenosti z přípravy výzev

V rámci harmonogramu výzev nositele docházelo v průběhu monitorovaného období k velmi častým změnám.

### Hodnocení:

Větší počet změn v harmonogramu výzev, zejména v oblasti absorpční kapacity, je obdobný, jako v případě většiny integrovaných nástrojů, tedy kdy se odhad absorpční kapacity, vytvořený v rámci přípravě strategie/nástroje, liší od samotného průběhu v době realizace. Příčinou jsou dvě. Na jedné straně se může jednat o špatný odhad aktérů při plánování a následný střet s realitou při formulaci projektů. Na druhé straně došlo ke změnám a upřesněním na straně zapojených operačních programů, tedy původně předpokládaný rozsah IPRÚ se od doby zpracování strategie měnil. Vzhledem k tomu, že IPRÚ Zlín byl připravován s velkým důrazem na zapojení stakeholderů a nositel byl velmi operativní, převažuje v tomto případě druhá příčina.

Dalším, nicméně souvisejícím problémem, který narušuje samotnou podstatu integrovanosti, je (ne)uznatelnost financování všech nezbytných a podmiňujících aktivit projektů, a takto redukovaný projekt, pak není životaschopný.

Zkušenosti IPRÚ Zlín s výzvami operačních programů jsou jinak pozitivní.

V průběhu realizace byly velmi často využívány osobní, telefonické a e-mailové konzultace. Není proto zcela zřejmé, zda jsou informace o vyhlášených výzvách na Internetových stránkách města dostačující formou informování o výzvách.

### Doporučení

Při přípravě dalšího programového období věnovat nadále pozornost absorpční kapacitě území a jednat s potenciálními příjemci o reálnosti jejich představ (včetně časových i technických možností přípravy projektů).

Ze strany MMR dodržovat kontinuitu a konzistenci podmínek realizace projektů tak, aby nedocházelo k rozporům mezi deklaracemi v době přípravy strategie a skutečnými podmínkami operačních programů.

V rámci informování o výzvách zvážit rozšíření Internetové informace (větší propagace, samostatný Web oddělený od stránek města, apod.) a podpořit mechanismus informování dalšími nástroji, které doplní uvedený oficiální systém (sociální sítě, odběr RSS, apod.).

Zpracovat informační a komunikační strategii se zaměřením na potenciální příjemce.

Využívat kontinuálních pracovních skupin (viz výše).

## **2.1.3. Proces: Sběr, projednání a posouzení projektových záměrů, změny v projektech/projektových záměrech**

### Příjem projektových záměrů

Po vyhlášení výzvy nositele IN mohou potenciální žadatelé předkládat projektové záměry k projednání do příslušné pracovní skupiny. Předkládané projektové záměry musí reagovat na identifikované problémy

(strom problémů) uvedené v IPRÚ, musí být v souladu s nastavenými cíli a opatřeními IPRÚ a zároveň musí tematicky i věcně odpovídat podporovaným aktivitám jednotlivých operačních programů. Při přípravě projektových záměrů mohou předkladatelé projektových záměrů požádat o konzultaci manažera IPRÚ nebo příslušného tematického koordinátora ohledně věcného zaměření projektových záměrů a jejich souladu s IPRÚ. Detailní informace o způsobu a termínech podávání projektových záměrů jsou ve výzvě nositele IN.

**Hodnocení je prováděno podle následujícího postupu:**

#### **Krok č. 1 Představení souborů projektových záměrů a jednotlivých projektových záměrů**

Na jednání Řídicího výboru představí manažer IPRÚ obdržené soubory projektových záměrů. K jednání může být přizván příslušný tematický koordinátor. Manažer IPRÚ informuje Řídicí výbor o stavu naplnění výzvy nositele IN prostřednictvím souborů projektových záměrů.

#### **Krok č. 2 Posouzení vlivu projektu/projektů na environmentální kritéria**

Vliv jednotlivých projektových záměrů ze souboru / souborů projektových záměrů na environmentální ukazatele integrované strategie posuzuje Řídicí výbor pomocí environmentálních kritérií, která jsou uvedena v příslušné výzvě nositele IN. Informaci, zda projektový záměr vyhovuje environmentálním kritériím, dokládá předkladatel projektového záměru formou čestného prohlášení.

2a)

Pokud projektový záměr nevyhovuje environmentálním kritériím, vydá Řídicí výbor takovému projektovému záměru vyjádření o nesouladu projektového záměru s integrovanou strategií (hodnocení pokračuje krokem č. 5).

2b)

Pokud projektový záměr vyhovuje environmentálním kritériím, pokračuje hodnocení takového projektového záměru krokem č. 3.

#### **Krok č. 3 Základní posouzení souladu projektových záměrů s integrovanou strategií**

Řídicí výbor u jednotlivých projektových záměrů posoudí splnění jednotlivých kritérií pro posouzení souladu projektových záměrů s integrovanou strategií.

Případ 3a)

Projektový záměr, který splnil všechna kritéria pro posouzení souladu projektových záměrů s integrovanou strategií v kroku č. 3, je dále posuzován v kroku č. 4.

Případ 3b)

Projektový záměr, který nesplnil některé z kritérií pro posouzení souladu projektových záměrů s integrovanou strategií v kroku č. 3, je vrácen předkladateli/pracovní skupině k přepracování (doplnění).

#### **Krok č. 4 Posouzení míry naplnění parametrů výzvy předloženými soubory projektových záměrů**

V tomto kroku jsou posuzovány soubory projektových záměrů dle těchto kritérií *finanční alokace a indikátorů příslušného opatření IPRÚ*. Řídicí výbor posuzuje jednotlivé soubory projektových záměrů v podobě, která vzešla z předcházejících kroků hodnocení, tedy v podobě po případném vyřazení nebo



odstoupení některých projektových záměrů.

#### Krok č. 4.1 Posouzení naplnění finanční alokace výzvy nositele IN předloženými soubory projektových záměrů

V tomto kroku Řídicí výbor posuzuje, zda se jedná o konkurenční soubory projektových záměrů z hlediska alokace výzvy nositele IN. V tomto ohledu jsou za konkurenční soubory projektových záměrů považovány takové soubory projektových záměrů, jejichž celkový požadavek na finanční alokaci vypočtený na základě součtu požadavků všech projektových záměrů obsažených v těchto souborech projektových záměrů převyšuje alokaci.

##### 4.1 a) Nekonkurenční soubory projektových záměrů z hlediska finanční alokace

Pokud jsou v tomto kroku soubory projektových záměrů shledány nekonkurenčními, hodnocení pokračuje krokem č. 4.2.

##### 4.1 b) Konkurenční soubory projektových záměrů z hlediska finanční alokace

Pokud jsou záměry shledány konkurenčními, hodnocení pokračuje krokem č. 4.3.

#### Krok č. 4.2 Posouzení míry přispění souborů projektových záměrů k naplnění indikátorů výzvy nositele IN – nekonkurenční situace

V tomto kroku Řídicí výbor posuzuje míru naplnění indikátorů výzvy nositele IN prostřednictvím předložených souborů projektových záměrů na základě součtu cílových hodnot indikátorů jednotlivých projektových záměrů v jednotlivých souborech projektových záměrů.

##### 4.2 a)

V případě, že se jedná o soubory projektových záměrů, které mají odpovídající příspěvek k naplnění indikátorů výzvy, vydá Řídicí výbor vyjádření o souladu projektového záměru s integrovanou strategií.

##### 4.2 b)

V případě, kdy některý z posuzovaných souborů projektových záměrů nemá odpovídající příspěvek k naplnění indikátorů výzvy, vydá Řídicí výbor vyjádření o nesouladu projektového záměru s integrovanou strategií.

#### 4.3 Posouzení míry přispění souborů projektových záměrů k naplnění indikátorů výzvy nositele IN – konkurenční situace

V tomto kroku Řídicí výbor provádí hodnocení souborů projektových záměrů prostřednictvím doplňujících hodnotících kritérií, kdy podle těchto kritérií přidělí body jednotlivým souborům projektových záměrů. Soubory projektových záměrů jsou seřazeny podle počtu dosažených bodů od nejvyššího k nejnižšímu. Při rovnosti bodů dvou či více souborů projektových záměrů se umístí na vyšší pozici soubor projektových záměrů, který obsahuje projektový záměr s nejvyšším počtem dosažených bodů. Pokud není toto kritérium rozhodné, je postupováno k projektovému záměru s druhým nejvyšším počtem bodů, atd.

##### 4.3 a)

Pokud se soubor projektových záměrů umístil nad stanovenou hranicí a současně má odpovídající příspěvek k naplnění indikátorů výzvy nositele IN, vydá Řídicí výbor jednotlivým projektovým záměrům z takto posouzeného souboru projektových záměrů vyjádření o souladu s integrovanou strategií.

##### 4.3 b)

Pokud se soubor projektových záměrů umístil nad stanovenou hranicí nebo na stanovené hranici (hranice jej rozděluje na část převyšující a část nepřevyšující alokaci výzvy nositele IN) a současně takový soubor projektových záměrů nemá odpovídající příspěvek k naplnění indikátorů výzvy nositele IN, vydá Řídicí výbor jednotlivým projektovým záměrům z takto posouzeného souboru projektových záměrů vyjádření o nesouladu s integrovanou strategií. Takto vyloučený soubor je nahrazen dalšími soubory projektových záměrů s nižším počtem dosažených bodů, které se nachází pod stanovenou hranicí a současně mají odpovídající příspěvek k naplnění indikátorů výzvy (nastane pak u nich buď případ 4.3 a) nebo 4.3 c)).

#### 4.3 c)

Pokud je soubor projektových záměrů přetnut stanovenou hranicí (hranice jej rozděluje na část převyšující a část nepřevyšující alokaci výzvy nositele IN) a současně má takový soubor projektových záměrů odpovídající příspěvek k naplnění indikátorů výzvy nositele IN, je takový soubor projektových záměrů se všemi projektovými záměry, které obsahuje, vrácen k přepracování (doplnění) a dalšímu projednání v pracovní skupině.

#### 4.3 d)

V případě ostatních souborů projektových záměrů, které se umístily pod stanovenou hranicí, vydává Řídicí výbor vyjádření o nesouladu s integrovanou strategií.

### **Krok č. 5 Vydání rozhodnutí Řídicího výboru**

Po posouzení projektových záměrů z jednotlivých souborů projektových záměrů vydává Řídicí výbor pro každý projektový záměr vyjádření o souladu/nesouladu projektového záměru s integrovanou strategií, kdy tato vyjádření vydává současně všem projektovým záměrům, které byly předloženy do dané výzvy. O konečném rozhodnutí Řídicího výboru vyhotovuje manažer IPRÚ (ve spolupráci s příslušným tematickým koordinátorem) zápis z jednání a zároveň informuje jednotlivé předkladatele projektových záměrů o usnesení Řídicího výboru.

### **Schvalování změn v projektech/projektových záměrech**

#### Hodnocení

- proces hodnocení projektů je nastaven velmi podrobně, výběr projektů probíhá zcela transparentně – skutečnost potvrzena strukturovanými rozhovory
- jsou identifikovány velmi časté změny v projektech, přičemž většinu z nich musí projednávat Řídicí výbor, což celý proces prodlužuje a komplikuje

#### Doporučení

- upravit proces tak, aby Řídicí výbor nemusel rozhodovat i o všech marginálních změnách
- Zvážit následné schvalování (resp. jeho délku) ŘO příslušného OP.

### **Vyhodnocení zkušeností s jednotlivými činnostmi**

#### Hodnocení

- institut pracovních skupin a přístup implementační struktury k žadatelům je hodnocen velmi pozitivně.
- s ohledem na nedostatek prostředků je pro distribuci výzev využíván pouze omezený počet informačních kanálů
- nedostatek prostředků pro distribuci výzev je nahrazována nasazením týmu manažera projektu (konzultace, informace) – viz rozhovory s klíčovými aktéry.

#### Doporučení

- zvýšit rozpočet pro činnost týmu manažera budoucího IN

### **2.1.4. TOP 3 problémy a slabé stránky, které ztěžují administraci IPRÚ z pohledu nositele**

Příprava a realizace integrovaného nástroje pro území přesahující standardní správní jednotku není snadné pro všechny aktéry. Každé ztěžování administrace procesu může snížit efektivitu uplatnění IN i spokojenost účastníků s realizací IN.

Hlavní problémy:

- Nutné změny Integrované strategie, vyvolané vnějšími i vnitřními vlivy. Rigidita (nízká flexibilita) strategie v průběhu její realizace (v příštím PO je vhodné nastavit strategii méně „svázaně“).
- Rozdílný přístup řídicích orgánů (např. ke kontrole výzev). Různé přístupy ke kontrole dokumentace ztěžují práci a orientaci pracovníků implementační struktury. Je žádoucí, aby do budoucna vystupovaly řídicí orgány na základě jednotného metodického prostředí.
- Zdlouhavé procesy schvalování jak ze strany relevantních OP, tak i strukturou nositele (dáno mj. i povinnou strukturou IPRÚ)

### **2.1.5. TOP 3 přínosy a silné stránky, které usnadňují administraci IPRÚ z pohledu nositele**

- Zapojení tematických koordinátorů a manažera IPRÚ do jednání se zpracovateli projektů. Princip partnerství se osvědčil, úzká komunikace a časté konzultace jsou žadatelé vnímány velmi pozitivně.
- Partnerství v regionu – spolupráce klíčových aktérů při společném naplňování IPRÚ
- Spolupráce a vzájemná výměna informací mezi ostatními oblastmi (městy) IPRÚ v ČR. Výměna informací a poukázání na různé problémy a především možnosti jejich řešení jsou pro jednotlivá města důležitým prvkem. Města IPRÚ vystupují jednotně, jejich manažeři se společně scházejí na půdě Svazu měst a obcí ČR z důvodu předávání informací. Rovněž jsou řešeny vzájemné změny strategií mezi jednotlivými městy za účelem přesunů alokací a indikátorů tak, aby byly jednotlivé strategie IPRÚ co nejlépe plněny.

## 2.2. Soubor manažerských doporučení

Pro větší přehlednost jsou jednotlivá doporučení uvedena přímo v kapitolách „Mid-term evaluace realizace strategie IPRÚ Zlín“, k nimž se vztahují, a zároveň je jejich souhrn uveden níže.

### Doporučení vyplývající ze strukturovaných rozhovorů:

- Zvýšit rozpočet pro činnost (včetně doplnění) týmu manažera budoucího IN, včetně rozšíření počtu a zapojení tematických koordinátorů.
- Omezit četnost změn finančních plánů a indikátorů a zjednodušit mechanismus schvalování změn - tím také zkrátit proces od návrhu změny po její schválení.
- Upravit systém (původní MS 2014+) s cílem jeho vyšší uživatelské přívětivosti (vývoj elektronických aplikací v posledních 5ti letech uvedenou změnu nepochybně umožňuje).
- Věnovat větší pozornost absorpční kapacitě území a jednat s potenciálními příjemci o reálnosti jejich představ (včetně časových i technických možností přípravy projektů).
- V rámci informování o výzvách zvážit rozšíření Internetové informace (větší propagace, samostatný Web oddělený od stránek města, apod.) a podpořit mechanismus informování dalšími nástroji, které doplní uvedený oficiální systém (sociální sítě, odběr RSS, apod.).
- Zpracovat informační a komunikační strategii se zaměřením na potenciální příjemce.
- Snížit rigiditu nastavení strategie, umožnit větší flexibilitu a tím i operativnost v cílení výzev a finančních plánech.
- Upravit proces tak, aby Řídící výbor nemusel rozhodovat i o všech marginálních změnách. Zvážit následné schvalování (resp. jeho délku) ŘO příslušného OP. Podporovat dlouhodobou spolupráci partnerů zapojených do strategie IPRÚ Zlín, včetně existenci kontinuálních pracovních skupin
- Analyzovat současné území IPRÚ Zlín a případně navrhnout jeho rozšíření.

## 3. Část 2: Zhodnocení realizace integrované strategie

Při získávání podkladů pro hodnocení realizace integrované strategie byla využita většina doporučených nástrojů, mezi nimiž figurují analýza dokumentace, analýza dat, individuální rozhovory, ad.

Z důvodu nízké výtěžnosti i obtížného zacílení nebyla využita metoda dotazníkového šetření, naopak důraz byl kladen na strukturované rozhovory s vybranými klíčovými aktéry a také výsledky pravidelného ročního monitorování vlivů realizace strategie na ŽP dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na ŽP, ve znění pozdějších předpisů, které Město Zlín aplikovalo, a jejíž provádění není v České republice zdaleka standardem.

### 3.1. Strukturované rozhovory

Obsah strukturovaných rozhovorů vycházel z evaluačních otázek, navržených metodikou pro Mid-term evaluaci. Byl upraven dle specifik území i zkušeností se strukturovanými rozhovory s klíčovými aktéry, které se konaly při přípravě IPRÚ. Na rozdíl od původních rozhovorů, které byly důležitým zdrojem informací o představách a záměrech potenciálních zpracovatelů projektů, které se konaly ve všech obcích zájmového území IPRÚ, byly pro účely evaluace vybrány pilotní stakeholdři, reprezentující hlavní typy klíčových aktérů – město, obec, kraj, soukromý subjekt. V úvahu také byla vzata úspěšnost (počet žádostí) aktéra v dosavadním průběhu IPRÚ – velký počet žádostí versus malý zájem o IPRÚ.

Všechna jednání byla provedena nezávislým tazatelským týmem s využitím jednotného podkladu, v případě jedné obce, která nepřihlásila v průběhu realizace IPRÚ žádný projekt, byl proveden telefonický dotaz (většina otázek strukturovaného rozhovoru by nebyla relevantní).

Dotazování byli:

- Zlínský kraj, odbor regionálního rozvoje
- Obec Lukov
- Město Otrokovice
- Obec Želechovice
- Dopravní společnost Zlín – Otrokovice
- Město Zlín
- Telefonické dotazování: Obec Ostrata

Obsah strukturovaného rozhovoru (podklad pro rozhovory, připravený ve spolupráci zpracovatele MTE a manažera IPRÚ):

**Základní informace o rozhovoru:**

<b>Dotazovaný</b>		<b>Funkce</b>	
<b>Subjekt</b>		<b>Termín</b>	
<b>Tazatel</b>		<b>Místo</b>	

Počet a převládající charakter projektů financovaných v rámci IPRÚ Zlín

## I. Celková spokojenost s IPRÚ

1. Jak velký význam má pro Vás IPRÚ?

Velmi velký	Velký	Střední	Menší	Nízký
-------------	-------	---------	-------	-------

2. Přinesla existence IPRÚ v tomto programovém období významnou změnu oproti přípravě a financování projektů v předchozím období (*zda pozitivní či negativní vyplývá z předchozí otázky*)?

3. Srovnáte-li přípravu a financování projektů v rámci IPRÚ s jinými dotačními tituly (operační programy, dotace Zlínského kraje, MAS, apod.), jsou podmínky, forma spolupráce, administrativní náročnost, rychlost, zaměření na Vaše potřeby a cíle, apod.) – je v rámci IPRÚ

lepší	Ve většině aspektů lepší	Stejná	Ve většině aspektů horší	Horší
-------	--------------------------	--------	--------------------------	-------

Uvedte prosím hlavní oblasti, v níž je příprava projektů v rámci IPRÚ

- Lepší
- Horší

4. Uvedte příklad projektu, který považujete v rámci IPRÚ za nejúspěšnější a proč?

5. Uvedte příklad projektu, který považujete v rámci IPRÚ za nejméně úspěšný a proč?

6. Domníváte se, že v dalším programovém období by byl nástroj územní dimenze typu IPRÚ pro Vaši obec subjekt, potřebný?

## II. Soulad IPRÚ s potřebami

1. Podílela se Vaše obec / organizace na přípravě IPRÚ na počátku programového období (absolvoval jste, nebo Váš předchůdce řízený rozhovor se zpracovatelem strategie IPRÚ)?

2. Odpovídá zaměření IPRÚ vašim představám a potřebám (bez ohledu na to, zda se Vaše obec / organizace účastnily rozhovorů při přípravě IPRÚ)?

3. Co Vám v obsahovém zaměření (jakou oblast lze financovat) chybí?

4. Co v obsahovém zaměření (jakou oblast lze financovat) považujete za nejcennější?

5. Co v obsahovém zaměření (jakou oblast lze financovat) považujete za zbytečnou (pro obec / organizaci)?

## III. Role v rámci IPRÚ

1. Máte dostatek informací o IPRÚ, plánu výzev, podmínkách a dalších skutečnostech, které jsou důležité pro financování Vašich projektů v rámci IPRÚ?

2. Domníváte se, že Vaše role a požadavky v rámci procesu schvalování projektů je dostatečná?

- Ano
- Ne

- V čem vidím problém

3. Domníváte se, že způsob výběru a schvalování projektů je transparentní a férový a nikoho nezvýhodňuje či neznevýhodňuje?

4. Jak byste ohodnotil/a spolupráci s manažerem (sekretariátem) IPRÚ

#### IV. Doporučení

1. Co navrhujete pro přípravu analogického dokumentu územní dimenze pro příští program, resp. co od něj očekáváte:

a) nic – domnívám se, že není potřebný

b) doporučuji nic zásadního neměnit

c) navrhuji změny (uved'te jaké) v těchto oblastech:

- Příprava nového nástroje odlišně od IPRÚ (proces, zapojení aktérů)
- Informování
- Obsahové zaměření
- Financování
- Načasování a forma výzev
- Cokoliv jiného, výše neuvedeného

### 3.2. Souhrn výsledků dotazování

V níže uvedeném souhrnu z dotazování jsou zvýrazněny převažující výsledky (barevný podkres) a v případě potřeby také citována klíčová zjištění. Souhrnné výsledky i zjištění jsou dále použity při vyhodnocování dle metodických otázek. Tam, kde to je relevantní, následuje za otázkami také doporučení zpracovatele MTE.

#### I. Celková spokojenost s IPRÚ

##### 1. Jak velký význam má pro Vás IPRÚ?

Velmi velký	Velký	Střední	Menší	Nízký
-------------	-------	---------	-------	-------

Největší význam má doposud IPRÚ pro Dopravní společnost Zlín – Otrokovice, s.r.o. (dále také „dopravní společnost“), která je v rámci IPRÚ jediným provozovatelem hromadné dopravy; v tomto případě tedy absentuje konkurence a záleží především na kvalitě žádosti. Oceňují především podporu v oblasti elektromobility, která je finančně velmi náročná, a bez podpory IPRÚ by udržení potřebného trendu bylo náročné.

Pro menší obce (Lukov a Želechovice) je význam IPRÚ velký – finanční prostředky v IPRÚ jsou dostupnější, než v případě výzev z operačních programů s celostátní působností. Projevují velký zájem o zapojení do integrovaného nástroje územní dimenze i v dalším období.

Pro Zlínský kraj je význam IPRÚ relativně malý. Z hlediska objemu finančních prostředků, které kraj čerpá, i z hlediska témat, jde pouze o jeden ze zdrojů.

#### Doporučení

- Zaměřit se při přípravě nového programového období na potřeby zejména malých obcí.

### **2. Přinesla existence IPRÚ v tomto programovém období významnou změnu oproti přípravě a financování projektů v předchozím období (zda pozitivní či negativní vyplývá z předchozí otázky)?**

Pro některé obce (Lukov) neměl IPRÚ vliv na přípravu nových projektů; Soustavně připravují větší množství projektů, hledají finanční zdroje, průběžně připravují dokumentaci. Postupně přihlašují projektové záměry do IPRÚ.

Jiné obce (Želechovice) původně prováděly projektovou přípravu bez informace, zda pro uvedený projekt bude k dispozici financování; IPRÚ jim umožnilo projekty lépe zacílit z hlediska dostupných zdrojů.

Pro velký subjekt – Zlínský kraj přinesl IPRÚ méně možností (oceňují spíše působení předchozího integrovaného nástroje IPRM na města kraje).

Dopravní společnosti se snížily zbytečně vynaložené finance na projekty, které by nebyly přijaty do operačních programů, a tedy by se nerealizovaly.

IPRÚ je pro aktéry flexibilnější, výhodnější než operační programy, NDT, resp. krajské dotace; jsou pro ně dostupnější i přijatelnější.

Akteři se však také shodli, že nastavení IPRÚ je zbytečně komplikované – viz proces rozhodování a role ŘO operačního programu. Navrhují ponechat schvalování v dalším období pouze v regionu. Alternativou by mohlo být simultánní schvalování, tedy ušetření času mezi rozhodnutím IPRÚ a na úrovni OP.

Obecné stížnosti na míru byrokracie.

#### Doporučení:

- Při přípravě nového programového období lépe informovat obce o výhodách i nevýhodách IN a nutnosti přípravy na něj
- Zjednodušit proces schvalování projektů v rámci IN

### **3. Srovnáte-li přípravu a financování projektů v rámci IPRÚ s jinými dotačními tituly (operační programy, dotace Zlínského kraje, MAS, apod.), jsou podmínky, forma spolupráce, administrativní náročnost, rychlost, zaměření na Vaše potřeby a cíle, apod.) – je v rámci IPRÚ**

lepší	Ve většině aspektů lepší	Stejná	Ve většině aspektů horší	Horší
-------	--------------------------	--------	--------------------------	-------

Obecně pozitivní hodnocení (viz označení v tabulce). Hlavní výroky:

- Lepší
  - lze dopředu plánovat (kolik je k dispozici peněz, kdo co požaduje, apod.)



- IPRÚ je pružnější, resp. je snazší se domluvit na posunutí termínu realizace apod.
  - finanční plánování, operativnost
  - redukce konkurence
  - zlepšení komunikace mezi aktéry v území „Zlín se začal bavit s okolními obcemi a některé věci se začaly společně plánovat“
- Horší
    - komplikované nastavení IPRÚ: systém MS2014+, dvě kola schvalování

Zaznívají pochybnosti o míře integrace projektů a otázka, zda by projekty neuspěly jako individuální, bez provázanosti pod střešou integrované strategie.

#### Doporučení:

- Zjednodušit proces schvalování projektů (viz výše), zejména ve fázi schvalování ŘO příslušného OP
- Zlepšit uživatelskou přívětivost následníka systému MS2014+

#### **4. Uvedte příklad projektu, který považujete v rámci IPRÚ za nejúspěšnější a proč?**

U menších obcí jako Lukov a Želechovice jsou to projekty typu cyklostezky, chodníky, rozšíření kapacit či modernizace školek a škol

Ve větším městě např. bezbariérové úpravy a vybavení zastávek MHD

Dopravní společnost - pořízení nových vozidel ve vozovém parku – náhrada vozidel za nízkoemisní.

Zlínský kraj – možnost nákupu trolejbusů (DS), projekty ve středních školách, rekonstrukce „mrakodrapu“ (architektonicky chráněného sídla kraje/KÚ).

#### Doporučení:

- I v následujícím období zachovat diverzitu projektů, která umožňuje zapojení různých typů žadatelů

#### **5. Uvedte příklad projektu, který považujete v rámci IPRÚ za nejméně úspěšný a proč?**

Nikdo neoznačil žádný projekt jako neúspěšný - spíše šlo o to, že se některé projekty nerealizovaly

Nízký zájem o sociální projekty (NNO nejsou schopny zajistit udržitelnost projektů sociálního bydlení)

Problém se zajištěním přípravy některých projektů (stavební příprava, výběrové řízení)

#### Doporučení:

- Zaměřit se na důvody neúspěšnosti sociálních projektů (výše uvedené nejsou jediné)

#### **6. Domníváte se, že v dalším programovém období by byl nástroj územní dimenze typu IPRÚ pro Vaši obec subjekt, potřebný?**

Určitě, ale mohlo by to být nastavené trochu jinak – viz výše

### Doporučení:

- Připravit IN i pro další programové období a zlepšit jeho funkčnost dle návrhů výše i jinde v tomto textu

## **II. Soulad IPRÚ s potřebami**

### **1. Podílela se Vaše obec / organizace na přípravě IPRÚ na počátku programového období (absolvoval jste, nebo Váš předchůdce řízený rozhovor se zpracovatelem strategie IPRÚ)?**

Všichni uvádějí, že se podíleli.

### Doporučení:

- Vzhledem k tomu, že způsob zapojení většiny aktérů je na vysoké úrovni, doporučujeme navázat na dosavadní výsledky (postup zapojování) i v dalším programovém období

### **2. Odpovídá zaměření IPRÚ vašim představám a potřebám (bez ohledu na to, zda se Vaše obec / organizace účastnilo rozhovorů při přípravě IPRÚ)?**

Odpovědi se různí, zčásti ano, zčásti ne.

Jako negativum je vnímáno, že přes projednání zájmu a indikované absorpční kapacity území, bylo IPRÚ následně přizpůsobeno financujícím programům a tedy ztratilo původní užší vztah k potřebám území, tedy základní rys územní dimenze (např. Lukov postrádá financování kanalizací a vodovodů – pro rozpočet jde o velké výdaje, ale IPRÚ financování neumožňuje).

Kraj si umí představit větší zapojení univerzit.

V rámci IPRÚ jsou všichni odkázáni na to, co umožňují operační programy (IROP, OPD a OPZ). Doufají, že v novém programovém období bude mít integrovaný nástroj širší záběr (viz OPŽP) a tím i větší šance na hlavní cíl – integrace.

### Hodnocení:

- Při projednávání nového integrovaného nástroje preferovat cíle územní dimenze a zabránit změnám IN oproti připravené a v území projednané podobě
- Rozšířit počet aktivně zapojených rezortních programových dokumentů, aby nedocházelo k absenci některé z důležitých oblastí (viz oblast ŽP ve stávajícím období) a došlo ke zvýšení hlavního principu strategie – tedy integrace.

### **3. Co Vám v obsahovém zaměření (jakou oblast lze financovat) chybí?**

Lukov - kanalizace, vodovody

Želechovice - oprava mostů

Otrokovice - posílení dopravy (propojování veřejné dopravy – MHD s meziměstskou dopravou)

Kraj – větší zaměření na vysoké školy a na významné projekty z podnikatelské sféry; přechod z řady menších projektů v oblasti dopravy na ty větší

Dopravní společnost - projekty v oblasti ŽP – snižování prašnosti, odpadů, ad.

#### Doporučení:

- Využít informace získané v rámci šetření při přípravě nového IN

#### **4. Co v obsahovém zaměření (jakou oblast lze financovat) považujete za nejcennější?**

Lukov – cyklostezky

Otrokovice + Dopravní společnost – doprava

Kraj - Střední školství (vybavení učeben), modernizace vozového parku, cyklostezky a obecně bezpečnost

#### Doporučení:

- Využít informace získané v rámci šetření při přípravě nového IN

#### **5. Co v obsahovém zaměření (jakou oblast lze financovat) považujete za zbytečnou (pro Vaši obec / organizaci)**

Za zbytečné se převážně nepovažuje nic. Vícekrát bylo zmíněno, že se omezeně čerpalo v sociální oblasti. Níže jsou uvedeny jen individuální připomínky:

Želechovice - nejméně nutné jsou cyklostezky (podle zbytečná investice) – lepší je využívat staré cesty a upravovat je. Např. na rozdíl od Lukova je výstavba nových cyklostezek neláká (následná údržba, osvětlení, opravy, apod).

Otrokovice – možná mírně utlumit podíl školství ve prospěch dopravy

#### Doporučení

- Diverzitu zájmu je naopak potřeba považovat za přednost. Je však potřeba zvážit princip integrace

### **III. Role v rámci IPRÚ**

#### **1. Máte dostatek informací o IPRÚ, plánu výzev, podmínkách a dalších skutečnostech, které jsou důležité pro financování Vašich projektů v rámci IPRÚ?**

Obecný souhlas s tím, že mají informací dostatek – opakující se ocenění činnosti manažera IPRÚ. Dostávají od něj všechny důležité informace a vždy je připraven ke konzultaci.

Zástupci části dotazovaných subjektů jsou v Řídícím výboru.

Doporučení:

- Navázat na dosavadní obecně oceňovaný přístup manažera IPRÚ i v dalším období

**2. Domníváte se, že Vaše role a požadavky v rámci procesu schvalování projektů je dostatečná?**

- Ano
- Ne
- V čem vidím problém

Problémy nebyly uvedeny.

Doporučení:

- Navázat na dosavadní oceňovaný způsob zapojování klíčových aktérů i v dalším období

**3. Domníváte se, že způsob výběru a schvalování projektů je transparentní a férový a nikoho nezvýhodňuje či neznevýhodňuje?**

Není přetlak projektů, takže se žádné problémy neprojevují.

Tam, kde jsou požadavky větší než dostupný objem finančních prostředků, se aktéři na platformě pracovní skupiny vždy dokáží dohodnout.

Doporučení:

- Navázat na dosavadní oceňovaný způsob zapojování klíčových aktérů do procesu výběru projektů (pracovní skupiny) i v dalším období

**4. Jak byste ohodnotil/a spolupráci s manažerem (sekretariátem) IPRÚ**

Velmi dobrá, bezproblémová

**IV. Doporučení**

**1. Co navrhujete pro přípravu analogického dokumentu územní dimenze pro příští program, resp. co od něj očekáváte:**

a) nic – domnívám se, že není potřebný

b) doporučuji nic zásadního neměnit – ojedinělý názor Otrokovic: nic neměnit

c) navrhuji změnu (uved'te jaké) v těchto oblastech:

Obecně jsou doporučovány změny, které jsou již citovány v předchozích otázkách (méně byrokracie, zacílení i na oblast ŽP, rozhodování jen v regionu, ad.). Dále je kladen důraz na větší objem finančních prostředků a větší zaměření na skutečnou integrovanost projektů).

- Načasování a forma výzev
  - Lukov – snížit administraci, založenou na „dvojím schvalování“ a tím ještě zvýšit flexibilitu integrovaného nástroje.
  - Dopravní společnost – velký časový odstup mezi dokončením strategie a vyhlášením prvních výzev.
  - Chybí sjednocení výzev bez ohledu na procesy různých OP
  - Výzvy neodpovídaly zcela původním předpokladům, daným přípravou a obsahem draftu IPRÚ. V průběhu finalizace a realizace IPRÚ byly výzvy „očesány“, takže nebylo možné realizovat projekty, se kterými se původně počítalo
  
- Cokoliv jiného, výše neuvedeného
  - Lukov: na počátku přípravy IPRÚ nebylo jasné, že se do procesu schvalování projektů vstoupí další byrokratický stupeň na úrovni OP. Je považováno za zcela zbytečný krok, který by se měl změnit.
  - Oceňována příprava IPRÚ: Obdobně by bylo rozumné postupovat i při přípravě dalšího integrovaného nástroje. Tedy svolat klíčové aktéry, zjistit potřeby, záměry, absorpční kapacitu, zásobník projektů, odhad finančních požadavků – vytvořit „dokument potřebnosti“. A pak zajistit, aby nedošlo k významným změnám ze strany národního orgánu. Bylo by dobré dopředu více vědět, co se bude podporovat, ať nevzniknou takové skluzu jako u IPRÚ.
  - Obecně zabránit změnám v průběhu přípravy nového IN (tápání na národní úrovni, změna pravidel, metodiky, apod.).
  - Manažer strategie, resp. další zaměstnanci řídicího subjektu, by měli být financováni z prostředků integrovaného nástroje, nikoliv být zaměstnancem města (spoluzodpovědnost všech členů dotčeného území).
  - Včas prodiskutovat oblasti podpory a neřešit něco, co se určitě nebude dát financovat
  - Zapojit více nových OP, aby šlo opravdu o integrovaný nástroj a diskuse k zásobníku projektů, aby šlo opravdu o integraci (vazby); např. 3 stěžejní projekty (ŽP, školství, podnikání) a kolem nich další projekty z různých oblastí (včetně zdrojů financování), které to území někam posunou.

#### Doporučení:

Z výše uvedených doporučení klíčových aktérů zvýrazňujeme zejména tyto, které jsou v souladu i se zjištěními, získanými jinými metodami (viz výše)

- Snížit administraci, založenou na „dvojím schvalování“ a tím zvýšit flexibilitu integrovaného nástroje.
- Zkrátit čas mezi dokončením nového IN a vyhlášením prvních výzev. Udržet soulad obsahu výzev a původních předpokladů (očekávání účastníků)
- Opakovat úspěšný postup přípravy IPRÚ i v rámci nového IN

- Zabránit významným změnám v průběhu přípravy nového IN
- Financovat manažera strategie, resp. další zaměstnance řídicího subjektu, z prostředků všech účastníků IN
- Včas prodiskutovat oblasti podpory
- Zapojit více programových dokumentů na národní úrovni s cílem zvýšit integraci projektů

Kromě využití strukturovaných rozhovorů s klíčovými aktéry byly navrženy evaluační otázky doplněny dalšími zdroji informací. Odpovědi na evaluační otázky tak zahrnují shrnutí předchozího textu MTE.

### **3.2.1. Do jaké míry (ve smyslu velmi – středně – málo – vůbec) jsou východiska pro realizaci ISg, tj. závěry SWOT analýzy, stále platné?**

#### **Velmi**

Vzhledem k tomu, že Analytická část Integrované strategie byla připravována kombinací analýzy dostupných dat, výsledky strukturovaných rozhovorů s klíčovými aktéry a následného projednání interpretace s pracovními skupinami a řídicím výborem, odpovídá SWOT analýza stále situaci. A to i přes pozitivní vývoj v území, který byl mimo jiné zapříčiněn i vlivem realizace IPRÚ. Posun však nebyl natolik velký, aby intervence eliminovaly některé slabé stránky a také vnější vlivy, které aktéři v území neovlivní, nebyly natolik silné, aby změnil platnost SWOT.

### **3.2.2. Do jaké míry (ve smyslu velmi – středně – málo – vůbec) odpovídají specifické cíle a opatření ISg aktuálním problémům a potřebám dotčeného území?**

#### **Středně**

- V oblasti dopravy a památek odpovídají specifické cíle aktuálním problémům. V případě památek byl specifický cíl naplněn.
- V případě středního školství odpovídají specifické cíle a opatření stále aktuální potřebě ke dni zpracování evaluační zprávy, protože projekty nebyly ve většině případů dosud realizovány (po jejich realizaci se potřeby/problémy sníží). Z této situace se vymyká potřeba mateřských škol (je aktuálně nižší) vzhledem k demografickému vývoji v území.
- V rámci některých aktivit, především v oblastech školství a dopravy, již nezůstává dostatek prostředků na to, aby byla uspokojena veškerá poptávka. Například ve 24. výzvě na bezpečnost dopravy došlo k převýšení alokace výzvy a opatření 1.2.1 předloženými projekty o desítky milionů.
- V sociální oblasti se musely hledat náhradní projekty, které se zřejmě nakonec našly. Na neinvestiční část sociálních služeb se projekty nacházejí velmi těžko.
- Rovněž by bylo třeba řešit oblast životního prostředí a výzkum a vývoj, na které IPRÚ Zlín prostředky vyčleněny nebyly.

**3.2.3. Do jaké míry (ve smyslu velmi – středně – málo – vůbec) obsahuje ISg právě taková opatření, o které je ze strany potenciálních žadatelů zájem? A proč? Primárně jde o evaluaci nástroje IPRÚ (tedy s alokací), ale je vhodné zmínit i případ, kdy je nezájem ze strany žadatelů z důvodu nedostatečné, či absentující alokace.**

**Středně**

- Při přípravě strategie nebyly známy všechny omezující podmínky operačních programů. Nyní se ukazuje, že některé projekty nejsou proveditelné dle původního očekávání. Byla zintenzivněna komunikace s potenciálními realizátory projektů, konají se pravidelné schůzky s nejvýznamnějšími partnerskými subjekty.
- Dochází ke zpožděním projektů. Finanční plán IPRÚ Zlín stanovený na rok 2018 nebyl dodržen. Řídící orgány nyní umožňují přesuny do dalších let.
  - u IROP je předpoklad dohnání ztráty z předešlých let v roce 2019.
  - u OPD se nejeví reálné čerpání od roku 2019. Nicméně u SC 1.4 jsou všechny prostředky již alokovány, mělo by tedy dojít pouze k pozdějšímu čerpání. Co se týká SC 2.3, rovněž zde dojde k pozdějšímu čerpání. Předpokládá se alokování většiny prostředků v rámci aktuálně vyhlášené výzvy.
  - u OPZ je rovněž aktuálně vyhlášená výzva (SC 2.1.1), čerpání v roce 2019 se jeví nepravděpodobné. S ohledem na průzkum absorpčních kapacit se zdá být výše alokace příliš vysoká na to, aby mohla být aktuálně beze zbytku vyčerpána.
  - v současné době byla zintenzivněna komunikace s potenciálními žadateli. Nastalé situace budou řešeny s řídicími orgány.

**3.2.4. Do jaké míry (ve smyslu velmi – středně – málo – vůbec) jsou alokované finanční prostředky na jednotlivá opatření dostatečné pro vyřešení identifikovaných problémů a potřeb v dotčeném území v rámci témat řešených v ISg?**

Nedostatek prostředků se projevuje ve školství a dopravě. Například ve 24. výzvě na bezpečnost dopravy došlo k převýšení alokace výzvy a opatření 1.2.1 předloženými projekty o desítky milionů. Rovněž u vozidel městské hromadné dopravy je z průzkumu absorpční kapacity zřejmé, že by bylo reálné vyčerpat mnohem vyšší částku, než tu, která je schválena akceptačními dopisy. U základních i středních škol je alokace téměř vyčerpána, nicméně další projekty se v území připravují, což je patrné zejména z telefonických dotazů žadatelů. Rovněž ostatní aglomerace IPRÚ či ITI v dopravě i školství čerpají, a tudíž převod prostředků z jiného města v těchto oblastech není aktuálně příliš reálný.

V ostatních oblastech, kde byly prostředky přiděleny, tj. památky a sociální oblast, je prostředků dostatek.

### 3.2.5. Do jaké míry (ve smyslu velmi – středně – málo – vůbec) dochází k naplnění strategických cílů a vize strategie jako celku?

#### Vize:

Území města Zlína, Otrokovice a měst a obcí v jejich zázemí (území IPRÚ) je prosperujícím, vzdělaným, dynamicky a udržitelně se rozvíjejícím centrem Zlínského kraje, navazujícím na historický odkaz Tomáše Bati. V území je zajištěna dobře fungující technická infrastruktura, dopravní obslužnost a kvalitní životní prostředí a území tak je atraktivním a příjemným místem s vysokou kvalitou života všech generací svých obyvatel.

#### Hodnocení:

Vzhledem k tomu, že naplnění vize je dlouhodobá záležitost lze pouze konstatovat, že realizace IPRÚ území k očekávanému cílovému stavu přibližuje i s vědomím skutečnosti, že intervence IPRÚ jsou pouze jedním z článků, ovlivňujících vývoj území. Z hlediska IPRÚ ohrožuje dosažení vize pouze oblast ŽP, která nebyla v rámci IN podpořena.

#### Strategický cíl:

Zajištění prosperity území s globálně konkurenceschopnými podniky a pestrou nabídkou pracovních příležitostí, dobrou dopravní dostupností na hlavní republikové silniční a železniční tahy, vyřešenou vnitřní dopravou, dobudovanou a moderní technickou infrastrukturou, kvalitním životním prostředím se zajištěnou odpovídající nabídkou služeb pro všechny věkové skupiny obyvatel.

#### Hodnocení:

I v případě strategického cíle se ukazuje, že – vzhledem k návrhovému horizontu – je potřeba ve strategickém cíli příštího programového období relativizovat adjektiva „vyřešenou“, „dobudovanou“, apod., neboť integrovaný nástroj je schopen přispět k dílčímu řešení hlavních problémů.

### 3.2.6. Do jaké míry se daří naplňovat integrovanost na úrovni strategie ?

#### Nejvyšší integrovanost je v oblasti dopravy.

U dokončených projektů je nejsilnější vazba identifikována mezi projekty Stezka pro pěší a cyklisty podél třídy T. Bati, ul. Lorencova - ul. Podvesná XVII (oblast cyklostezek) a Cyklostezka Zlín, Příluky - Lužkovice - Klečůvka (oblast cyklostezek).

Průběžně se realizují rovněž projekty z bezpečnosti dopravy, a to Zlín, křižovatka ulic K Pasekám - Pasecká - Stráže, Pasecká - Klabalská, Rekonstrukce chodníků v Želechovicích nad Dřevnicí a Rekonstrukce chodníků v obci Hvozdná. Realizací všech těchto projektů se zlepší bezpečnost chodců a cyklistů, zvýší hospodárnosti přepravy osob a zboží, sníží znečištění ovzduší, zvýší plynulost silničního provozu, zvýší dostupnosti okolních obcí a atraktivitu prostředí.

Vazby napříč specifickými cíli lze spatřovat taktéž mezi specifickým cílem 2.1 Zlepšit situaci na trhu práce prostřednictvím intervencí v sektoru vzdělávání s opatřením specifického cíle 2.2 Zvýšení motivace k podnikání prostřednictvím využití odkazu mimořádné osobnosti Tomáše Bati. V realizaci se nachází



podpořený projekt Revitalizace Baťova mrakodrapu a projekty základních a středních škol. Projekt jedné ze středních škol je již dokončen. Zde synergie spočívá v působení na ekonomický rozvoj území (zajištění kvalifikovaných lidských zdrojů pro tradičně orientovanou ekonomickou základnu území - strojírenství, kovodělnictví, plastikářství, jejíž rozvoj je silně vázán na podnikatelský duch obyvatel, který je potřebné udržovat a rozvíjet).

**Postupná realizace všech projektů s vydanými soulady s integrovanou strategií povede k celkovému zvýšení atraktivity a k posílení konkurenceschopnosti aglomerace.**

Na druhé straně je potřeba vzít v úvahu oslabení integrovanosti v důsledku absence OPŽP v rámci uvedeného integrovaného nástroje (viz také výsledky strukturovaných rozhovorů) a také administrativní náročnost, kdy došlo např. k rozdělení jednoho integrovaného projektu na dva v rámci jednoho operačního programu (viz projekt na aktivitu "bezpečnost dopravy" a aktivitu "cyklodoprava" ve společné lokalitě).

## 4. Použité metody

V souladu s metodickým návodem byly pro zpracování Mid-term evaluační zprávy použity následující nástroje:

- Analýza dostupných dat (MS 2014+, veřejně dostupná data, interní data implementační struktury)
- Rozhovory s manažerem IPRÚ
- Strukturované rozhovory s vybranými klíčovými aktéry
- Informace, vyplývající z pravidelného monitorování realizace IPRÚ ve smyslu § 10g zákona č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

## 5. Případové studie

### 5.1. Případová studie č. 1 z Prioritní oblasti 1 - Udržitelná doprava

#### 5.1.1. Úvod

Důvodem zpracování této případové studie je ukázka integrovaného řešení projektů (realizovaných i v procesu realizace), které jsou součástí ISg z důvodu potřeby zlepšení infrastruktury a zajištění lepších podmínek pro bezpečnost cyklistů i chodců, pro šetrnou dopravu do zaměstnání a škol.

Prioritní oblast 1 - Udržitelná doprava je společně s Prioritní oblastí 2 – Úspěšná a soudržná společnost považována v rámci IPRÚ Zlín za klíčovou.

Případová studie byla zpracována především na základě informací poskytnutých manažerem IPRÚ Zlín, a dále na základě projektových žádostí a dalších informací o realizovaných a připravovaných projektových záměrech

#### 5.1.2. Výchozí situace – popis problému

Stávající podmínky pro pěší a cyklistickou dopravu v území nebyly před počátkem realizace IPRÚ vyhovující. Intenzivní automobilová doprava omezuje možnosti a efektivitu pohybu chodců a cyklistů v centru města Zlín i v dalších obcích. V rámci specifického cíle tak bylo navrženo posílení rozvoje infrastruktury, které umožní efektivní pohyb chodců a cyklistů v problémových lokalitách území IPRÚ a také v centru města Zlín s důrazem na jejich bezpečnostní situaci. Cílem projektů je jejich zlepšení, a to prostřednictvím budování nových cyklostezek a zlepšováním bezpečnosti pro chodce i cyklisty. Bude dobudována síť páteřních cyklostezek v území s důrazem na propojení Otrokovice – Zlín – Lípa, ve vazbě na páteřní cyklostezky jsou budovány další navazující cyklostezky a cyklotrasy, a také jsou řešeny potřeby parkování jízdních kol. Rozvoj této infrastruktury je ve zvýšené míře řešen ve vazbě na veřejnou dopravu s cílem posílení multimodálních vazeb.

Podporováno je tedy vybudování infrastruktury pro bezmotorovou dopravu a lepší možnosti pro dopravu za

zaměstnáním, do škol a za službami (cyklostezky, chodníky), budování stezek se sloučeným provozem cyklistů a chodců, úprava zastávek MHD a chodníků včetně přechodů pro chodce s bezbariérovými úpravami, budování a rekonstrukce přístupových bezbariérových komunikací pro pěší k zastávkám MHD ad.

### 5.1.3. Popis integrovaného řešení v rámci ISg

Projekty vybrané do případové studie jsou všechny realizovány z IROP a týkají se opatření 1.2.1 Realizace dopravně-bezpečnostních opatření v sídlech a 1.2.2 Propojení sídel a dobudování ucelené cyklistické infrastruktury. Kromě níže uvedených projektů je v IPRÚ Zlín realizováno dalších 11 projektů, které jsou zaměřeny především na zvýšení bezpečnosti v dopravě (budování a rekonstrukce chodníků, bezbariérové úpravy a vybavení zastávek MHD ad.).

Vybrané projekty a integrované řešení přispívají ke zlepšení infrastruktury a k zajištění lepších podmínek pro bezpečnost cyklistů i chodců a zahrnují především následující oblasti:

- vybudování infrastruktury pro bezmotorovou dopravu a lepší možnosti pro dopravu za zaměstnáním, do škol a za službami (cyklostezky, chodníky)
- vybudování stezek se sloučeným provozem cyklistů a chodců, vč. samostatných pruhů pro cyklisty, parkovacích pruhů
- úprava zastávek MHD a chodníků včetně přechodů pro chodce s bezbariérovými úpravami
- vybudování a rekonstrukce přístupových bezbariérových komunikací pro pěší k zastávkám MHD

#### 5.1.3.1. Význam projektů na naplnění specifického cíle ISg (ve smyslu velmi – středně – málo – vůbec)

##### Středně

Význam uvedeného projektu na naplnění specifického cíle lze hodnotit jako středně významný.

#### 5.1.3.1. Údaje o projektech případové studie – vazby projektů a opatření

##### Projekty z oblasti cyklodopravy:

Název a číslo projektu/název OP	Stezka pro pěší a cyklisty podél třídy T. Bati, ul. Lorencova — ul. Podvesná XVII
Žadatel	Statutární město Zlín
Název ISg a opatření ISg	Integrovaný plán rozvoje území Zlín pro období 2014-2020 – opatření 1.2.2 Propojení sídel a dobudování ucelené cyklistické infrastruktury
Celkové způsobilé výdaje	17 800 476,58 Kč
z toho dotace EU	EFRR - 15 130 405,09 Kč
WWW projektu	<a href="https://irop.mmr.cz/cs/Projekty/06-1-Konkurenceschopne,-dostupne-a-bezpecne-region/STEZKA-PRO-PESI-A-CYKLISTRY-PODEL-TRIDY-T-BATI,-UL">https://irop.mmr.cz/cs/Projekty/06-1-Konkurenceschopne,-dostupne-a-bezpecne-region/STEZKA-PRO-PESI-A-CYKLISTRY-PODEL-TRIDY-T-BATI,-UL</a>
Termín realizace projektu	10.1.2017 – 30.11.2017

<b>Název a číslo projektu/název OP</b>	<b>Cyklostezka Zlín, Příluky – Lužkovice – Klečůvka</b>
<b>Žadatel</b>	<b>Statutární město Zlín</b>
Název ISg a opatření ISg	Integrovaný plán rozvoje území Zlín pro období 2014-2020 – opatření 1.2.2 Propojení sídel a dobudování ucelené cyklistické infrastruktury
Celkové způsobilé výdaje	46 023 013,00Kč
z toho dotace EU	EFRR - 39 119 560,71 Kč
WWW projektu	<a href="http://www.irop.mmr.cz/cs/Projekty/06-1-Konkurenceschopne,-dostupne-a-bezpecne-region/CYKLOSTEZKA-ZLIN,-PRILUKY-LUZKOVICE-KLECUVKA">http://www.irop.mmr.cz/cs/Projekty/06-1-Konkurenceschopne,-dostupne-a-bezpecne-region/CYKLOSTEZKA-ZLIN,-PRILUKY-LUZKOVICE-KLECUVKA</a>
Termín realizace projektu	15.6.2017 – 31.7.2018

<b>Název a číslo projektu/název OP</b>	<b>Cyklistická stezka Lukov - Fryšták</b>
<b>Žadatel</b>	<b>Obec Lukov</b>
Název ISg a opatření ISg	Integrovaný plán rozvoje území Zlín pro období 2014-2020 – opatření 1.2.2 Propojení sídel a dobudování ucelené cyklistické infrastruktury
Celkové způsobilé výdaje	40 504 878,21 Kč
z toho dotace EU	EFRR – 34 429 146,47 Kč
WWW projektu	
Termín realizace projektu	ukončení 30.9.2020 (původně 31.5.2020 – viz Zápis z 23. jednání ŘV)

#### **Vybrané projekty z oblasti bezpečnosti dopravy:**

<b>Název a číslo projektu/název OP</b>	<b>Zlín, křižovatka ulic K Pasekám – Pasecká – Stráže, Pasecká – Klabalská</b>
<b>Žadatel</b>	<b>Statutární město Zlín</b>
Název ISg a opatření ISg	Integrovaný plán rozvoje území Zlín pro období 2014-2020 – opatření 1.2.1 Realizace dopravně-bezpečnostních opatření v sídlech
Celkové způsobilé výdaje	11 493 066,00 Kč
z toho dotace EU	9 769 105,78 Kč
WWW projektu	<a href="https://irop.mmr.cz/cs/Projekty/06-1-Konkurenceschopne,-dostupne-a-bezpecne-region/Zlin,-krizovatka-ulic-K-Pasekam-Pasecka-Straze">https://irop.mmr.cz/cs/Projekty/06-1-Konkurenceschopne,-dostupne-a-bezpecne-region/Zlin,-krizovatka-ulic-K-Pasekam-Pasecka-Straze</a>
Termín realizace projektu	V realizaci

<b>Název a číslo projektu/název OP</b>	<b>Zlín, ulice Středová – oprava komunikace a stezka pro cyklisty – aktivita Bezpečnost dopravy</b>
<b>Žadatel</b>	<b>Statutární město Zlín</b>
Název ISg a opatření ISg	Integrovaný plán rozvoje území Zlín pro období 2014-2020 – opatření 1.2.1 Realizace dopravně-bezpečnostních opatření v sídlech
Celkové způsobilé výdaje	12 019 061,44 Kč
z toho dotace EU	10 216 202,22 Kč
WWW projektu	<a href="https://www.zlin.eu/zlin-ulice-stredova-oprava-komunikace-a-stezka-pro-cyklisty-cl-2675.html">https://www.zlin.eu/zlin-ulice-stredova-oprava-komunikace-a-stezka-pro-cyklisty-cl-2675.html</a>
Termín realizace projektu	V realizaci

<b>Název a číslo projektu/název OP</b>	<b>Cyklostezka Zlín, ulice Výletní a Tyršovo nábřeží včetně bezpečnostních opatření – aktivita Bezpečnost dopravy</b>
<b>Žadatel</b>	<b>Statutární město Zlín</b>
Název ISg a opatření ISg	Integrovaný plán rozvoje území Zlín pro období 2014-2020 – opatření 1.2.1 Realizace dopravně-bezpečnostních opatření v sídlech
Celkové způsobilé výdaje	24 633 115,42 Kč
z toho dotace EU	20 938 148,11 Kč
WWW projektu	<a href="https://www.zlin.eu/cyklostezka-zlin-ul-vyletni-a-tyrsovo-nabrezi-cl-2703.html">https://www.zlin.eu/cyklostezka-zlin-ul-vyletni-a-tyrsovo-nabrezi-cl-2703.html</a>

Termín realizace projektu	V realizaci
---------------------------	-------------

<b>Název a číslo projektu/název OP</b>	<b>Rekonstrukce a výstavba chodníku a smíšené cyklostezky v obci Veselá</b>
<b>Žadatel</b>	<b>Obec Veselá</b>
Název ISg a opatření ISg	Integrovaný plán rozvoje území Zlín pro období 2014-2020 – opatření 1.2.1 Realizace dopravně-bezpečnostních opatření v sídlech
Celkové způsobilé výdaje	6 259 444,19 Kč
z toho dotace EU	5 320 527,56 Kč
WWW projektu	
Termín realizace projektu	ukončení 05/2021

*Pozn.: Projekty Zlín, ulice Středová – oprava komunikace a stezka pro cyklisty – aktivita Bezpečnost dopravy, Cyklostezka Zlín, ulice Výletní a Tyršovo nábřeží včetně bezpečnostních opatření – aktivita Bezpečnost dopravy a Rekonstrukce a výstavba chodníku a smíšené cyklostezky v obci Veselá byly definitivně schváleny Řídicím výborem IPRÚ až 14. 1. 2019, do konce roku 2018 byly projednány v pracovní skupině.*

#### 5.1.4. Cíl projektů a očekávaný výsledek

Hlavním cílem a výsledkem projektů je již zmíněná realizace dopravně-bezpečnostních opatření v sídlech a propojení sídel a dobudování ucelené cyklistické infrastruktury. Globálním cílem projektů je zvýšení bezpečnosti dopravy a cyklo dopravy v rámci Statutárního města Zlína i okolních obcí.

Konkrétním cílem již ukončeného projektu „Stezka pro pěší a cyklisty podél třídy T. Bati, ul. Lorencova – ul. Podvesná XVII,“ byla výstavba komunikace pro pěší a cyklisty, která je logicky vedena v souběhu se základní dopravní osou celého Zlína, třídou T. Bati, která zároveň plní i funkci průtahu silnice I/49 městem. Cyklotrasa plní sběrnou funkci a zajišťuje z hlediska cyklo dopravy propojení obytné zástavby ve východní části města s jeho centrální částí, současně představuje variantu propojení centrální části s páteří cyklotrasou Zlín –Otrokovice – Vizovice.

U druhého ukončeného projektu „Cyklostezka Zlín, Příluky – Lužkovice – Klečůvka“ bylo konkrétním cílem vytvoření nového propojení místních částí určené primárně pro chodce a cyklisty. Propojení je součástí připravovaného tahu Zlín – Vizovice.

Realizací projektů bude docíleno vyšší bezpečnosti chodců a cyklistů, zvýšení účinnosti a hospodárnosti přepravy osob, snížení znečištění ovzduší, zvýšení atraktivity prostředí. Postupná realizace všech projektů s vydanými soulady s integrovanou strategií povede k celkovému zvýšení atraktivity a k posílení konkurenceschopnosti aglomerace.

#### 5.1.5. Popis realizovaných aktivit, zapojení cílových skupin (včetně jejich kvantifikace)

Projekty zaměřené na vybudování cyklostezek jsou realizovány ve Zlíně a jeho místních částech a v obcích Lukov, Fryšták, Veselá.

Hlavní aktivitou již zrealizovaného projektu „Stezka pro pěší a cyklisty podél třídy T. Bati, ul. Lorencova – ul. Podvesná XVII,“ byla rekonstrukce, modernizace a výstavba samostatných stezek pro cyklisty nebo stezek pro cyklisty a chodce se společným nebo odděleným provozem sloužících k dopravě do zaměstnání, škol a

za službami.

V rámci této aktivity došlo k výstavbě samostatné stezky v celkové délce 1400 m pro cyklisty a chodce, z toho se samostatným pruhem pro pěší a samostatným pruhem pro cyklisty (1. část), s pruhem pro smíšený provoz chodců a cyklistů (2. část).

U druhého ukončeného projektu „Cyklostezka Zlín, Příluky – Lužkovice – Klečůvka“ bylo hlavní aktivitou vybudování stezky pro chodce a cyklisty – využití stávajících cest, zpevnění povrchu, doplnění chybějících úseků a napojení na stávající infrastrukturu – chodníky, místní komunikace a silnice.

Aktivity u dalších projektů jsou obdobné.

### **5.1.6. Popis řešených problémů při realizaci projektu**

První dokončený projekt „Stezka pro pěší a cyklisty podél třídy T. Bati, ul. Lorencova — ul. Podvesná XVII,“ byl, vzhledem k tomu, že šlo o jeden z prvních projektů, zatížen okolnostmi, provázejícími nastavení systému implementace a realizace IPRÚ v prvních měsících po schválení.

V projektu bylo schváleno snížení cílové hodnoty indikátoru Délka nově vybudovaných cyklostezek a cyklotras z 1,409 km na 1,400 km. Jelikož byla tato změna předem řádně předložena a projednána, byl indikátor naplněn ze 100 %. Rovněž byla v projektu schválena změna celkových nákladů a změny v rozpočtu.

U druhého projektu „Cyklostezka Zlín, Příluky – Lužkovice – Klečůvka“ se ještě nachází přibližně půl kilometru dlouhé přerušení, kde cyklostezka zatím chybí, a to za hřištěm v Lužkovicích. Příprava stavby byla v tomto místě složitější, do dvou let by se ji mělo podařit dokončit.

### **5.1.7. Výstupy, výsledky a klíčové faktory jejich dosažení**

Hlavními výstupy a výsledky projektů bude především zvýšení:

- bezpečnosti chodců a cyklistů
- délky nově vybudovaných cyklostezek a cyklotras
- počtu parkovacích míst pro jízdní kola

Výsledkem již ukončeného projektu „Stezka pro pěší a cyklisty podél třídy T. Bati, ul. Lorencova — ul. Podvesná XVII,“ je realizace několika stavebních objektů dle projektové dokumentace:

- SO 101 - Stezka pro pěší a cyklisty — oddělený provoz
- SO 102 - Stezka pro pěší a cyklisty — smíšený provoz
- SO 103-2 - Navazující úpravy — 2. část

- SO 401-1 - Veřejné osvětlení — 1. část
- SO 401-2 - Veřejné osvětlení — 2. část
- 93061 PS471 - SSZ křižovatky T. Bati — Bří. Jarošů
- 93062 PS472 – SSZ křižovatky T. Bati - Díly 111
- SO 103-1.1. - Navazující úpravy — 1. část
- SO 105.1 - Úprava tepelného kanálu

U druhého ukončeného projektu „Cyklostezka Zlín, Příluky – Lužkovice – Klečůvka“ jsou výsledkem:

- rekonstrukce, modernizace a výstavba samostatných stezek pro cyklisty nebo pro cyklisty a chodce
- realizace související doprovodné infrastruktury pro cyklisty
- prvky zvyšující bezpečnost cyklistické dopravy
- výsadba doprovodné zeleně

### 5.1.8. Zhodnocení plnění indikátorů výstupu/výsledku

Jednotlivé indikátory jsou zatím naplněny z menší části. Důvodem je již zmiňovaná skutečnost, že nejsou ještě všechny projekty ukončeny a jsou nyní v realizaci nebo v přípravě a zcela dokončené projekty v této oblasti jsou nyní dva.

Projektů v oblasti cyklodopravy a bezpečné dopravy (celkem v IPRÚ Zlín 18 projektů) se týkají následující indikátory:

Tabulka 4: Identifikace a hodnocení indikátorů

Identifikace indikátorů				Hodnoty indikátorů		
Kód NČI 2014+	Název indikátoru	Měrná jednotka	Typ indikátoru (výstup/výsledek)	Výchozí hodnota	Cílová hodnota	Dosažená hodnota k 31.12.2018
7 50 01	Počet realizací vedoucích ke zvýšení bezpečnosti v dopravě	realizace	výstup	0	14	1
7 61 00	Délka nově vybudovaných cyklostezek a cyklotras	km	výstup	0,00	17,00	4,87

Identifikace indikátorů				Hodnoty indikátorů		
Kód NČI 2014+	Název indikátoru	Měrná jednotka	Typ indikátoru (výstup/výsledek)	Výchozí hodnota	Cílová hodnota	Dosažená hodnota k 31.12.2018
7 64 01	Počet parkovacích míst pro jízdní kola	parkovací místa	výstup	0	238	50

Pro vyhodnocení naplnění výstupů byly pro projekt „Stezka pro pěší a cyklisty podél třídy T. Bati, ul. Lorencova – ul. Podvesná XVII., vymezeny následující indikátory:

Kód indikátoru	Název indikátoru	Měrná jednotka	Výchozí hodnota	Cílová hodnota	Naplnění indikátoru
7 61 00	Délka nově vybudovaných cyklostezek a cyklotras	km	0	1,400	100%
7 64 01	Počet parkovacích míst pro jízdní kola	Parkovací místa	0	0	100%

Pro vyhodnocení naplnění výstupů byly pro projekt „Cyklostezka Zlín, Příluky – Lužkovice – Klečůvka“ vymezeny následující indikátory:

Kód indikátoru	Název indikátoru	Měrná jednotka	Výchozí hodnota	Cílová hodnota	Naplnění indikátoru
7 61 00	Délka nově vybudovaných cyklostezek a cyklotras	km	0	3,470	100%
7 64 01	Počet parkovacích míst pro jízdní kola	Parkovací místa	0	50	100%

### 5.1.9. Závěr – zhodnocení naplnění cílů projektu

Cíle projektů byly doposud splněny z menší části, a to především z toho důvodu, že velká část projektových záměrů je prozatím v realizaci nebo v přípravě.

Realizací projektů dojde k vybudování dopravně-bezpečnostních opatření v sídlech, propojení sídel a dobudování ucelené cyklistické infrastruktury. Realizací dojde k naplnění všech cílů, jejichž dopad je popsán v následující kapitole.



### **5.1.10. Zhodnocení dopadu projektu/integrovaného řešení**

Případová studie poukazuje na integrované řešení projektů v oblasti cyklodopravy a bezpečné dopravy, jejichž realizace reagují na nedostatečné podmínky v řešeném území v této oblasti.

Po ukončení realizace IPRÚ Zlín budou v regionu výrazně lepší podmínky ve výše zmíněných oblastech cyklodopravy a bezpečné dopravy. V IPRÚ Zlín mají tyto projekty významné místo, jsou úspěšné, a v budoucí ISg je důležité se této problematice i nadále věnovat.

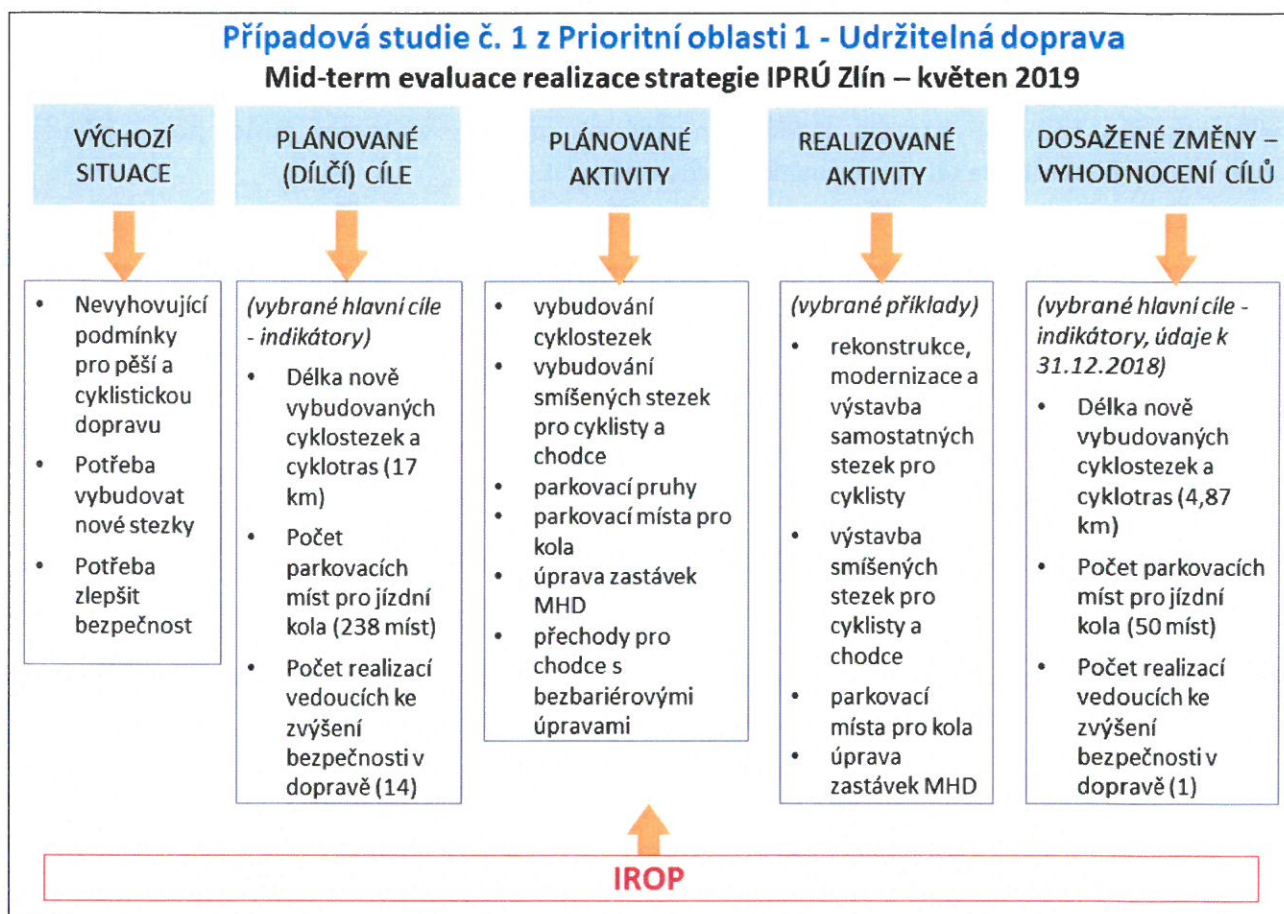
Již ukončený projekt „Stezka pro pěší a cyklisty podél třídy T. Bati, ul. Lorencova — ul. Podvesná XVII,“ včetně integrovaného řešení ve vazbě na projekty z kapitoly 4.3 má následující přínosy pro cílové skupiny:

- zlepšená infrastruktura — nový úsek stezky pro pěší a cyklisty
- snížení počtu úrazů vlivem snížení nehodovosti, vyšší bezpečnost cyklistů i chodců
- možnost bezmotorové dopravy z a do zaměstnání, škol a za službami
- ochrana životního prostředí a snížení emisí
- zkrácení časové náročnosti při dopravě do zaměstnání, škol a za službami

Realizovaný projekt má významný lokální dopad na Statutární město Zlín a také velmi výrazný dopad na celé území IPRÚ z hlediska možného napojení ostatních obcí v území IPRÚ i okolního území.

### **5.1.11. Grafická vizualizace změny**

Obrázek 3: Případová studie č. 1 z Prioritní oblasti 1 – Udržitelná doprava



## **5.2. Případová studie č. 2 - Prioritní oblast 2 - Úspěšná a soudržná společnost**

### **5.2.1. Úvod**

Důvodem zpracování této případové studie je ukázka integrovaného řešení projektů (realizovaných i v procesu realizace), které jsou součástí ISg z důvodu velké potřeby navýšení a doplnění kapacit sítě sociálních služeb v území – potřeby vytvořit v regionu sociální a chráněné bydlení a kvalitní podmínky pro poskytování ambulantních i terénních forem sociálních služeb.

Prioritní oblast 2 – Úspěšná a soudržná společnost je společně s Prioritní oblastí 1 - Udržitelná doprava považována v rámci IPRÚ Zlín za klíčovou. Projekty zahrnuté do případové studie spadají do opatření IPRÚ

Případová studie byla zpracována především na základě informací poskytnutých manažerem IPRÚ Zlín, a dále na základě projektových žádostí a dalších informací o realizovaných a připravovaných projektových záměrech

### **5.2.2. Výchozí situace – popis problému**

Životní podmínky v území pro osoby sociálně vyloučené, ohrožené sociálním vyloučením, zdravotně postižené a osoby s dalšími znevýhodněními nejsou nejlepší. Cílem je jejich zlepšení a to prostřednictvím intervencí v oblasti bydlení a sociálních služeb. Podporováno je jednak navýšování kapacity bydlení pro nízkopříjmové skupiny obyvatel, které jsou v současnosti na nedostatečné kapacitní a kvalitativní úrovni, dále je podpora cílena na rozvoj sociálních služeb v území. Nabídka sociálních služeb je rozvíjena tak, aby její pestrost, rozsah a kvalita odpovídala potřebám a standardům, vzešlých z procesu jejich komunitního plánování. Preferovány jsou terénní a ambulantní služby, ve vhodných případech i rezidenční služby. Podporována je jak infrastrukturní stránka sociálních služeb (budování a úpravy prostor), tak i rozvoj jejich provozního a personálního zázemí.

### **5.2.3. Popis integrovaného řešení v rámci ISg**

Všechny uvedené projekty jsou realizovány z IROP. Integrované řešení přispívá k zajištění rovného přístupu k sociálním službám a zamezení sociálnímu vyloučení ohrožených osob a zahrnuje především následující oblasti:

- zlepšení dostupnosti sociálního bydlení - výstavba a úprava bytů,
- rozšíření kapacit chráněného bydlení
- vytvoření podmínek pro kvalitní poskytování terénních i ambulantních sociálních služeb
- zvýšení dostupnosti poskytování sociálně aktivizačních služeb pro rodiny s dětmi
- zvýšení dostupnosti, kvality a kapacity sociálních služeb pro osoby závislé nebo ohrožené závislostí

### 5.2.3.1. Význam projektů na naplnění specifického cíle ISg (ve smyslu velmi – středně – málo – vůbec)

#### Středně

Význam uvedeného projektu na naplnění specifického cíle lze hodnotit jako středně významný.

### 5.2.3.2. Údaje o projektech případové studie – vazby projektů a opatření

<b>Název a číslo projektu/název OP</b>	<b>Rekonstrukce objektu tř. T. Bati 1010 ve Zlíně</b>
<b>Žadatel</b>	<b>Statutární město Zlín</b>
Název ISg a opatření ISg	Integrovaný plán rozvoje území Zlín pro období 2014-2020 – opatření 2.3.2 Navýšení a doplnění kapacit sítě sociálních služeb v území
Celkové způsobilé výdaje	6 579 827,00 Kč
z toho dotace EU	EFRR - 5 592 852,95 Kč
WWW projektu	<a href="https://irop.mmr.cz/cs/Projekty/06-2-Zkvalitneni-verejnych-sluzeb-a-podminek-zivot/Rekonstrukce-objektu-tr-T-Bati-1010-ve-Zline-(1)">https://irop.mmr.cz/cs/Projekty/06-2-Zkvalitneni-verejnych-sluzeb-a-podminek-zivot/Rekonstrukce-objektu-tr-T-Bati-1010-ve-Zline-(1)</a>
Termín realizace projektu	16.6.2014 – 31.12.2017

Následující tabulka obsahuje přehled jednotlivých projektů realizovaných v rámci IPRÚ Zlín, opatření 2.3.2 Navýšení a doplnění kapacit sítě sociálních služeb v území.

<b>Název a číslo projektu/název OP</b>	<b>Sociální bydlení Tečovice</b>
<b>Žadatel</b>	<b>Obec Tečovice</b>
Název ISg a opatření ISg	Integrovaný plán rozvoje území Zlín pro období 2014-2020 – opatření 2.3.2 Navýšení a doplnění kapacit sítě sociálních služeb v území
Celkové způsobilé výdaje	12 169 428,00 Kč (původně 11 265 102,00 Kč – viz Zápis z 18. jednání ŘV)
z toho dotace EU	EFRR – 10 344 013,80 Kč (původně 9 575 336,70 Kč – viz Zápis z 18. jednání ŘV)
WWW projektu	
Termín realizace projektu	8.1.2018 – 31.10.2019

<b>Název a číslo projektu/název OP</b>	<b>Sociální bydlení v obci Veselá</b>
<b>Žadatel</b>	<b>Obec Veselá</b>
Název ISg a opatření ISg	Integrovaný plán rozvoje území Zlín pro období 2014-2020 – opatření 2.3.2 Navýšení a doplnění kapacit sítě sociálních služeb v území
Celkové způsobilé výdaje	9 843 845,00 Kč
z toho dotace EU	EFRR – 8 367 268,25 Kč
WWW projektu	
Termín realizace projektu	1.11.2017 – 30.9.2019

<b>Název a číslo projektu/název OP</b>	<b>Zvýšení dostupnosti, kvality a kapacit sociálních služeb Společnosti Podané ruce o.p.s. pro osoby závislé nebo ohrožené závislostí</b>
<b>Žadatel</b>	<b>Společnost Podané ruce o.p.s.</b>
Název ISg a opatření ISg	Integrovaný plán rozvoje území Zlín pro období 2014-2020 – opatření 2.3.2 Navýšení a doplnění kapacit sítě sociálních služeb v území
Celkové způsobilé výdaje	12 990 000,00 Kč
z toho dotace EU	EFRR – 11 041 500,00 Kč
WWW projektu	
Termín realizace projektu	ukončení 06/2020 (původně 11/2020 - viz Zápis z 25. jednání ŘV)

<b>Název a číslo projektu/název OP</b>	<b>Zvýšení dostupnosti pomoci rodinám s dětmi</b>
<b>Žadatel</b>	<b>Azylový dům pro ženy a matky s dětmi o.p.s.</b>
Název ISg a opatření ISg	Integrovaný plán rozvoje území Zlín pro období 2014-2020 – opatření 2.3.2 Navýšení a doplnění kapacit sítě sociálních služeb v území
Celkové způsobilé výdaje	500 000,00 Kč
z toho dotace EU	EFRR – 425 000,00 Kč
WWW projektu	
Termín realizace projektu	15.1.2019 – 14.6.2019

<b>Název a číslo projektu/název OP</b>	<b>Zkvalitnění Centra služeb a podpory Zlín, o.p.s.</b>
<b>Žadatel</b>	<b>Centrum služeb a podpory Zlín, o.p.s.</b>
Název ISg a opatření ISg	Integrovaný plán rozvoje území Zlín pro období 2014-2020 – opatření 2.3.2 Navýšení a doplnění kapacit sítě sociálních služeb v území
Celkové způsobilé výdaje	15 474 350,00 Kč (původně 12 974 350,00 Kč – viz Zápis z 25. jednání ŘV)
z toho dotace EU	EFRR - 13 153 197,50 Kč (původně 11 028 197,50 Kč – viz Zápis z 25. jednání ŘV)
WWW projektu	
Termín realizace projektu	31.7.2018 – 31.12.2020

<b>Název a číslo projektu/název OP</b>	<b>Zkvalitnění sociálních služeb Charity Zlín</b>
<b>Žadatel</b>	<b>Charita Zlín</b>
Název ISg a opatření ISg	Integrovaný plán rozvoje území Zlín pro období 2014-2020 – opatření 2.3.2 Navýšení a doplnění kapacit sítě sociálních služeb v území
Celkové způsobilé výdaje	2 622 600,00 Kč
z toho dotace EU	EFRR – 2 229 210,00 Kč
WWW projektu	
Termín realizace projektu	31.7.2018 – 31.12.2020

<b>Název a číslo projektu/název OP</b>	<b>Zkvalitnění terénních služeb Charity sv. Anežky Otrokovice</b>
<b>Žadatel</b>	<b>Charita sv. Anežky Otrokovice</b>
Název ISg a opatření ISg	Integrovaný plán rozvoje území Zlín pro období 2014-2020 – opatření 2.3.2 Navýšení a doplnění kapacit sítě sociálních služeb v území
Celkové způsobilé výdaje	1 532 850,00 Kč

z toho dotace EU	EFRR – 1 302 922,50 Kč
WWW projektu	
Termín realizace projektu	3.8.2018 – 31.3.2020

Do 31.12.2018 byl zrealizován pouze jeden projekt ze sociální oblasti (Rekonstrukce objektu tř. T. Bati 1010 ve Zlíně), další dva projekty (sociální bydlení v Tečovicích a ve Veselé) jsou v realizaci, a projekty o.p.s. a Charity Zlín a Charity sv. Anežky Otrokovice budou dokončeny později.

#### 5.2.4. Cíl projektů a očekávaný výsledek

Hlavním cílem a výsledkem projektů je již zmíněné zajištění rovného přístupu k sociálním službám a zamezení sociálnímu vyloučení ohrožených osob, zlepšení dostupnosti sociálního bydlení a vytvoření podmínek pro kvalitní poskytování terénních i ambulantních sociálních služeb.

Výstupem již zrealizovaného projektu „Rekonstrukce objektu tř. T. Bati 1010 ve Zlíně“ je zrekonstruovaný objekt, který slouží k poskytování chráněného bydlení ve městě Zlín.

Dílčí cíle tohoto projektu vedoucí k naplňování specifického cíle:

- rozšíření kapacit chráněného bydlení ve městě Zlín,
- vytvoření přechodového stupně chráněného bydlení, kdy je sociální pracovník přítomen jen určitou část dne, což vede k sociální inkluzi cílové skupiny,
- zajištění rovného přístupu k sociálním službám a zamezení sociálnímu vyloučení ohrožených osob.

Realizací projektu došlo k nárůstu kapacity chráněného bydlení pro konkrétní cílovou skupinu, která spadá mezi sociálně vyloučené. Kritický nedostatek kapacit chráněného bydlení v celém správním území ORP Zlín má obecně negativní dopad na kvalitu poskytovaných odpovídajících sociálních služeb. Poskytovatel sociálních služeb NADĚJE Zlín má stále více požadavků na umístění klientů do chráněného bydlení s relativně volným režimem (v současné době je více jak 40 poptávek po této službě). Bohužel však nedisponuje odpovídajícími objekty, kde by tato služba mohla být poskytována.

Hlavními výstupy projektů nyní realizovaných – výstavba sociálních bytů, jsou v obci Veselá – 6 nových bytů pro 11 nájemníků, v obci Tečovice 7 nových bytů pro 14 nájemníků.

Další projekty:

Zvýšení dostupnosti, kvality a kapacit sociálních služeb Společnosti Podané ruce o.p.s. pro osoby závislé nebo ohrožené závislostí: nákup stavby a pozemku, úpravy objektu, pořízení vybavení, nákup automobilu

Zvýšení dostupnosti pomoci rodinám s dětmi: pořízení automobilu (sociální služby jsou poskytovány výhradně terénní formou)

Zkvalitnění Centra služeb a podpory Zlín, o.p.s.: rekonstrukce stávající nemovitosti, nákup pozemků a staveb, pořízení vybavení, nákup automobilu

Zkvalitnění sociálních služeb Charity Zlín: pořízení vybavení, nákup automobilu

Zkvalitnění terénních služeb Charity sv. Anežky Otrokovice: nákup automobilu

### **5.2.5. Popis realizovaných aktivit, zapojení cílových skupin (včetně jejich kvantifikace)**

Projekty zaměřené na vybudování sociálního bydlení jsou realizovány ve Zlíně a v obcích Tečovice a Veselá.

Mezi hlavní aktivity již zrealizovaného projektu ve Zlíně „Rekonstrukce objektu tř. T. Bati 1010 ve Zlíně“ patří rekonstrukce objektu. Stavebními úpravami bylo zřízeno ve dvou nadzemních podlažích celkem 7 malometrážních bytových jednotek s vlastním sociálním zázemím za účelem poskytování sociální služby s kapacitou pro 10 osob s mentálním postižením, včetně zázemí pro poskytovatele sociální služby.

Projekt také řeší nezbytné přípojky k inženýrským sítím. Samotné realizaci stavebních prací předcházela realizace veřejné zakázky.

Po provedení samotných stavebních prací došlo ke kolaudaci celého objektu. Zajištěním kolaudace a vydáním kolaudačního souhlasu byla stavba finálně ukončena.

V obci Veselá u Zlína vzniká dostupné nájemní sociální bydlení, které umožní sociálně vyloučeným osobám a osobám ohroženým sociálním vyloučením vstup do nájemního vztahu. Je budováno celkem 6 nových bytů pro 11 nájemníků.

V obci Tečovice vzniká rekonstrukcí bytového domu v majetku obce nové sociální bydlení pro cílové skupiny osob v bytové nouzi. Je budováno celkem 7 nových bytů pro 14 nájemníků.

U dalších projektů se jedná o zvýšení dostupnosti, kvality a kapacit sociálních služeb pro osoby závislé nebo ohrožené závislostí, zvýšení dostupnosti pomoci rodinám s dětmi, zkvalitnění terénních sociálních služeb. Jedná se o aktivity typu stavby, rekonstrukce objektu a zázemí pro poskytování sociálních služeb, nákup pozemků, budov, pořízení automobilu, vybavení center sociálních služeb aj.

### **5.2.6. Popis řešených problémů při realizaci projektů**

V průběhu realizace již dokončeného projektu „Rekonstrukce objektu tř. T. Bati 1010 ve Zlíně“ nenastal žádný závažný problém, který by byl zpracovateli MTE IPRÚ Zlín známý.

Další projekty jsou v realizaci.

### **5.2.7. Výstupy, výsledky a klíčové faktory jejich dosažení**

Hlavními výstupy a výsledky projektů bude především zvýšení:

- počtu sociálních bytů
- počtu osob, které je využívají
- kapacity sociálních bytů (lůžka)
- počtu podpořených zázemí pro služby a sociální práci
- počtu poskytovaných druhů sociálních služeb
- kapacity služeb a sociální práce

Výsledkem již ukončeného projektu je zrekonstruovaná budova, která vytvořila nové kapacity pro poskytování sociální služby. Jedná se o sociální službu — chráněné bydlení, což se samozřejmě odrazilo i na charakteru stavebních prací. Stavebními úpravami bylo zřízeno celkem 7 malometrážních bytových jednotek s vlastním sociálním zázemím ve dvou nadzemních podlažích za účelem poskytování sociální služby s kapacitou pro 10 osob s mentálním postižením, včetně zázemí pro poskytovatele sociální služby.

## 5.2.8. Zhodnocení plnění indikátorů výstupu/výsledku

Jednotlivé indikátory jsou zatím naplněny z menší části. Důvodem je již zmiňovaná skutečnost, že většina projektových záměrů je nyní v realizaci nebo v přípravě a dokončený projekt v této oblasti je zatím jeden.

Uvedených projektů se týkají následující indikátory:

Tabulka 5: Identifikace a hodnocení indikátorů

Identifikace indikátorů				Hodnoty indikátorů		
Kód NČI 2014+	Název indikátoru	Měrná jednotka	Typ indikátoru (výstup/výsledek)	Výchozí hodnota	Cílová hodnota	Dosažená hodnota k 31.12.2018
5 53 20	Průměrný počet osob využívajících sociální bydlení	osoby/rok	výsledek	0,00	130,00	0,00
5 53 10	Nárůst kapacity sociálních bytů	lůžka	výsledek	0,00	162,00	0,00
5 53 01	Počet podpořených bytů pro sociální bydlení	bytové jednotky	Výstup	0	81	0
6 75 10	Kapacita služeb a sociální práce	klienti	výsledek	12,00	261,00	25,00
5 54 01	Počet podpořených zázemí pro služby a sociální práci	zázemí	Výstup	0	34	1
5 54 02	Počet poskytovaných druhů sociálních služeb	služby	výstup + interní	0	8	1



Identifikace indikátorů				Hodnoty indikátorů		
Kód NČI 2014+	Název indikátoru	Měrná jednotka	Typ indikátoru (výstup/výsledek)	Výchozí hodnota	Cílová hodnota	Dosažená hodnota k 31.12.2018
6 70 10	Využívání podpořených služeb	osoby	výsledek	0,00	100,00	0,00
6 73 10	Bývalí účastníci projektů, u nichž intervence formou sociální práce naplnila svůj účel	účastníci	výsledek	0,00	20,00	0,00
CESFO (6 00 00)	Celkový počet účastníků	účastníci	Výstup	0	120	0
CO20 (6 20 00)	Počet projektů, které zcela nebo zčásti provádějí sociální partneři nebo nevládní organizace	projekty	Výstup	0	3	0
6 70 01	Kapacita podpořených služeb	místa	Výstup	0	100	0
6 74 01	Nové nebo inovované sociální služby týkající se bydlení	služby	Výstup	0	2	0

U již zrealizovaného projektu „Rekonstrukce objektu tř. T. Bati 1010 ve Zlíně“ byly splněny následující indikátory:

Kód indikátoru	Název indikátoru	Měrná jednotka	Výchozí hodnota	Cílová hodnota	Koncová hodnota	Naplnění indikátoru
5 54 01	Počet podpořených zázemí pro služby a sociální práci	Zázemí	0	1	1	100%
5 04 02	Počet poskytovaných druhů sociálních služeb	Služby	0	1	1	100%
6 75 10	Kapacita služeb a sociální práce	Klienti	0	10	10	100%

### **5.2.9. Závěr – zhodnocení naplnění cílů projektů**

Cíle projektů byly doposud splněny z menší části, a to především z toho důvodu, že velká část projektových záměrů je prozatím v realizaci nebo v přípravě. Z projektů uvedených v této případové studii je dokončený zatím jeden, dva jsou v realizaci a pět v přípravě.

Realizací projektů dojde ke zkvalitnění, ke zvýšení dostupnosti a k navýšení kapacit různých druhů sociálních služeb, sociálních bytů, terénních i ambulantních forem sociálních služeb ad. Projekty napomohou usnadnit práci pracovníkům poskytujícím sociální služby a napomohou zvýšit kvalitu života cílových osob projektu.

### **5.2.10. Zhodnocení dopadu projektů/integrovaného řešení**

Případová studie poukazuje na integrované řešení projektů v oblasti sociálního bydlení, poskytování sociálních služeb a vybudování zázemí pro sociální služby, jejichž realizace reagují na demografickou situaci v řešeném území a hlavní problémy území, které vyplývají z plánů sociálních služeb.

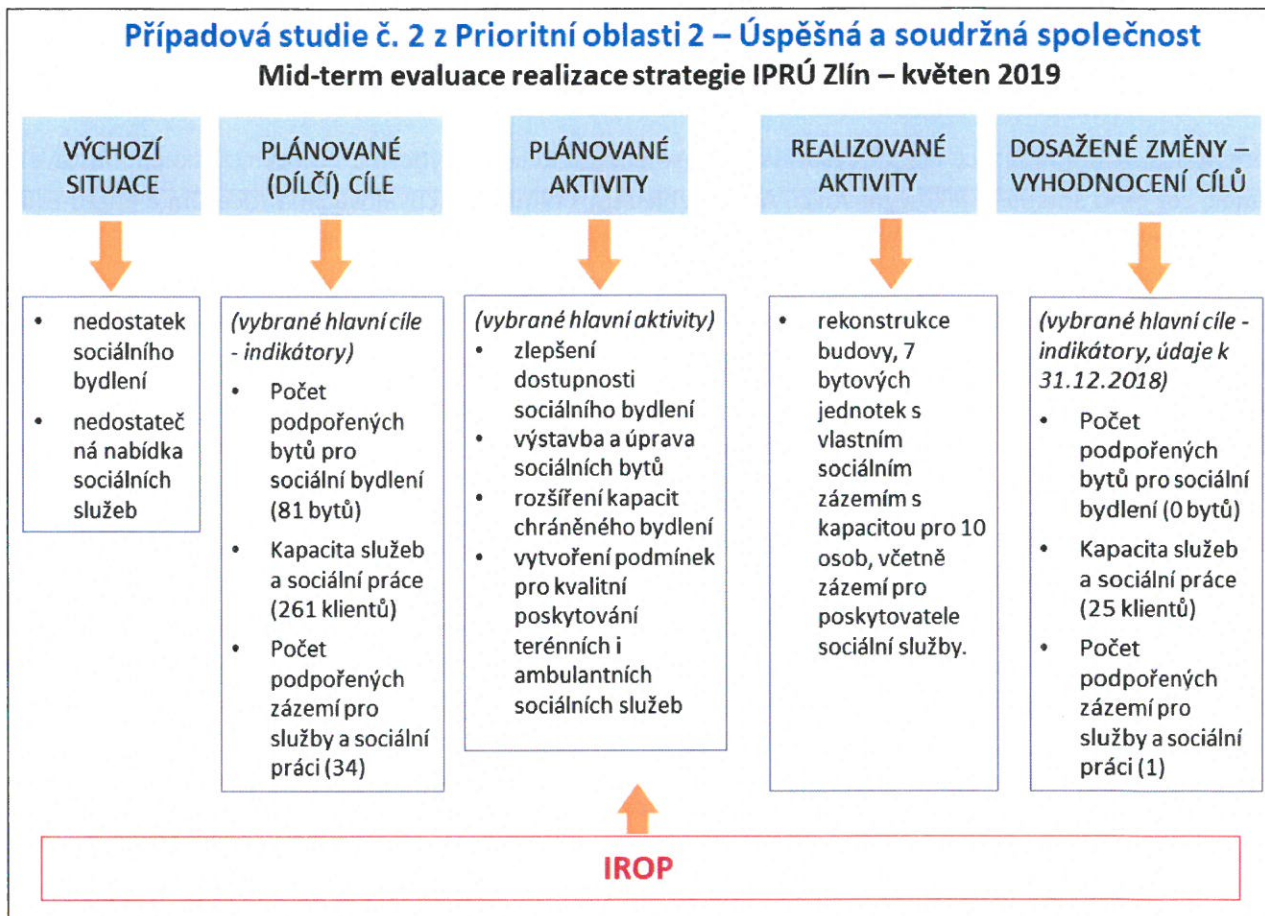
Po ukončení realizace IPRÚ Zlín budou v regionu výrazně lepší podmínky v oblasti dostatečné kapacity sociálního bydlení a sociálních služeb. V IPRÚ Zlín však nebyly všechny projekty úspěšné, v budoucí ISg bude dobré se zaměřit také na důvody neúspěšnosti sociálních projektů.

Již ukončený projekt „Rekonstrukce objektu tř. T. Bati 1010 ve Zlíně“ byl realizován v objektu na adrese tř. T. Bati 1010, 760 01 Zlín. Objekt č. p. 1010 leží na parcele st. 1685. Objekt i pozemek jsou ve vlastnictví žadatele tj. Statutárního města Zlín, a to včetně sousedního pozemku parc. č.977/1, na kterém byly realizovány práce související s napojením budovy na inženýrské sítě.

Realizací projektu došlo k pozitivnímu dopadu na vymezené území, protože došlo k navýšení kapacity provozování sociální služby a došlo k naplnění poptávky klientů majících zájem o chráněné bydlení. Realizací projektu došlo k významnému lokálnímu dopadu (chráněné bydlení je poskytováno přímo ve městě Zlíně, tj. v území IPRÚ). Tím, že klienti mohou být i z obcí v rámci vymezené oblasti IPRÚ, může mít realizace projektu dopad i do celého území IPRÚ. Dopad i do okolního území se nepředpokládá, protože kapacita je omezená (10 osob).

## 5.2.11. Grafická vizualizace změny

Obrázek 4: Případová studie č. 2 z Prioritní oblasti 2 – Úspěšná a soudržná společnost



## 6. Závěr

Při zpracování Mid-term evaluace IPRÚ Zlín nebyly jejím zpracovatelem zjištěny žádné výrazné nedostatky a naopak byla kladně hodnocena jak implementace integrované strategie, tak také její realizace. Případné rozpory a doporučení jsou uvedeny u jednotlivých kapitol evaluace, v souhrnu manažerských doporučení (kap. 2.2) a souhrnně také zde v závěru.

Během dosavadní realizace ISg převyšovala četnost jednání Řídícího výboru a Pracovních skupin nastavený rámec, což bylo shledáno jako vyhovující. Avšak vzhledem k dlouhým schvalovacím procesům a počtu změn a jejich rozsahu, které jsou vzhledem k délce sledovaného období relativně vysoké, doporučujeme omezit četnost změn finančního plánu a indikátorů a zároveň také zjednodušit mechanismus schvalování změn. Identifikován byl také větší počet změn v harmonogramu výzev (zejm. v oblasti absorpční kapacity), což ale odpovídá běžnému stavu u většiny integrovaných a standardních nástrojů. V případě dalšího programového období proto doporučujeme věnovat větší pozornost absorpční kapacitě území a jednat s potenciálními příjemci o reálnosti jejich představ. Vzhledem k uživatelské nepřívětivosti, složitosti a omezené funkčnosti navrhujeme upravit systém MS2014+.

Jako nepostradatelná se během hodnocení ukázala role manažera IPRÚ, jehož přístup byl oslovenými aktéry pozitivně ohodnocen. Slabinou je zatížení manažera IPRÚ, resp. jeho podpory dalšími pracovníky, kteří byli zapojeni pouze částečně v důsledku absence možnosti financování týmu z OPTP. Na implementaci se vyjma manažera IPRÚ podílí pouze 2 tematičtí koordinátoři, a to nad rámec svých standardních pracovních povinností. Jako vhodné řešení se jeví zajištění finančních prostředků na doplnění týmu manažera, včetně rozšíření počtu a zapojení tematických koordinátorů.

Zejména ze strukturovaných rozhovorů se zapojenými aktéry vyplynulo několik zajímavých poznatků. Při přípravě nového programového období by bylo účelné zaměřit se zejména na potřeby malých obcí, pro které se realizace IPRÚ Zlín jeví jako důležitá. Zároveň je však nutné upozornit na potřebu lepší informovanosti aktérů o výhodách a nevýhodách IN, nutnosti přípravy na něj a zjednodušení procesu schvalování projektů. U IN zlepšit jeho funkčnost zejména z důvodu komplikovaného nastavení IPRÚ, uživatelské nepřívětivosti, složitosti systému MS2014+, dále pak dvoukolového schvalování (čímž se zvýší flexibilita IN) a dalších. Během projednávání nového IN doporučujeme preferovat cíle územní dimenze a zabránit změnám IN oproti připravené a v území projednané podobě. Vzhledem k tomu, že způsob zapojení většiny aktérů je na vysoké úrovni, doporučujeme navázat na dosavadní výsledky (postup zapojování) i v dalším programovém období. Z důvodu větší integrovanosti ISg pokládáme za vhodné rozšířit počet aktivně zapojených rezortních programových dokumentů, aby tak nedocházelo k absenci některé z důležitých oblastí (např. oblast ŽP ve stávajícím období).

Na závěr je nutno konstatovat, že i když je naplnění vize dlouhodobou záležitostí, realizace IPRÚ Zlín, jako jednoho ze způsobů naplňování, posouvá zainteresovanou oblast k vytyčeným cílům.

Ve Zlíně dne 20. 6. 2019

.....  
Ing. et Ing. Jiří Korec

předseda Řídícího výboru IPRÚ Zlín, primátor statutárního města Zlína



## 7. Přílohy

- Přehled plnění finančního plánu
- Přehled plnění indikátorů
- Zpráva o plnění integrované strategie za období 1.7.2018 – 31.12.2018

### 7.1. Přehled plnění finančního plánu

Tabulka 6: Přehled plnění finančního plánu

Čerpání podle specifických cílů operačních programů							
Období od 17. 8. 2016 do 31. 12. 2018							
Operační program	Specifický cíl	PLÁN FINANCOVÁNÍ (způsobilé výdaje v tis. Kč)					Nezpůsobilé výdaje (v tis. Kč)
		Celkové způsobilé výdaje	Z toho podpora		Z toho vlastní zdroje příjemce		
			Příspěvek Unie	Národní veřejné zdroje	Národní veřejné zdroje	Národní soukromé zdroje	
IROP	1.1	22 199,16943	18 869,29401	1 109,95847	2 219,91695	0,00000	0,00000
	1.2	47 643,52969	40 497,00022	2 382,17649	4 764,35298	0,00000	0,00000
	2.1	6 579,82577	5 592,85190	328,99128	657,98259	0,00000	0,00000
	2.2	0,00000	0,00000	0,00000	0,00000	0,00000	0,00000
	2.4	6 180,30494	5 253,25919	309,01525	618,03050	0,00000	0,00000
	3.1	0,00000	0,00000	0,00000	0,00000	0,00000	0,00000
OPD	1.4	0,00000	0,00000	0,00000	0,00000	0,00000	0,00000
	2.3	0,00000	0,00000	0,00000	0,00000	0,00000	0,00000
OPZ	2.2.1	0,00000	0,00000	0,00000	0,00000	0,00000	0,00000
Celkem		82 602,82983	70 212,40532	4 130,14149	8 260,28302	0,00000	0,00000

## Komentář:

Finanční plán IPRÚ Zlín byl nastaven na základě podrobného průzkumu absorpční kapacity, posouzení připravenosti projektů, organizační kapacity a finančních možností jejich realizátorů a na základě intenzivního jednání s partnerskými subjekty. Úkolem nositele IPRÚ Zlín je nastavit funkční platformu pro včasný přenos relevantních informací od partnerů v území. Současně musí vyhlašovat výzvy a koordinovat postup partnerů ve směru k dodržení plánu. V případě výskytu rizika zpomalení čerpání je nezbytné zavčas řešit vzniklou situaci s řídicími orgány příslušných OP. Nastalou situaci je vhodné zavčas řešit rovněž s relevantními aktéry v území.

## Aktuální stav:

Finanční plán IPRÚ Zlín stanovený na roky 2017 a 2018 nebyl dodržen. Docházelo jednak ke zpožděním projektů, jednak i k odstoupením některých projektů. Změněné či upřesněné podmínky operačních programů neumožňují realizaci některých plánovaných projektů (např. domov se zvláštním režimem). Nastalá situace byla zavčas řešena s řídicími orgány příslušných OP, závěry byly zohledněny v rámci řízení implementace strategie. Plnění finančního plánu bylo v roce 2017 vynulováno, pro rok 2018 bylo upřesněno, dále byl uskutečněn přesun nevyčerpaných prostředků do dalších let. Pro umožnění lepšího čerpání byly kupříkladu uskutečněny převody prostředků v rámci specifického cíle 1.2 Integrovaného regionálního operačního programu. Vzhledem k vývoji v aglomeraci došlo u Operačního programu Doprava k navýšení alokace v rámci specifického cíle 1.4, doplnění a úpravám indikátorů. Je tak umožněna kvalitní příprava a následná realizace i jiných typů projektů. Vzhledem k nízkému zájmu o realizaci projektů se zdá být výše alokace u Operačního programu Zaměstnanost příliš vysoká na to, aby mohla být beze zbytku vyčerpána. Nositel IPRÚ Zlín si plně uvědomuje zpoždění v plnění finančních plánů své strategie a činí všechny kroky pro to, aby byla ztráta v nejbližších letech dorovnána.

## 7.2. Přehled plnění indikátorů

Tabulka 7: Přehled plnění indikátorů

Identifikace indikátorů				Hodnoty indikátorů		
Kód NČI 2014+	Název indikátoru	Měrná jednotka	Typ indikátoru (výstup/výsledek)	Výchozí hodnota	Cílová hodnota	Dosažená hodnota k 31.12.2018
7 22 10	Plocha území dostupného z TEN-T do 45 minut	km <sup>2</sup>	výsledek	67 761,00	68 079,00	67 761,00
7 23 00	Celková délka rekonstruovaných nebo modernizovaných silnic	km	výstup	0,00	1,70	1,71
7 23 04	Délka rekonstruovaných silnic III. třídy	km	výstup + interní	0,00	1,70	1,71

Identifikace indikátorů				Hodnoty indikátorů		
Kód NČI 2014+	Název indikátoru	Měrná jednotka	Typ indikátoru (výstup/výsledek)	Výchozí hodnota	Cílová hodnota	Dosažená hodnota k 31.12.2018
7 51 20	Podíl veřejné osobní dopravy na celkových výkonech v osobní dopravě	%	výsledek	30,00	35,00	30,67
7 63 10	Podíl cyklistiky na přepravních výkonech	%	výsledek	7,00	10,00	7,00
7 51 10	Počet osob přepravených veřejnou dopravou	osoby/rok	výsledek + ENVI	2 535 000	2 656 000	0,00
3 61 11	Množství emisí primárních částic a prekurzorů sekundárních částic v rámci podpořených projektů	t/rok	výsledek + ENVI	0,20	0,00	0,00
7 52 01	Počet nových nebo rekonstruovaných přestupních terminálů ve veřejné dopravě	terminály	výstup	0	3	0
7 40 01	Počet vytvořených parkovacích míst	parkovací místa	výstup	0	150	0
7 04 01	Počet zařízení a služeb pro řízení dopravy	ks	výstup	0	1	0
7 48 01	Počet nově pořízených vozidel pro veřejnou dopravu	vozidla	výstup	0	10	0
7 50 01	Počet realizací vedoucích ke zvýšení bezpečnosti v dopravě	realizace	výstup	0	14	1
7 61 00	Délka nově vybudovaných cyklostezek a cyklotras	km	výstup	0,00	17,00	4,87
7 64 01	Počet parkovacích míst pro jízdní kola	parkovací místa	výstup	0	238	50

Identifikace indikátorů				Hodnoty indikátorů		
Kód NČI 2014+	Název indikátoru	Měrná jednotka	Typ indikátoru (výstup/výsledek)	Výchozí hodnota	Cílová hodnota	Dosažená hodnota k 31.12.2018
7 45 10	Počet cestujících MHD v elektrické trakci	mil. osob /rok	výsledek	1 383,80	1 433,00	0,00
7 45 00	Celková délka nových nebo modernizovaných linek metra, tramvajových tratí nebo trolejbusových tratí	km	výstup	0,00	2,00	0
7 45 01	Počet nových či zmodernizovaných zařízení obslužné a napájecí infrastruktury městské drážní dopravy	zařízení	výstup	0,00	4	0
7 24 10	Podíl silniční sítě ITS	%	výsledek	31,00	44,00	0,00
7 24 20	Počet nehod se smrtelným zraněním	počet osob	výsledek	59,00	34,00	0,00
7 24 01	Počet zařízení a služeb ITS	ks	výstup	0,00	5	0
5 00 30	Podíl osob předčasně opouštějících vzdělávací systém	%	výsledek	5,40	5,00	6,80
5 00 20	Podíl tříletých dětí umístěných v předškolním zařízení	%	výsledek	77,30	90,50	84,10
5 00 01	Kapacita podporovaných zařízení péče o děti nebo vzdělávacích zařízení	osoby	výstup	0	7 000	1 318
5 00 00	Počet podpořených vzdělávacích zařízení	zařízení	výstup	0	13	2



Identifikace indikátorů				Hodnoty indikátorů		
Kód NČI 2014+	Název indikátoru	Měrná jednotka	Typ indikátoru (výstup/výsledek)	Výchozí hodnota	Cílová hodnota	Dosažená hodnota k 31.12.2018
9 10 10	Počet návštěv kulturních památek a paměťových institucí zpřístupněných za vstupné	návštěvy /rok	výsledek	26 553 793	27 500 000	33 355 747
9 10 05	Zvýšení očekávaného počtu návštěv podporovaných kulturních a přírodních památek, a atrakcí	návštěvy /rok	výstup	0	5 000	0
9 05 01	Počet revitalizovaných památkových objektů	objekty	výstup	0	1	0
5 53 20	Průměrný počet osob využívajících sociální bydlení	osoby/rok	výsledek	0,00	130,00	0,00
5 53 10	Nárůst kapacity sociálních bytů	lůžka	výsledek	0,00	162,00	0,00
5 53 01	Počet podpořených bytů pro sociální bydlení	bytové jednotky	výstup	0	81	0
6 75 10	Kapacita služeb a sociální práce	klienti	výsledek	12,00	261,00	25,00
5 54 01	Počet podpořených zázemí pro služby a sociální práci	zázemí	výstup	0	34	1
5 54 02	Počet poskytovaných druhů sociálních služeb	služby	výstup + interní	0	8	1
6 70 10	Využívání podpořených služeb	osoby	výsledek	0,00	100,00	0,00
6 73 10	Bývalí účastníci projektů, u nichž intervence formou sociální práce naplnila svůj účel	účastníci	výsledek	0,00	20,00	0,00

Identifikace indikátorů				Hodnoty indikátorů		
Kód NČI 2014+	Název indikátoru	Měrná jednotka	Typ indikátoru (výstup/výsledek)	Výchozí hodnota	Cílová hodnota	Dosažená hodnota k 31.12.2018
CESFO (6 00 00)	Celkový počet účastníků	účastníci	výstup	0	120	0
CO20 (6 20 00)	Počet projektů, které zcela nebo zčásti provádějí sociální partneři nebo nevládní organizace	projekty	výstup	0	3	0
6 70 01	Kapacita podpořených služeb	místa	výstup	0	100	0
6 74 01	Nové nebo inovované sociální služby týkající se bydlení	služby	výstup	0	2	0
1 04 11	Míra nezaměstnanosti osob s nejnižším vzděláním	%	výsledek	28,50	22,00	22,20
1 04 03	Zvýšení zaměstnanosti v podporovaných podnicích se zaměřením na znevýhodněné skupiny	FTE	výstup + interní	0	4	0
1 04 00	Zvýšení zaměstnanosti v podporovaných podnicích	FTE	výstup	0	5	0
1 00 00	Počet podniků pobírajících podporu	podniky	výstup	0	2	0
1 01 02	Počet podniků pobírajících granty	podniky	výstup	0	2	0
1 03 00	Soukromé investice odpovídající veřejné podpoře podniků (granty)	EUR	výstup	0,00	40364,00	0
1 01 05	Počet nových podniků, které dostávají podporu	podniky	výstup	0	2	0

#### **Komentář:**

Při přípravě strategie nebyly známy všechny omezující podmínky operačních programů. Nyní se ukazuje, že některé projekty nejsou proveditelné dle původního očekávání. Dochází jednak ke zpožděním projektů, jednak i k odstoupením od některých projektů. V některých případech prokazatelně docházelo k růstu cen vstupů, objevují se finančně nákladnější projekty. Některé milníky stanovené ke konci roku 2018 nebyly naplněny, je ohroženo plnění cílových hodnot některých monitorovacích indikátorů IPRÚ Zlín. Zejména u sociálních bytů je naplnění cílové hodnoty indikátorů nepravděpodobné. Jeden z žadatelů od realizace projektu s ohledem na stanovené podmínky odstoupil. S ohledem na to, že se spíše realizuje výstavba nových bytů namísto původně zamýšlených rekonstrukcí či modernizací, jsou projekty výrazně dražší a přidělená alokace zřejmě nebude dostačující pro naplnění indikátorů. U přestupních terminálů byla všem aglomeracím dána povinnost vybudovat 3 terminály, naplnění této hodnoty je rizikové. Naopak ve školství bude s ohledem na realizaci méně nákladnějších projektů podpořeno výrazně více vzdělávacích zařízení, než bylo původně avizováno.

Neplnění milníků a cílových hodnot monitorovacích indikátorů IPRÚ Zlín je průběžně řešeno s řídicími orgány příslušných operačních programů. Lze uvést konkrétní příklady umožňování lepšího plnění cílových hodnot indikátorů, kdy u opatření 2.3.2 byla doplněna podpora osob závislých na hazardních hrách. U opatření zaměřeného na sociální podnikání byla dodatečně změnou strategie umožněna podpora nově vznikajících sociálních podniků. Okruh příjemců se tak v obou případech rozšířil a odráží lépe aktuální potřeby aglomerace. Průběžně budou připravovány další aktualizace integrované strategie, které budou odrážet vývoj v aglomeraci a tím umožňovat efektivní využití prostředků alokovaných na IPRÚ Zlín a naplnění věcných cílů integrované strategie.

### **7.3. Zpráva o plnění integrované strategie za období 1.7.2018 – 31.12.2018**

# Zpráva o plnění integrované strategie

## Identifikace operace

<b>Číslo zprávy</b>	IPRÚ_16_01_005_05
<b>Integrovaná strategie</b>	Integrovaný plán rozvoje území Zlín pro období 2014 - 2020
<b>Nositel</b>	Statutární město Zlín
<b>Sledované období od</b>	1. 7. 2018 0:00:00
<b>Sledované období do</b>	31. 12. 2018 23:59:59
<b>Stav</b>	Finalizována

## Kontaktní údaje ve věci zprávy

<b>Jméno</b>	Jiří
<b>Příjmení</b>	Krajča
<b>Mobil</b>	732643788
<b>Telefon</b>	577630281
<b>Email</b>	jjirikrajca@zlin.eu

## Strategie

<b>Popis integrovaného nástroje.</b>	<p>Strategie IPRÚ Zlín má definován strategický cíl, jehož plné znění je: Zajištění prosperity území s globálně konkurenceschopnými podniky a pestrou nabídkou pracovních příležitostí, dobrou dopravní dostupností na hlavní republikové silniční a železniční tahy, vyřešenou vnitřní dopravou, dobudovanou a moderní technickou infrastrukturou, kvalitním životním prostředím se zajištěnou odpovídající nabídkou služeb pro všechny věkové skupiny obyvatel.</p> <p>Ve vazbě na něj jsou definovány prioritní oblasti:</p> <p><b>1. Udržitelná doprava</b> Udržitelná doprava je předpokladem zajištění kvalitního životního prostředí a konkurenceschopnosti, neméně důležité jsou i její sociální aspekty. Intervence prioritní oblasti budou jednak zaměřeny na zvyšování kvality veřejné hromadné dopravy (posilování multimodality, modernizace a rozšiřování trolejbusových tratí, modernizace vozového parku, zavedení elektronického odbavovacího systému), dále na zvyšování atraktivity a bezpečnosti pěší a cyklistické dopravy (realizace dopravně-bezpečnostních opatření, výstavba cyklostezek) a v neposlední řadě na výstavbu a modernizaci silnic III. třídy a na zavádění moderních telematických systémů.</p> <p><b>2. Úspěšná a soudržná společnost</b> Předpokladem budoucí prosperity je také vzdělaná, aktivní, motivovaná a sociálně soudržná společnost. Intervence v rámci prioritní oblasti tak budou směřovat ke zlepšení situace na trhu práce, prostřednictvím zvyšování atraktivity technického a přírodovědného vzdělávání na základních a středních školách, optimalizace sítě zařízení pro předškolní výchovu a také motivací k podnikání s využitím odkazu mimořádné osobnosti T. Bati (rekonstrukce památkových objektů baťovského období). Druhá skupina intervencí prioritní oblasti bude cílit na posilování sociální soudržnosti budováním kapacit sociálního bydlení, zajištěním dostatečné kapacity sociálních služeb a jejich kvalitativní úrovně a podporou sociálního podnikání.</p> <p>Nepovinnou částí strategie jsou prioritní oblasti 3 Technická infrastruktura a životní prostředí a 4 Konkurenceschopnost.</p>
<b>Přehled vyhlášených výzev</b>	<p>Ve sledovaném období byly vyhlášeny následující výzvy:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>21. výzva - Zajištění prostor a vybavení pro sociální podnikání II (IROP 2.2) - příjem projektových záměrů od 12.7.2018 do 24.8.2018</li><li>22. výzva - Modernizace a rozšiřování trolejbusových tratí (OPD 1.4) - příjem projektových záměrů od 12.7.2018 do 24.8.2018</li><li>23. výzva - Zajištění hmotného zázemí pro poskytování sociálních služeb II (IROP 2.1) - příjem projektových záměrů od 26.7.2018 do 28.8.2018</li><li>24. výzva - Realizace dopravně-bezpečnostních opatření v sídlech II (IROP 1.2) - příjem projektových záměrů od 30.8.2018 do 31.10.2018</li><li>25. výzva - Navýšení kapacity sociálního bydlení pro nízkopříjmové skupiny obyvatel III (IROP 2.1) - příjem projektových záměrů od 25.10.2018 do 5.12.2018</li><li>26. výzva - Propojení sídel a dobudování ucelené cyklistické infrastruktury III (IROP 1.2) - příjem projektových záměrů od 28.11.2018 do 15.1.2019</li><li>27. výzva - Zefektivnění silničního provozu prostřednictvím aplikace inteligentních dopravních systémů (OPD 2.3) - příjem projektových záměrů od 28.11.2018 do 30.4.2019</li><li>28. výzva - Zavedení elektronického odbavovacího systému v městské hromadné dopravě (IROP 1.2) - příjem projektových záměrů od 12.12.2018 do 22.1.2019</li><li>29. výzva - Zajištění personálního a provozního zázemí pro poskytování sociálních služeb (OPZ 2.1.1) - příjem projektových záměrů od 13.12.2018 do 30.4.2019</li></ul> <p>Alokace výzev vyhlášených ve sledovaném období představuje 367 918 740,10 Kč (příspěvek Unie).</p>

<b>Informace o věcném pokroku v realizaci integrované strategie</b>	Informace o věcném pokroku v realizaci integrované strategie tvoří samostatnou přílohu č. 1 této zprávy.
<b>Informace o pokroku v realizaci klíčových intervencí</b>	Ve sledovaném období byly dokončeny realizace klíčových projektů: Silnice III/49018: Zlín, Vršava - Jižní Svahy. Dále pokračovaly realizace klíčových projektů Modernizace vozového parku - trolejbusy a Revitalizace Baťova mrakodrapu.

## Popis realizace integrované strategie

<p><b>Informace o dosažených synergických efektech na úrovni opatření resp. podopatření strategie</b></p>	<p>Oblasti schválených projektů Řídicím výborem IPRÚ ve sledovaném období: dobudování cyklistické infrastruktury, výstavba terminálu a modernizace zastávek veřejné dopravy s důrazem na multimodální vazby, podpora vzdělávání na základních školách, zajištění prostor a vybavení pro sociální podnikání, modernizace a rozšiřování trolejbusových tratí, zajištění hmotné zázemí pro poskytování sociálních služeb. U dokončených projektů je nejsilnější vazba identifikována mezi projekty Chodník v úseku 1. Zámeček - Obecní úřad, 2. Červený - odbočka Filip (oblast bezpečnost dopravy) a projekty Stezka pro pěší a cyklisty podél třídy T. Bati, ul. Lorencova - ul. Podvesná XVII (oblast cyklostezek) a Cyklostezka Zlín, Příluky - Lužkovice - Klečůvka (oblast cyklostezek). Silná vazba je rovněž patrná mezi projektem Chodník v úseku 1. Zámeček - Obecní úřad, 2. Červený - odbočka Filip (oblast bezpečnost dopravy) a projektem Silnice III/49018: Zlín, Vršava - Jižní Svahy. V realizaci jsou rovněž další projekty z bezpečnosti dopravy, a to Zlín, křižovatka ulic K Pasekám - Pasecká - Stráže, Pasecká - Klabalská, Rekonstrukce chodníků v Želechovicích nad Dřevnicí a Rekonstrukce chodníků v obci Hvozdná. Realizací všech těchto projektů bude docíleno vyšší bezpečnosti chodců a cyklistů, zvýšení účinnosti a hospodárnosti přepravy osob a zboží, snížení znečištění ovzduší, zvýšení plynulosti silničního provozu, zvýšení dostupnosti okolních obcí, zvýšení atraktivity prostředí.</p> <p>Vazby napříč specifickými cíli lze spatřovat taktéž mezi specifickým cílem 2.1 Zlepšit situaci na trhu práce prostřednictvím intervencí v sektoru vzdělávání s opatřením specifického cíle 2.2 Zvýšení motivace k podnikání prostřednictvím využití odkazu mimořádné osobnosti Tomáše Bati. V realizaci se nachází podpořený projekt Revitalizace Baťova mrakodrapu a projekty základních a středních škol. Projekt jedné ze středních škol je již dokončen. Zde synergie spočívá v působení na ekonomický rozvoj území (zajištění kvalifikovaných lidských zdrojů pro tradičně orientovanou ekonomickou základnu území - strojírenství, kovodělnictví, plastikářství, jejíž rozvoj je silně vázán na podnikatelský duch obyvatel, který je potřebné udržovat a rozvíjet).</p> <p>Postupná realizace všech projektů s vydanými soulady s integrovanou strategií povede k celkovému zvýšení atraktivity a k posílení konkurenceschopnosti aglomerace.</p>
<p><b>Informace o podaných/ schválených změnách integrované strategie</b></p>	<p>Ve sledovaném období byla podána a schválena Žádost o změnu ISg č. 3:</p> <p>Na základě průběžného šetření absorpční kapacity a připravenosti projektů v území IPRÚ Zlín v oblasti cyklo dopravy byla navýšena alokace Opatření 1.2.2 Propojení sídel a dobudování ucelené cyklistické infrastruktury, a to o 8,4 mil. Kč (příspěvek Unie). Důvodem bylo nedostatečné pokrytí poptávky disponibilní alokací opatření za situace, kdy 1. ještě není naplněna cílová hodnota indikátoru délka nově vybudovaných cyklostezek a cyklotras (cílová hodnota opatření: 14,00 km, aktuální naplnění schválenými projekty: 8,38 km); 2. Řídicí orgán Integrovaného regionálního operačního programu neumožňuje v současnosti nositelům využít uspořené finanční prostředky z dříve schválených a již realizovaných projektů z důvodu vytvoření rezervy pro krytí kurzového rozdílu, proto není možné využít volné prostředky z realizovaného projektu v aktivitě Cyklo doprava ve výši cca 17,2 mil. Kč (příspěvek Unie). Výše uvedená částka byla získána převodem finančních prostředků z Opatření 1.1.3 Zavedení elektronického odbavovacího systému v městské hromadné dopravě, ve kterém je podle aktuálního šetření absorpční kapacity nejasný zájem o realizaci projektu, který nemohl být realizován v souladu s aktuálním finančním plánem daného opatření na rok 2018. Navržený přesun tak umožnil vhodně využít dočasně nevyužité finanční prostředky v opatření 1.1.3.</p> <p>Dále došlo k formální úpravě názvu opatření 1.1.1, kdy byl v jednom případě v textu strategie uveden chybný název.</p>

<p><b>Opatření při neplnění uložených povinností nositelem</b></p>	<p>Neplnění ISg nenastává.</p>
<p><b>Informace o problémech, které se vyskytly v realizaci integrované strategie v průběhu období, za které je tato zpráva vykazována a přijatá opatření</b></p>	<p>V rámci některých aktivit, především v oblastech školství a dopravy, již nezbyvá dostatek prostředků na to, aby byla uspokojena veškerá poptávka. Například ve 24. výzvě na bezpečnost dopravy došlo k převýšení alokace výzvy a opatření 1.2.1 předloženými projekty o desítky milionů.</p> <p>Většina milníků stanovená ŘO IROP nebyla dosažena. Důvodem jsou především zpoždění v jednotlivých projektech. Nenaplnění nebude podléhat sankcím. Co se týká cílových hodnot milníkových indikátorů, indikátor na modernizaci silnic byl naplněn. U škol i památek dojde k naplnění následně. U sociálních podniků by mělo rovněž dojít k následnému naplnění. Naplnění cílové hodnoty indikátoru terminálu je rizikové. Naplnění cílové hodnoty indikátoru na sociální byty je velmi nepravděpodobné. Nastalá situace bude řešena.</p> <p>Plnění ostatních indikátorů je průběžně monitorováno a vyhodnocováno.</p>
<p><b>Informace o potenciálních rizicích realizace integrované strategie a opatření k jejich eliminaci</b></p>	<p>Při přípravě strategie nebyly známy všechny omezující podmínky operačních programů. Nyní se ukazuje, že některé projekty nejsou proveditelné dle původního očekávání. Byla zintenzivněna komunikace s potenciálními realizátory projektů, konají se pravidelné schůzky s nejvýznamnějšími partnerskými subjekty.</p> <p>Dochází ke zpožděním projektů. Finanční plán IPRÚ Zlín stanovený na rok 2018 nebyl dodržen. Řídicí orgány nyní umožňují přesuny do dalších let. U IROP je předpoklad dohnání ztráty z předešlých let v roce 2019. U OPD se nejvíce reálné čerpání od roku 2019. Nicméně u SC 1.4 jsou všechny prostředky již alokovány, mělo by tedy dojít pouze k pozdějšímu čerpání. Co se týká SC 2.3, rovněž zde dojde k pozdějšímu čerpání. Předpokládá se zaalokování všech event. většiny prostředků v rámci aktuálně vyhlášené výzvy. U OPZ je rovněž aktuálně vyhlášená výzva (SC 2.1.1), čerpání v roce 2019 se jeví nepravděpodobné. S ohledem na průzkum absorpčních kapacit se zdá být výše alokace příliš vysoká na to, aby mohla být aktuálně beze zbytku vyčerpána. V současné době byla zintenzivněna komunikace s potenciálními žadateli. Nastalé situace budou řešeny s řídicími orgány.</p>
<p><b>Popis aktivit vyplývajících z evaluačního plánu DoP</b></p>	<p>Žádné evaluační aktivity ve sledovaném období nebyly uskutečněny.</p>



<b>Doplňující informace</b>	Bez doplňujících informací.
<b>Shrnutí pro veřejnost</b>	<p>Do konce roku 2018 bylo vyhlášeno 29 výzev IPRÚ Zlín, 4 z nich nejsou dosud ukončeny. Alespoň jedna výzva byla vyhlášena na všech 17 aktivit. Výše podpory pro projekty, které směřují či se nacházejí v realizaci, představuje cca 515 mil. Kč (příspěvek Unie). Řídícím výborem IPRÚ Zlín byly schváleny především projekty zaměřené na modernizaci vozového parku MHD, výstavby cyklostezek, parkovacích systémů, terminálu, realizace dopravně-bezpečnostních opatření, modernizaci silnice III. třídy, modernizaci a rozšiřování trolejbusových tratí, rozvoj infrastruktury sociálních služeb a sociálního podnikání, navýšení kapacit sociálního bydlení, rozvoj infrastruktury na základních a středních školách, navýšení kapacit mateřských škol, revitalizace památek.</p> <p>Ve 2. pololetí 2018 byly vyhlášeny 21.-29. výzva IPRÚ Zlín při celkové alokaci cca 367,9 mil. Kč (příspěvek Unie). Ve sledovaném období bylo celkem 14ti projektům vydáno Vyjádření o souladu projektového záměru s integrovanou strategií. Jedná se o projekty na výstavbu cyklostezky, terminálu, modernizaci zastávek, rozvoj infrastruktury na základních školách, zajištění prostor a vybavení pro sociální podnikání, modernizaci a rozšiřování trolejbusových tratí, rozvoj infrastruktury sociálních služeb. Tři žadatelé obdrželi Vyjádření o nesouladu projektového záměru s integrovanou strategií. Předloženo k hodnocení bylo 8 žádostí o podporu. Právní akt o poskytnutí podpory obdrželo 5 projektů.</p>

## Horizontální principy

<b>Horizontální principy</b>	<p>Realizace strategie IPRÚ Zlín není v rozporu s rovnými příležitostmi ani udržitelným rozvojem.</p> <p><b>Rovné příležitosti</b> Při realizaci integrované strategie jsou prosazovány a zohledňovány mj. zájmy osob ohrožených sociálním vyloučením či jinak znevýhodněných nebo zranitelných, které se diskriminaci nedovedou účinně bránit. IPRÚ Zlín vytváří příznivé podmínky pro začleňování ohrožených skupin obyvatelstva zpět do společnosti a pro kvalitní spolupráci obyvatelstva s veřejnou správou v území. IPRÚ Zlín nezahrnuje aktivity, které by byly přímo zaměřeny na posilování rovnosti mužů a žen ve společnosti, nicméně v řadě případů lze v tomto směru identifikovat sekundární pozitivní vlivy. Jednotlivá opatření nevytvářejí žádné omezení rovných příležitostí a nepřispívají jakkoliv k diskriminaci různých skupin obyvatel. Ve sledovaném období byly schváleny mj. projekty orientované na rozvoj vzdělávání a rozvoj sociálních služeb.</p> <p><b>Udržitelný rozvoj</b> Udržitelný rozvoj je jedním z hlavních principů IPRÚ Zlín. Navržená opatření a projekty z nich vycházející povedou k odstranění územních rozdílů a celkovému harmonickému rozvoji. Žádný z projektů realizovaných v rámci IPRÚ nebude mít negativní dopad na udržitelný rozvoj. Proběhnutý proces SEA poukazuje na environmentální rozvoj. Z uskutečněného hodnocení sledování a rozbor vlivů koncepce za rok 2018 vyplývá, že provádění koncepce nemá nepředvídané závažné negativní vlivy na životní prostředí nebo veřejné zdraví, a není tedy nutno zajistit přijetí opatření k odvrácení nebo zmírnění těchto vlivů a současně rozhodnout o změně koncepce. Naopak lze konstatovat, že provádění koncepce má doposud celkově neutrální až mírně pozitivní vlivy na jednotlivé složky životního prostředí, a to především v oblasti ochrany ovzduší, ochrany před hlukem, ochrany klimatu (mitigace) a zprostředkovaně také na environmentální výchovu.</p>
------------------------------	---

### Financování dle specifických cílů

Číslo řádku	Specifický cíl ITI/IPRÚ/CLLD	Opatření ITI/IPRÚ/CLLD	Podopatření	Program	Prioritní osa	Investiční priorita	Specifický cíl
1	1.1 Zvýšení kvality a efektivity systému veřejné dopravy	1.1.1-2 Modernizace a rozšiřování trolejbusových tratí	1.1.1-2 Modernizace a rozšiřování trolejbusových tratí-04.1.40.1.4	Operační program Doprava	Infrastruktura pro železniční a další udržitelnou dopravu	Rozvoj a zlepšování dopravních systémů šetrnějších k životnímu prostředí, včetně systémů s nízkou hlučností, a nízkouhříkových dopravních systémů, včetně vnitrozemské a námořní lodní dopravy, přístavů, multimodálních spojů a letištní infrastruktury	Vytvoření podmínek pro zvýšení využívání veřejné hromadné dopravy ve městech v elektrické trakci
2	2.1 Zlepšit situaci na trhu práce prostřednictvím intervencí v sektoru vzdělávání	2.1.1-2 Podpora technického a přírodovědného vzdělávání na středních a vyšších odborných školách a v rámci celoživotního vzdělávání	2.1.1-2 Podpora technického a přírodovědného vzdělávání na středních a vyšších odborných školách a v rámci celoživotního vzdělávání-06.2.67.2.4	Integrovaný regionální operační program	Zkvalitnění veřejných služeb a podmínek života pro obyvatele regionů	Investice do vzdělávání, odborného vzdělávání a odborné přípravy pro získání dovedností a do celoživotního učení rozvíjením infrastruktury pro vzdělávání a odbornou přípravu	Zvýšení kvality a dostupnosti infrastruktury pro vzdělávání a celoživotní učení
3	2.1 Zlepšit situaci na trhu práce prostřednictvím intervencí v sektoru vzdělávání	2.1.2-1 Navýšení kapacity mateřských škol v území	2.1.2-1 Navýšení kapacity mateřských škol v území-06.2.67.2.4	Integrovaný regionální operační program	Zkvalitnění veřejných služeb a podmínek života pro obyvatele regionů	Investice do vzdělávání, odborného vzdělávání a odborné přípravy pro získání dovedností a do celoživotního učení rozvíjením infrastruktury pro vzdělávání a odbornou přípravu	Zvýšení kvality a dostupnosti infrastruktury pro vzdělávání a celoživotní učení
4	2.2 Zvýšení motivace k podnikání prostřednictvím využití odkazu osobnosti Tomáše Bati	2.2.1 Obnova kulturních památek baťovského období	2.2.1 Obnova kulturních památek baťovského období-06.3.33.3.1	Integrovaný regionální operační program	Dobrá správa území a zefektivnění veřejných institucí	Zachování, ochrana, propagace a rozvoj přírodního a kulturního dědictví	Zefektivnění prezentace, posílení ochrany a rozvoje kulturního a přírodního dědictví

5	2.3 Zvýšit atraktivitu území pro dlouhodobé bydlení všech skupin obyvatel	2.3.2-2 Zajištění personálního a provozního zázemí pro poskytování sociálních služeb	2.3.2-2 Zajištění personálního a provozního zázemí pro poskytování sociálních služeb-03.2.60.1	Operační program Zaměstnanost	Sociální začleňování a boj s chudobou	Aktivní začleňování, včetně začleňování s ohledem na podporu rovných příležitostí a aktivní účast a zlepšení zaměstnatelnosti	Zvýšit uplatnitelnost osob ohrožených sociálním vyloučením nebo sociálně vyloučených ve společnosti a na trhu práce
6	2.4 Přispět ke zvýšení uplatnitelnosti ohrožených skupin osob na trhu práce za účelem prevence sociálního vyloučení	2.4.1 Zajištění prostor a vybavení pro sociální podnikání	2.4.1 Zajištění prostor a vybavení pro sociální podnikání-06.2.58.2.2	Integrovaný regionální operační program	Zkvalitnění veřejných služeb a podmínek života pro obyvatele regionů	Poskytování podpory sociálním podnikům	Vznik nových a rozvoj existujících podnikatelských aktivit v oblasti sociálního podnikání
7	1.1 Zvýšení kvality a efektivity systému veřejné dopravy	1.1.1-1 Výstavba a modernizace zastávek veřejné dopravy s důrazem na multimodální vazby	1.1.1-1 Výstavba a modernizace zastávek veřejné dopravy s důrazem na multimodální vazby-06.1.37.1.2	Integrovaný regionální operační program	Konkurenceschopné, dostupné a bezpečné regiony	Rozvoj a zlepšování dopravních systémů šetrných k životnímu prostředí, včetně systémů s nízkou hlučností, a nízkouhlíkových dopravních systémů, včetně vnitrozemské a námořní lodní dopravy, přístavů, multimodálních spojů a letištní infrastruktury	Zvýšení podílu udržitelných forem dopravy
8	1.1 Zvýšení kvality a efektivity systému veřejné dopravy	1.1.2 Modernizace vozového parku městské hromadné dopravy	1.1.2 Modernizace vozového parku městské hromadné dopravy-06.1.37.1.2	Integrovaný regionální operační program	Konkurenceschopné, dostupné a bezpečné regiony	Rozvoj a zlepšování dopravních systémů šetrných k životnímu prostředí, včetně systémů s nízkou hlučností, a nízkouhlíkových dopravních systémů, včetně vnitrozemské a námořní lodní dopravy, přístavů, multimodálních spojů a letištní infrastruktury	Zvýšení podílu udržitelných forem dopravy

9	1.2 Zvýšení atraktivitu cyklistické a pěší dopravy	1.2.1 Realizace dopravně-bezpečnostních opatření v sídlech	1.2.1 Realizace dopravně-bezpečnostních opatření v sídlech-06.1.37.1.2	Integrovaný regionální operační program	Konkurenceschopné, dostupné a bezpečné regiony	Rozvoj a zlepšování dopravních systémů šetrných k životnímu prostředí, včetně systémů s nízkou hlučností, a nízkouhlíkových dopravních systémů, včetně vnitrozemské a námořní lodní dopravy, přístavů, multimodálních spojů a letištní infrastruktury	Zvýšení podílu udržitelných forem dopravy
10	1.3 Zlepšení napojení aglomerace na nadřazené silniční síť	1.3.1 Modernizace napojení aglomerace na silniční síť TEN-T	1.3.1 Modernizace napojení aglomerace na silniční síť TEN-T-06.1.42.1.1	Integrovaný regionální operační program	Konkurenceschopné, dostupné a bezpečné regiony	Zvyšování regionální mobility prostřednictvím připojení sekundárních a terciárních uzlů k infrastruktuře sítě TEN-T, včetně multimodálních uzlů	Zvýšení regionální mobility prostřednictvím modernizace a rozvoje sítí regionální silniční infrastruktury navazující na síť TEN-T
11	2.3 Zvýšit atraktivitu území pro dlouhodobé bydlení všech skupin obyvatel	2.3.1 Navýšení kapacity sociálního bydlení pro nízkopříjmové skupiny obyvatel	2.3.1 Navýšení kapacity sociálního bydlení pro nízkopříjmové skupiny obyvatel-06.2.56.2.1	Integrovaný regionální operační program	Zkvalitnění veřejných služeb a podmínek života pro obyvatele regionů	Investice do zdravotnické a sociální infrastruktury, které přispívají k celostátnímu, regionálnímu a místnímu rozvoji, snižování nerovností, pokud jde o zdravotní stav, podpora sociálního začlenění díky lepšímu přístupu k sociálním, kulturním a rekreačním	Zvýšení kvality a dostupnosti služeb vedoucí k sociální inkluzi
12	2.1 Zlepšit situaci na trhu práce prostřednictvím intervencí v sektoru vzdělávání	2.1.2-2 Podpora dalších forem předškolního vzdělávání	2.1.2-2 Podpora dalších forem předškolního vzdělávání-06.2.67.2.4	Integrovaný regionální operační program	Zkvalitnění veřejných služeb a podmínek života pro obyvatele regionů	Investice do vzdělávání, odborného vzdělávání a odborné přípravy pro získání dovedností a do celoživotního učení rozvíjením infrastruktury pro vzdělávání a odbornou přípravu	Zvýšení kvality a dostupnosti infrastruktury pro vzdělávání a celoživotní učení

13	2.1 Zlepšit situaci na trhu práce prostřednictvím intervencí v sektoru vzdělávání	2.1.1-1 Podpora technického a přírodovědného vzdělávání na základních školách	2.1.1-1 Podpora technického a přírodovědného vzdělávání na základních školách-06.2.67.2.4	Integrovaný regionální operační program	Zkvalitnění veřejných služeb a podmínek života pro obyvatele regionů	Investice do vzdělávání, odborného vzdělávání a odborné přípravy pro získání dovedností a do celoživotního učení rozvíjením infrastruktury pro vzdělávání a odbornou přípravu	Zvýšení kvality a dostupnosti infrastruktury pro vzdělávání a celoživotní učení
14	1.3 Zlepšení napojení aglomerace na nadřazené silniční síť	1.3.2 Zefektivnění silničního provozu prostřednictvím aplikace inteligentních dopravních systémů	1.3.2 Zefektivnění silničního provozu prostřednictvím aplikace inteligentních dopravních systémů-04.2.40.2.3	Operační program Doprava	Silniční infrastruktura na síti TEN-T, veřejná infrastruktura pro čistou mobilitu a řízení silničního provozu	Rozvoj a zlepšování dopravních systémů šetrnějších k životnímu prostředí, včetně systémů s nízkou hlučností, a nízkouhlíkových dopravních systémů, včetně vnitrozemské a námořní lodní dopravy, přístavů, multimodálních spojů a letištní infrastruktury	Zlepšení řízení dopravního provozu a zvyšování bezpečnosti dopravního provozu
15	1.2 Zvýšení atraktivitu cyklistické a pěší dopravy	1.2.2 Propojení sídel a dobudování ucelené cyklistické infrastruktury	1.2.2 Propojení sídel a dobudování ucelené cyklistické infrastruktury-06.1.37.1.2	Integrovaný regionální operační program	Konkurenceschopné, dostupné a bezpečné regiony	Rozvoj a zlepšování dopravních systémů šetrných k životnímu prostředí, včetně systémů s nízkou hlučností, a nízkouhlíkových dopravních systémů, včetně vnitrozemské a námořní lodní dopravy, přístavů, multimodálních spojů a letištní infrastruktury	Zvýšení podílu udržitelných forem dopravy
16	1.1 Zvýšení kvality a efektivity systému veřejné dopravy	1.1.3 Zavedení elektronického odbavovacího systému v městské hromadné dopravě	1.1.3 Zavedení elektronického odbavovacího systému v městské hromadné dopravě-06.1.37.1.2	Integrovaný regionální operační program	Konkurenceschopné, dostupné a bezpečné regiony	Rozvoj a zlepšování dopravních systémů šetrných k životnímu prostředí, včetně systémů s nízkou hlučností, a nízkouhlíkových dopravních systémů, včetně vnitrozemské a námořní lodní dopravy, přístavů, multimodálních spojů a letištní infrastruktury	Zvýšení podílu udržitelných forem dopravy

17	2.3 Zvýšit atraktivitu území pro dlouhodobé bydlení všech skupin obyvatel	2.3.2-1 Zajištění hmotného zázemí pro poskytování sociálních služeb	2.3.2-1 Zajištění hmotného zázemí pro poskytování sociálních služeb-06.2.56.2.1	Integrovaný regionální operační program	Zkvalitnění veřejných služeb a podmínek života pro obyvatele regionů	Investice do zdravotnické a sociální infrastruktury, které přispívají k celostátnímu, regionálnímu a místnímu rozvoji, snižování nerovností, pokud jde o zdravotní stav, podpora sociálního začlenění díky lepšímu přístupu k sociálním, kulturním a rekreačním	Zvýšení kvality a dostupnosti služeb vedoucí k sociální inkluzi
----	---	---	---	---	--	---	---

### Financování dle specifických cílů

Číslo řádku	Celkové způsobilé výdaje			Podpora			Příspěvek Unie		
	Plánovaný stav	Ve sledovaném období	Za celé období realizace	Plánovaný stav	Ve sledovaném období	Za celé období realizace	Plánovaný stav	Ve sledovaném období	Za celé období realizace
1	79 529 410,00			67 600 000,00			67 600 000,00		
2	82 352 940,00	2 704 250,59	2 704 250,59	74 117 650,00	2 433 825,52	2 433 825,52	70 000 000,00	2 298 612,99	2 298 612,99
3	3 529 410,00	0,00	3 441 304,94	3 176 470,00	0,00	3 097 174,44	3 000 000,00	0,00	2 925 109,19
4	82 352 940,00			74 117 640,00			70 000 000,00		
5	58 823 530,00			58 823 530,00			50 000 000,00		
6	8 235 300,00			7 000 000,00			7 000 000,00		
7	58 823 530,00			52 941 170,00			50 000 000,00		
8	140 000 000,00			119 000 000,00			119 000 000,00		
9	120 588 240,00	3 986 148,27	3 986 148,27	108 529 410,00	3 587 533,44	3 587 533,44	102 500 000,00	3 388 226,02	3 388 226,02
10	58 823 530,00	22 199 169,43	22 199 169,43	52 941 180,00	19 979 252,48	19 979 252,48	50 000 000,00	18 869 294,01	18 869 294,01
11	47 058 830,00			42 352 940,00			40 000 000,00		
12	2 352 940,00			2 235 290,00			2 000 000,00		
13	41 176 470,00			37 058 830,00			35 000 000,00		
14	40 000 000,00			34 000 000,00			34 000 000,00		
15	121 647 060,00	25 128 658,82	42 793 341,42	109 482 350,00	22 615 792,93	38 514 007,27	103 400 000,00	21 359 359,99	36 374 340,20
16	6 000 000,00			5 100 000,00			5 100 000,00		
17	170 588 230,00	6 579 825,77	6 579 825,77	153 529 410,00	5 921 843,18	5 921 843,18	145 000 000,00	5 592 851,90	5 592 851,90

### Financování dle specifických cílů

Číslo řádku	Národní veřejné zdroje (SR, SF)			Vlastní zdroje příjemce			Národní veřejné zdroje (kraj, obec, jiné)		
	Plánovaný stav	Ve sledovaném období	Za celé období realizace	Plánovaný stav	Ve sledovaném období	Za celé období realizace	Plánovaný stav	Ve sledovaném období	Za celé období realizace

1	0,00			11 929 410,00			11 929 410,00		
2	4 117 650,00	135 212,53	135 212,53	8 235 290,00	270 425,07	270 425,07	8 235 290,00	270 425,07	270 425,07
3	176 470,00	0,00	172 065,25	352 940,00	0,00	344 130,50	352 940,00	0,00	344 130,50
4	4 117 640,00			8 235 300,00			8 235 300,00		
5	8 823 530,00			0,00			0,00		
6	0,00			1 235 300,00			0,00		
7	2 941 170,00			5 882 360,00			5 882 360,00		
8	0,00			21 000 000,00			0,00		
9	6 029 410,00	199 307,42	199 307,42	12 058 830,00	398 614,83	398 614,83	12 058 830,00	398 614,83	398 614,83
10	2 941 180,00	1 109 958,47	1 109 958,47	5 882 350,00	2 219 916,95	2 219 916,95	5 882 350,00	2 219 916,95	2 219 916,95
11	2 352 940,00			4 705 890,00			4 705 890,00		
12	235 290,00			117 650,00			0,00		
13	2 058 830,00			4 117 640,00			4 063 460,00		
14	0,00			6 000 000,00			6 000 000,00		
15	6 082 350,00	1 256 432,94	2 139 667,07	12 164 710,00	2 512 865,89	4 279 334,15	12 164 710,00	2 512 865,89	4 279 334,15
16	0,00			900 000,00			0,00		
17	8 529 410,00	328 991,28	328 991,28	17 058 820,00	657 982,59	657 982,59	17 058 820,00	657 982,59	657 982,59

#### Financování dle specifických cílů

Číslo řádku	Národní soukromé zdroje			Nezpůsobilé výdaje			Soukromé zdroje		
	Plánovaný stav	Ve sledovaném období	Za celé období realizace	Plánovaný stav	Ve sledovaném období	Za celé období realizace	Plánovaný stav	Ve sledovaném období	Za celé období realizace
1	0,00			0,00			0,00		
2	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
3	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
4	0,00			0,00			0,00		
5	0,00			0,00			0,00		
6	1 235 300,00			0,00			0,00		
7	0,00			0,00			0,00		
8	21 000 000,00			29 400 000,00			0,00		
9	0,00	0,00	0,00	73 894 300,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
10	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
11	0,00			0,00			0,00		
12	117 650,00			466 020,00			0,00		
13	54 180,00			4 876 160,00			0,00		
14	0,00			0,00			0,00		
15	0,00	0,00	0,00	13 355 230,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
16	900 000,00			0,00			0,00		



17	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
----	------	------	------	------	------	------	------	------	------

### Indikátory

Číslo řádku	Specifický cíl ITI/IPRÚ/CLLD	Opatření ITI/IPRÚ/CLLD	Podopatření	Program	Prioritní osa	Investiční priorita	Specifický cíl
1	1.1 Zvýšení kvality a efektivity systému veřejné dopravy	1.1.1-1 Výstavba a modernizace zastávek veřejné dopravy s důrazem na multimodální vazby	1.1.1-1 Výstavba a modernizace zastávek veřejné dopravy s důrazem na multimodální vazby-06.1.37.1.2	Integrovaný regionální operační program	Konkurenceschopné, dostupné a bezpečné regiony	Rozvoj a zlepšování dopravních systémů šetrných k životnímu prostředí, včetně systémů s nízkou hlučností, a nízkouhlíkových dopravních systémů, včetně vnitrozemské a námořní lodní dopravy, přístavů, multimodálních spojů a letištní infrastruktury	Zvýšení podílu udržitelných forem dopravy
2	1.1 Zvýšení kvality a efektivity systému veřejné dopravy	1.1.1-2 Modernizace a rozšiřování trolejbusových tratí	1.1.1-2 Modernizace a rozšiřování trolejbusových tratí-04.1.40.1.4	Operační program Doprava	Infrastruktura pro železniční a další udržitelnou dopravu	Rozvoj a zlepšování dopravních systémů šetrnějších k životnímu prostředí, včetně systémů s nízkou hlučností, a nízkouhlíkových dopravních systémů, včetně vnitrozemské a námořní lodní dopravy, přístavů, multimodálních spojů a letištní infrastruktury	Vytvoření podmínek pro zvýšení využívání veřejné hromadné dopravy ve městech v elektrické trakci
3	1.1 Zvýšení kvality a efektivity systému veřejné dopravy	1.1.2 Modernizace vozového parku městské hromadné dopravy	1.1.2 Modernizace vozového parku městské hromadné dopravy-06.1.37.1.2	Integrovaný regionální operační program	Konkurenceschopné, dostupné a bezpečné regiony	Rozvoj a zlepšování dopravních systémů šetrných k životnímu prostředí, včetně systémů s nízkou hlučností, a nízkouhlíkových dopravních systémů, včetně vnitrozemské a námořní lodní dopravy, přístavů, multimodálních spojů a letištní infrastruktury	Zvýšení podílu udržitelných forem dopravy

4	1.1 Zvýšení kvality a efektivity systému veřejné dopravy	1.1.1-2 Modernizace a rozšiřování trolejbusových tratí	1.1.1-2 Modernizace a rozšiřování trolejbusových tratí-04.1.40.1.4	Operační program Doprava	Infrastruktura pro železniční a další udržitelnou dopravu	Rozvoj a zlepšování dopravních systémů šetrnějších k životnímu prostředí, včetně systémů s nízkou hlučností, a nízkouhlíkových dopravních systémů, včetně vnitrozemské a námořní lodní dopravy, přístavů, multimodálních spojů a letištní infrastruktury	Vytvoření podmínek pro zvýšení využívání veřejné hromadné dopravy ve městech v elektrické trakci
5	1.1 Zvýšení kvality a efektivity systému veřejné dopravy	1.1.2 Modernizace vozového parku městské hromadné dopravy	1.1.2 Modernizace vozového parku městské hromadné dopravy-06.1.37.1.2	Integrovaný regionální operační program	Konkurenceschopné, dostupné a bezpečné regiony	Rozvoj a zlepšování dopravních systémů šetrnějších k životnímu prostředí, včetně systémů s nízkou hlučností, a nízkouhlíkových dopravních systémů, včetně vnitrozemské a námořní lodní dopravy, přístavů, multimodálních spojů a letištní infrastruktury	Zvýšení podílu udržitelných forem dopravy
6	1.3 Zlepšení napojení aglomerace na nadřazené silniční sítě	1.3.2 Zefektivnění silničního provozu prostřednictvím aplikace inteligentních dopravních systémů	1.3.2 Zefektivnění silničního provozu prostřednictvím aplikace inteligentních dopravních systémů-04.2.40.2.3	Operační program Doprava	Silniční infrastruktura na síti TEN-T, veřejná infrastruktura pro čistou mobilitu a řízení silničního provozu	Rozvoj a zlepšování dopravních systémů šetrnějších k životnímu prostředí, včetně systémů s nízkou hlučností, a nízkouhlíkových dopravních systémů, včetně vnitrozemské a námořní lodní dopravy, přístavů, multimodálních spojů a letištní infrastruktury	Zlepšení řízení dopravního provozu a zvyšování bezpečnosti dopravního provozu

7	1.3 Zlepšení napojení aglomerace na nadřazené silniční síť	1.3.2 Zefektivnění silničního provozu prostřednictvím aplikace inteligentních dopravních systémů	1.3.2 Zefektivnění silničního provozu prostřednictvím aplikace inteligentních dopravních systémů-04.2.40.2.3	Operační program Doprava	Silniční infrastruktura na síti TEN-T, veřejná infrastruktura pro čistou mobilitu a řízení silničního provozu	Rozvoj a zlepšování dopravních systémů šetrnějších k životnímu prostředí, včetně systémů s nízkou hlučností, a nízkouhlíkových dopravních systémů, včetně vnitrozemské a námořní lodní dopravy, přístavů, multimodálních spojů a letištní infrastruktury	Zlepšení řízení dopravního provozu a zvyšování bezpečnosti dopravního provozu
8	1.3 Zlepšení napojení aglomerace na nadřazené silniční síť	1.3.2 Zefektivnění silničního provozu prostřednictvím aplikace inteligentních dopravních systémů	1.3.2 Zefektivnění silničního provozu prostřednictvím aplikace inteligentních dopravních systémů-04.2.40.2.3	Operační program Doprava	Silniční infrastruktura na síti TEN-T, veřejná infrastruktura pro čistou mobilitu a řízení silničního provozu	Rozvoj a zlepšování dopravních systémů šetrnějších k životnímu prostředí, včetně systémů s nízkou hlučností, a nízkouhlíkových dopravních systémů, včetně vnitrozemské a námořní lodní dopravy, přístavů, multimodálních spojů a letištní infrastruktury	Zlepšení řízení dopravního provozu a zvyšování bezpečnosti dopravního provozu
9	2.1 Zlepšit situaci na trhu práce prostřednictvím intervencí v sektoru vzdělávání	2.1.1-1 Podpora technického a přírodovědného vzdělávání na základních školách	2.1.1-1 Podpora technického a přírodovědného vzdělávání na základních školách-06.2.67.2.4	Integrovaný regionální operační program	Zkvalitnění veřejných služeb a podmínek života pro obyvatele regionů	Investice do vzdělávání, odborného vzdělávání a odborné přípravy pro získání dovedností a do celoživotního učení rozvíjením infrastruktury pro vzdělávání a odbornou přípravu	Zvýšení kvality a dostupnosti infrastruktury pro vzdělávání a celoživotní učení
10	2.1 Zlepšit situaci na trhu práce prostřednictvím intervencí v sektoru vzdělávání	2.1.1-1 Podpora technického a přírodovědného vzdělávání na základních školách	2.1.1-1 Podpora technického a přírodovědného vzdělávání na základních školách-06.2.67.2.4	Integrovaný regionální operační program	Zkvalitnění veřejných služeb a podmínek života pro obyvatele regionů	Investice do vzdělávání, odborného vzdělávání a odborné přípravy pro získání dovedností a do celoživotního učení rozvíjením infrastruktury pro vzdělávání a odbornou přípravu	Zvýšení kvality a dostupnosti infrastruktury pro vzdělávání a celoživotní učení

11	2.1 Zlepšit situaci na trhu práce prostřednictvím intervencí v sektoru vzdělávání	2.1.2-1 Navýšení kapacity mateřských škol v území	2.1.2-1 Navýšení kapacity mateřských škol v území-06.2.67.2.4	Integrovaný regionální operační program	Zkvalitnění veřejných služeb a podmínek života pro obyvatele regionů	Investice do vzdělávání, odborného vzdělávání a odborné přípravy pro získání dovedností a do celoživotního učení rozvíjením infrastruktury pro vzdělávání a odbornou přípravu	Zvýšení kvality a dostupnosti infrastruktury pro vzdělávání a celoživotní učení
12	1.1 Zvýšení kvality a efektivity systému veřejné dopravy	1.1.1-1 Výstavba a modernizace zastávek veřejné dopravy s důrazem na multimodální vazby	1.1.1-1 Výstavba a modernizace zastávek veřejné dopravy s důrazem na multimodální vazby-06.1.37.1.2	Integrovaný regionální operační program	Konkurenceschopné, dostupné a bezpečné regiony	Rozvoj a zlepšování dopravních systémů šetrných k životnímu prostředí, včetně systémů s nízkou hlučností, a nízkouhlíkových dopravních systémů, včetně vnitrozemské a námořní lodní dopravy, přístavů, multimodálních spojů a letištní infrastruktury	Zvýšení podílu udržitelných forem dopravy
13	1.1 Zvýšení kvality a efektivity systému veřejné dopravy	1.1.1-1 Výstavba a modernizace zastávek veřejné dopravy s důrazem na multimodální vazby	1.1.1-1 Výstavba a modernizace zastávek veřejné dopravy s důrazem na multimodální vazby-06.1.37.1.2	Integrovaný regionální operační program	Konkurenceschopné, dostupné a bezpečné regiony	Rozvoj a zlepšování dopravních systémů šetrných k životnímu prostředí, včetně systémů s nízkou hlučností, a nízkouhlíkových dopravních systémů, včetně vnitrozemské a námořní lodní dopravy, přístavů, multimodálních spojů a letištní infrastruktury	Zvýšení podílu udržitelných forem dopravy
14	1.1 Zvýšení kvality a efektivity systému veřejné dopravy	1.1.1-1 Výstavba a modernizace zastávek veřejné dopravy s důrazem na multimodální vazby	1.1.1-1 Výstavba a modernizace zastávek veřejné dopravy s důrazem na multimodální vazby-06.1.37.1.2	Integrovaný regionální operační program	Konkurenceschopné, dostupné a bezpečné regiony	Rozvoj a zlepšování dopravních systémů šetrných k životnímu prostředí, včetně systémů s nízkou hlučností, a nízkouhlíkových dopravních systémů, včetně vnitrozemské a námořní lodní dopravy, přístavů, multimodálních spojů a letištní infrastruktury	Zvýšení podílu udržitelných forem dopravy

15	1.2 Zvýšení atraktivity cyklistické a pěší dopravy	1.2.1 Realizace dopravně-bezpečnostních opatření v sídlech	1.2.1 Realizace dopravně-bezpečnostních opatření v sídlech-06.1.37.1.2	Integrovaný regionální operační program	Konkurenceschopné, dostupné a bezpečné regiony	Rozvoj a zlepšování dopravních systémů šetrných k životnímu prostředí, včetně systémů s nízkou hlučností, a nízkouhlíkových dopravních systémů, včetně vnitrozemské a námořní lodní dopravy, přístavů, multimodálních spojů a letištní infrastruktury	Zvýšení podílu udržitelných forem dopravy
16	2.1 Zlepšit situaci na trhu práce prostřednictvím intervencí v sektoru vzdělávání	2.1.2-1 Navýšení kapacity mateřských škol v území	2.1.2-1 Navýšení kapacity mateřských škol v území-06.2.67.2.4	Integrovaný regionální operační program	Zkvalitnění veřejných služeb a podmínek života pro obyvatele regionů	Investice do vzdělávání, odborného vzdělávání a odborné přípravy pro získání dovedností a do celoživotního učení rozvíjením infrastruktury pro vzdělávání a odbornou přípravu	Zvýšení kvality a dostupnosti infrastruktury pro vzdělávání a celoživotní učení
17	2.3 Zvýšit atraktivitu území pro dlouhodobé bydlení všech skupin obyvatel	2.3.1 Navýšení kapacity sociálního bydlení pro nízkopříjmové skupiny obyvatel	2.3.1 Navýšení kapacity sociálního bydlení pro nízkopříjmové skupiny obyvatel-06.2.56.2.1	Integrovaný regionální operační program	Zkvalitnění veřejných služeb a podmínek života pro obyvatele regionů	Investice do zdravotnické a sociální infrastruktury, které přispívají k celostátnímu, regionálnímu a místnímu rozvoji, snižování nerovností, pokud jde o zdravotní stav, podpora sociálního začlenění díky lepšímu přístupu k sociálním, kulturním a rekreačním	Zvýšení kvality a dostupnosti služeb vedoucí k sociální inkluzi
18	2.3 Zvýšit atraktivitu území pro dlouhodobé bydlení všech skupin obyvatel	2.3.1 Navýšení kapacity sociálního bydlení pro nízkopříjmové skupiny obyvatel	2.3.1 Navýšení kapacity sociálního bydlení pro nízkopříjmové skupiny obyvatel-06.2.56.2.1	Integrovaný regionální operační program	Zkvalitnění veřejných služeb a podmínek života pro obyvatele regionů	Investice do zdravotnické a sociální infrastruktury, které přispívají k celostátnímu, regionálnímu a místnímu rozvoji, snižování nerovností, pokud jde o zdravotní stav, podpora sociálního začlenění díky lepšímu přístupu k sociálním, kulturním a rekreačním	Zvýšení kvality a dostupnosti služeb vedoucí k sociální inkluzi

19	2.4 Přispět ke zvýšení uplatnitelnosti ohrožených skupin osob na trhu práce za účelem prevence sociálního vyloučení	2.4.1 Zajištění prostor a vybavení pro sociální podnikání	2.4.1 Zajištění prostor a vybavení pro sociální podnikání-06.2.58.2.2	Integrovaný regionální operační program	Zkvalitnění veřejných služeb a podmínek života pro obyvatele regionů	Poskytování podpory sociálním podnikům	Vznik nových a rozvoj existujících podnikatelských aktivit v oblasti sociálního podnikání
20	1.2 Zvýšení atraktivity cyklistické a pěší dopravy	1.2.1 Realizace dopravně-bezpečnostních opatření v sídlech	1.2.1 Realizace dopravně-bezpečnostních opatření v sídlech-06.1.37.1.2	Integrovaný regionální operační program	Konkurenceschopné, dostupné a bezpečné regiony	Rozvoj a zlepšování dopravních systémů šetrných k životnímu prostředí, včetně systémů s nízkou hlučností, a nízkouhlíkových dopravních systémů, včetně vnitrozemské a námořní lodní dopravy, přístavů, multimodálních spojů a letištní infrastruktury	Zvýšení podílu udržitelných forem dopravy
21	1.2 Zvýšení atraktivity cyklistické a pěší dopravy	1.2.2 Propojení sídel a dobudování ucelené cyklistické infrastruktury	1.2.2 Propojení sídel a dobudování ucelené cyklistické infrastruktury-06.1.37.1.2	Integrovaný regionální operační program	Konkurenceschopné, dostupné a bezpečné regiony	Rozvoj a zlepšování dopravních systémů šetrných k životnímu prostředí, včetně systémů s nízkou hlučností, a nízkouhlíkových dopravních systémů, včetně vnitrozemské a námořní lodní dopravy, přístavů, multimodálních spojů a letištní infrastruktury	Zvýšení podílu udržitelných forem dopravy
22	1.2 Zvýšení atraktivity cyklistické a pěší dopravy	1.2.2 Propojení sídel a dobudování ucelené cyklistické infrastruktury	1.2.2 Propojení sídel a dobudování ucelené cyklistické infrastruktury-06.1.37.1.2	Integrovaný regionální operační program	Konkurenceschopné, dostupné a bezpečné regiony	Rozvoj a zlepšování dopravních systémů šetrných k životnímu prostředí, včetně systémů s nízkou hlučností, a nízkouhlíkových dopravních systémů, včetně vnitrozemské a námořní lodní dopravy, přístavů, multimodálních spojů a letištní infrastruktury	Zvýšení podílu udržitelných forem dopravy

23	1.2 Zvýšení atraktivity cyklistické a pěší dopravy	1.2.2 Propojení sídel a dobudování ucelené cyklistické infrastruktury	1.2.2 Propojení sídel a dobudování ucelené cyklistické infrastruktury-06.1.37.1.2	Integrovaný regionální operační program	Konkurenceschopné, dostupné a bezpečné regiony	Rozvoj a zlepšování dopravních systémů šetrných k životnímu prostředí, včetně systémů s nízkou hlučností, a nízkouhlikových dopravních systémů, včetně vnitrozemské a námořní lodní dopravy, přístavů, multimodálních spojů a letištní infrastruktury	Zvýšení podílu udržitelných forem dopravy
24	2.3 Zvýšit atraktivitu území pro dlouhodobé bydlení všech skupin obyvatel	2.3.2-2 Zajištění personálního a provozního zázemí pro poskytování sociálních služeb	2.3.2-2 Zajištění personálního a provozního zázemí pro poskytování sociálních služeb-03.2.60.1	Operační program Zaměstnanost	Sociální začleňování a boj s chudobou	Aktivní začleňování, včetně začleňování s ohledem na podporu rovných příležitostí a aktivní účast a zlepšení zaměstnatelnosti	Zvýšit uplatnitelnost osob ohrožených sociálním vyloučením nebo sociálně vyloučených ve společnosti a na trhu práce
25	2.3 Zvýšit atraktivitu území pro dlouhodobé bydlení všech skupin obyvatel	2.3.2-2 Zajištění personálního a provozního zázemí pro poskytování sociálních služeb	2.3.2-2 Zajištění personálního a provozního zázemí pro poskytování sociálních služeb-03.2.60.1	Operační program Zaměstnanost	Sociální začleňování a boj s chudobou	Aktivní začleňování, včetně začleňování s ohledem na podporu rovných příležitostí a aktivní účast a zlepšení zaměstnatelnosti	Zvýšit uplatnitelnost osob ohrožených sociálním vyloučením nebo sociálně vyloučených ve společnosti a na trhu práce
26	2.2 Zvýšení motivace k podnikání prostřednictvím využití odkazu osobnosti Tomáše Bati	2.2.1 Obnova kulturních památek baťovského období	2.2.1 Obnova kulturních památek baťovského období-06.3.33.3.1	Integrovaný regionální operační program	Dobrá správa území a zefektivnění veřejných institucí	Zachování, ochrana, propagace a rozvoj přírodního a kulturního dědictví	Zefektivnění prezentace, posílení ochrany a rozvoje kulturního a přírodního dědictví
27	2.2 Zvýšení motivace k podnikání prostřednictvím využití odkazu osobnosti Tomáše Bati	2.2.1 Obnova kulturních památek baťovského období	2.2.1 Obnova kulturních památek baťovského období-06.3.33.3.1	Integrovaný regionální operační program	Dobrá správa území a zefektivnění veřejných institucí	Zachování, ochrana, propagace a rozvoj přírodního a kulturního dědictví	Zefektivnění prezentace, posílení ochrany a rozvoje kulturního a přírodního dědictví
28	2.3 Zvýšit atraktivitu území pro dlouhodobé bydlení všech skupin obyvatel	2.3.2-1 Zajištění hmotného zázemí pro poskytování sociálních služeb	2.3.2-1 Zajištění hmotného zázemí pro poskytování sociálních služeb-06.2.56.2.1	Integrovaný regionální operační program	Zkvalitnění veřejných služeb a podmínek života pro obyvatele regionů	Investice do zdravotnické a sociální infrastruktury, které přispívají k celostátnímu, regionálnímu a místnímu rozvoji, snižování nerovností, pokud jde o zdravotní stav, podpora sociálního začlenění díky lepšímu přístupu k sociálním, kulturním a rekreačním	Zvýšení kvality a dostupnosti služeb vedoucí k sociální inkluzi



29	2.3 Zvýšit atraktivitu území pro dlouhodobé bydlení všech skupin obyvatel	2.3.2-1 Zajištění hmotného zázemí pro poskytování sociálních služeb	2.3.2-1 Zajištění hmotného zázemí pro poskytování sociálních služeb-06.2.56.2.1	Integrovaný regionální operační program	Zkvalitnění veřejných služeb a podmínek života pro obyvatele regionů	Investice do zdravotnické a sociální infrastruktury, které přispívají k celostátnímu, regionálnímu a místnímu rozvoji, snižování nerovností, pokud jde o zdravotní stav, podpora sociálního začlenění díky lepšímu přístupu k sociálním, kulturním a rekreačním	Zvýšení kvality a dostupnosti služeb vedoucí k sociální inkluzi
30	2.3 Zvýšit atraktivitu území pro dlouhodobé bydlení všech skupin obyvatel	2.3.2-1 Zajištění hmotného zázemí pro poskytování sociálních služeb	2.3.2-1 Zajištění hmotného zázemí pro poskytování sociálních služeb-06.2.56.2.1	Integrovaný regionální operační program	Zkvalitnění veřejných služeb a podmínek života pro obyvatele regionů	Investice do zdravotnické a sociální infrastruktury, které přispívají k celostátnímu, regionálnímu a místnímu rozvoji, snižování nerovností, pokud jde o zdravotní stav, podpora sociálního začlenění díky lepšímu přístupu k sociálním, kulturním a rekreačním	Zvýšení kvality a dostupnosti služeb vedoucí k sociální inkluzi
31	2.3 Zvýšit atraktivitu území pro dlouhodobé bydlení všech skupin obyvatel	2.3.2-2 Zajištění personálního a provozního zázemí pro poskytování sociálních služeb	2.3.2-2 Zajištění personálního a provozního zázemí pro poskytování sociálních služeb-03.2.60.1	Operační program Zaměstnanost	Sociální začleňování a boj s chudobou	Aktivní začleňování, včetně začleňování s ohledem na podporu rovných příležitostí a aktivní účast a zlepšení zaměstnatelnosti	Zvýšit uplatnitelnost osob ohrožených sociálním vyloučením nebo sociálně vyloučených ve společnosti a na trhu práce
32	2.3 Zvýšit atraktivitu území pro dlouhodobé bydlení všech skupin obyvatel	2.3.2-2 Zajištění personálního a provozního zázemí pro poskytování sociálních služeb	2.3.2-2 Zajištění personálního a provozního zázemí pro poskytování sociálních služeb-03.2.60.1	Operační program Zaměstnanost	Sociální začleňování a boj s chudobou	Aktivní začleňování, včetně začleňování s ohledem na podporu rovných příležitostí a aktivní účast a zlepšení zaměstnatelnosti	Zvýšit uplatnitelnost osob ohrožených sociálním vyloučením nebo sociálně vyloučených ve společnosti a na trhu práce
33	2.3 Zvýšit atraktivitu území pro dlouhodobé bydlení všech skupin obyvatel	2.3.2-2 Zajištění personálního a provozního zázemí pro poskytování sociálních služeb	2.3.2-2 Zajištění personálního a provozního zázemí pro poskytování sociálních služeb-03.2.60.1	Operační program Zaměstnanost	Sociální začleňování a boj s chudobou	Aktivní začleňování, včetně začleňování s ohledem na podporu rovných příležitostí a aktivní účast a zlepšení zaměstnatelnosti	Zvýšit uplatnitelnost osob ohrožených sociálním vyloučením nebo sociálně vyloučených ve společnosti a na trhu práce

34	2.4 Přispět ke zvýšení uplatnitelnosti ohrožených skupin osob na trhu práce za účelem prevence sociálního vyloučení	2.4.1 Zajištění prostor a vybavení pro sociální podnikání	2.4.1 Zajištění prostor a vybavení pro sociální podnikání-06.2.58.2.2	Integrovaný regionální operační program	Zkvalitnění veřejných služeb a podmínek života pro obyvatele regionů	Poskytování podpory sociálním podnikům	Vznik nových a rozvoj existujících podnikatelských aktivit v oblasti sociálního podnikání
35	1.1 Zvýšení kvality a efektivity systému veřejné dopravy	1.1.2 Modernizace vozového parku městské hromadné dopravy	1.1.2 Modernizace vozového parku městské hromadné dopravy-06.1.37.1.2	Integrovaný regionální operační program	Konkurenceschopné, dostupné a bezpečné regiony	Rozvoj a zlepšování dopravních systémů šetrných k životnímu prostředí, včetně systémů s nízkou hlučností, a nízkouhlíkových dopravních systémů, včetně vnitrozemské a námořní lodní dopravy, přístavů, multimodálních spojů a letištní infrastruktury	Zvýšení podílu udržitelných forem dopravy
36	1.1 Zvýšení kvality a efektivity systému veřejné dopravy	1.1.3 Zavedení elektronického odbavovacího systému v městské hromadné dopravě	1.1.3 Zavedení elektronického odbavovacího systému v městské hromadné dopravě-06.1.37.1.2	Integrovaný regionální operační program	Konkurenceschopné, dostupné a bezpečné regiony	Rozvoj a zlepšování dopravních systémů šetrných k životnímu prostředí, včetně systémů s nízkou hlučností, a nízkouhlíkových dopravních systémů, včetně vnitrozemské a námořní lodní dopravy, přístavů, multimodálních spojů a letištní infrastruktury	Zvýšení podílu udržitelných forem dopravy
37	1.1 Zvýšení kvality a efektivity systému veřejné dopravy	1.1.3 Zavedení elektronického odbavovacího systému v městské hromadné dopravě	1.1.3 Zavedení elektronického odbavovacího systému v městské hromadné dopravě-06.1.37.1.2	Integrovaný regionální operační program	Konkurenceschopné, dostupné a bezpečné regiony	Rozvoj a zlepšování dopravních systémů šetrných k životnímu prostředí, včetně systémů s nízkou hlučností, a nízkouhlíkových dopravních systémů, včetně vnitrozemské a námořní lodní dopravy, přístavů, multimodálních spojů a letištní infrastruktury	Zvýšení podílu udržitelných forem dopravy

38	1.2 Zvýšení atraktivitu cyklistické a pěší dopravy	1.2.1 Realizace dopravně-bezpečnostních opatření v sídlech	1.2.1 Realizace dopravně-bezpečnostních opatření v sídlech-06.1.37.1.2	Integrovaný regionální operační program	Konkurenceschopné, dostupné a bezpečné regiony	Rozvoj a zlepšování dopravních systémů šetrných k životnímu prostředí, včetně systémů s nízkou hlučností, a nízkouhlíkových dopravních systémů, včetně vnitrozemské a námořní lodní dopravy, přístavů, multimodálních spojů a letištní infrastruktury	Zvýšení podílu udržitelných forem dopravy
39	1.2 Zvýšení atraktivitu cyklistické a pěší dopravy	1.2.1 Realizace dopravně-bezpečnostních opatření v sídlech	1.2.1 Realizace dopravně-bezpečnostních opatření v sídlech-06.1.37.1.2	Integrovaný regionální operační program	Konkurenceschopné, dostupné a bezpečné regiony	Rozvoj a zlepšování dopravních systémů šetrných k životnímu prostředí, včetně systémů s nízkou hlučností, a nízkouhlíkových dopravních systémů, včetně vnitrozemské a námořní lodní dopravy, přístavů, multimodálních spojů a letištní infrastruktury	Zvýšení podílu udržitelných forem dopravy
40	1.3 Zlepšení napojení aglomerace na nadřazené silniční sítě	1.3.1 Modernizace napojení aglomerace na silniční síť TEN-T	1.3.1 Modernizace napojení aglomerace na silniční síť TEN-T-06.1.42.1.1	Integrovaný regionální operační program	Konkurenceschopné, dostupné a bezpečné regiony	Zvyšování regionální mobility prostřednictvím připojení sekundárních a terciárních uzlů k infrastruktuře sítě TEN-T, včetně multimodálních uzlů	Zvýšení regionální mobility prostřednictvím modernizace a rozvoje sítě regionální silniční infrastruktury navazující na síť TEN-T
41	1.3 Zlepšení napojení aglomerace na nadřazené silniční sítě	1.3.1 Modernizace napojení aglomerace na silniční síť TEN-T	1.3.1 Modernizace napojení aglomerace na silniční síť TEN-T-06.1.42.1.1	Integrovaný regionální operační program	Konkurenceschopné, dostupné a bezpečné regiony	Zvyšování regionální mobility prostřednictvím připojení sekundárních a terciárních uzlů k infrastruktuře sítě TEN-T, včetně multimodálních uzlů	Zvýšení regionální mobility prostřednictvím modernizace a rozvoje sítě regionální silniční infrastruktury navazující na síť TEN-T
42	1.3 Zlepšení napojení aglomerace na nadřazené silniční sítě	1.3.1 Modernizace napojení aglomerace na silniční síť TEN-T	1.3.1 Modernizace napojení aglomerace na silniční síť TEN-T-06.1.42.1.1	Integrovaný regionální operační program	Konkurenceschopné, dostupné a bezpečné regiony	Zvyšování regionální mobility prostřednictvím připojení sekundárních a terciárních uzlů k infrastruktuře sítě TEN-T, včetně multimodálních uzlů	Zvýšení regionální mobility prostřednictvím modernizace a rozvoje sítě regionální silniční infrastruktury navazující na síť TEN-T

43	2.1 Zlepšit situaci na trhu práce prostřednictvím intervencí v sektoru vzdělávání	2.1.1-1 Podpora technického a přírodovědného vzdělávání na základních školách	2.1.1-1 Podpora technického a přírodovědného vzdělávání na základních školách-06.2.67.2.4	Integrovaný regionální operační program	Zkvalitnění veřejných služeb a podmínek života pro obyvatele regionů	Investice do vzdělávání, odborného vzdělávání a odborné přípravy pro získání dovedností a do celoživotního učení rozvíjením infrastruktury pro vzdělávání a odbornou přípravu	Zvýšení kvality a dostupnosti infrastruktury pro vzdělávání a celoživotní učení
44	2.1 Zlepšit situaci na trhu práce prostřednictvím intervencí v sektoru vzdělávání	2.1.1-2 Podpora technického a přírodovědného vzdělávání na středních a vyšších odborných školách a v rámci celoživotního vzdělávání	2.1.1-2 Podpora technického a přírodovědného vzdělávání na středních a vyšších odborných školách a v rámci celoživotního vzdělávání-06.2.67.2.4	Integrovaný regionální operační program	Zkvalitnění veřejných služeb a podmínek života pro obyvatele regionů	Investice do vzdělávání, odborného vzdělávání a odborné přípravy pro získání dovedností a do celoživotního učení rozvíjením infrastruktury pro vzdělávání a odbornou přípravu	Zvýšení kvality a dostupnosti infrastruktury pro vzdělávání a celoživotní učení
45	2.1 Zlepšit situaci na trhu práce prostřednictvím intervencí v sektoru vzdělávání	2.1.1-2 Podpora technického a přírodovědného vzdělávání na středních a vyšších odborných školách a v rámci celoživotního vzdělávání	2.1.1-2 Podpora technického a přírodovědného vzdělávání na středních a vyšších odborných školách a v rámci celoživotního vzdělávání-06.2.67.2.4	Integrovaný regionální operační program	Zkvalitnění veřejných služeb a podmínek života pro obyvatele regionů	Investice do vzdělávání, odborného vzdělávání a odborné přípravy pro získání dovedností a do celoživotního učení rozvíjením infrastruktury pro vzdělávání a odbornou přípravu	Zvýšení kvality a dostupnosti infrastruktury pro vzdělávání a celoživotní učení
46	2.1 Zlepšit situaci na trhu práce prostřednictvím intervencí v sektoru vzdělávání	2.1.1-2 Podpora technického a přírodovědného vzdělávání na středních a vyšších odborných školách a v rámci celoživotního vzdělávání	2.1.1-2 Podpora technického a přírodovědného vzdělávání na středních a vyšších odborných školách a v rámci celoživotního vzdělávání-06.2.67.2.4	Integrovaný regionální operační program	Zkvalitnění veřejných služeb a podmínek života pro obyvatele regionů	Investice do vzdělávání, odborného vzdělávání a odborné přípravy pro získání dovedností a do celoživotního učení rozvíjením infrastruktury pro vzdělávání a odbornou přípravu	Zvýšení kvality a dostupnosti infrastruktury pro vzdělávání a celoživotní učení
47	2.1 Zlepšit situaci na trhu práce prostřednictvím intervencí v sektoru vzdělávání	2.1.2-2 Podpora dalších forem předškolního vzdělávání	2.1.2-2 Podpora dalších forem předškolního vzdělávání-06.2.67.2.4	Integrovaný regionální operační program	Zkvalitnění veřejných služeb a podmínek života pro obyvatele regionů	Investice do vzdělávání, odborného vzdělávání a odborné přípravy pro získání dovedností a do celoživotního učení rozvíjením infrastruktury pro vzdělávání a odbornou přípravu	Zvýšení kvality a dostupnosti infrastruktury pro vzdělávání a celoživotní učení

48	2.1 Zlepšit situaci na trhu práce prostřednictvím intervencí v sektoru vzdělávání	2.1.2-2 Podpora dalších forem předškolního vzdělávání	2.1.2-2 Podpora dalších forem předškolního vzdělávání-06.2.67.2.4	Integrovaný regionální operační program	Zkvalitnění veřejných služeb a podmínek života pro obyvatele regionů	Investice do vzdělávání, odborného vzdělávání a odborné přípravy pro získání dovedností a do celoživotního učení rozvíjením infrastruktury pro vzdělávání a odbornou přípravu	Zvýšení kvality a dostupnosti infrastruktury pro vzdělávání a celoživotní učení
49	2.2 Zvýšení motivace k podnikání prostřednictvím využití odkazu osobnosti Tomáše Bati	2.2.1 Obnova kulturních památek baťovského období	2.2.1 Obnova kulturních památek baťovského období-06.3.33.3.1	Integrovaný regionální operační program	Dobrá správa území a zefektivnění veřejných institucí	Zachování, ochrana, propagace a rozvoj přírodního a kulturního dědictví	Zefektivnění prezentace, posílení ochrany a rozvoje kulturního a přírodního dědictví
50	2.4 Přispět ke zvýšení uplatnitelnosti ohrožených skupin osob na trhu práce za účelem prevence sociálního vyloučení	2.4.1 Zajištění prostor a vybavení pro sociální podnikání	2.4.1 Zajištění prostor a vybavení pro sociální podnikání-06.2.58.2.2	Integrovaný regionální operační program	Zkvalitnění veřejných služeb a podmínek života pro obyvatele regionů	Poskytování podpory sociálním podnikům	Vznik nových a rozvoj existujících podnikatelských aktivit v oblasti sociálního podnikání
51	1.2 Zvýšení atraktivitu cyklistické a pěší dopravy	1.2.1 Realizace dopravně-bezpečnostních opatření v sídlech	1.2.1 Realizace dopravně-bezpečnostních opatření v sídlech-06.1.37.1.2	Integrovaný regionální operační program	Konkurenceschopné, dostupné a bezpečné regiony	Rozvoj a zlepšování dopravních systémů šetrných k životnímu prostředí, včetně systémů s nízkou hlučností, a nízkouhlíkových dopravních systémů, včetně vnitrozemské a námořní lodní dopravy, přístavů, multimodálních spojů a letištní infrastruktury	Zvýšení podílu udržitelných forem dopravy
52	2.4 Přispět ke zvýšení uplatnitelnosti ohrožených skupin osob na trhu práce za účelem prevence sociálního vyloučení	2.4.1 Zajištění prostor a vybavení pro sociální podnikání	2.4.1 Zajištění prostor a vybavení pro sociální podnikání-06.2.58.2.2	Integrovaný regionální operační program	Zkvalitnění veřejných služeb a podmínek života pro obyvatele regionů	Poskytování podpory sociálním podnikům	Vznik nových a rozvoj existujících podnikatelských aktivit v oblasti sociálního podnikání

53	2.3 Zvýšit atraktivitu území pro dlouhodobé bydlení všech skupin obyvatel	2.3.1 Navýšení kapacity sociálního bydlení pro nízkopříjmové skupiny obyvatel	2.3.1 Navýšení kapacity sociálního bydlení pro nízkopříjmové skupiny obyvatel-06.2.56.2.1	Integrovaný regionální operační program	Zkvalitnění veřejných služeb a podmínek života pro obyvatele regionů	Investice do zdravotnické a sociální infrastruktury, které přispívají k celostátnímu, regionálnímu a místnímu rozvoji, snižování nerovností, pokud jde o zdravotní stav, podpora sociálního začlenění díky lepšímu přístupu k sociálním, kulturním a rekreačním	Zvýšení kvality a dostupnosti služeb vedoucí k sociální inkluzi
54	2.1 Zlepšit situaci na trhu práce prostřednictvím intervencí v sektoru vzdělávání	2.1.2-1 Navýšení kapacity mateřských škol v území	2.1.2-1 Navýšení kapacity mateřských škol v území-06.2.67.2.4	Integrovaný regionální operační program	Zkvalitnění veřejných služeb a podmínek života pro obyvatele regionů	Investice do vzdělávání, odborného vzdělávání a odborné přípravy pro získání dovedností a do celoživotního učení rozvíjením infrastruktury pro vzdělávání a odbornou přípravu	Zvýšení kvality a dostupnosti infrastruktury pro vzdělávání a celoživotní učení
55	2.1 Zlepšit situaci na trhu práce prostřednictvím intervencí v sektoru vzdělávání	2.1.2-2 Podpora dalších forem předškolního vzdělávání	2.1.2-2 Podpora dalších forem předškolního vzdělávání-06.2.67.2.4	Integrovaný regionální operační program	Zkvalitnění veřejných služeb a podmínek života pro obyvatele regionů	Investice do vzdělávání, odborného vzdělávání a odborné přípravy pro získání dovedností a do celoživotního učení rozvíjením infrastruktury pro vzdělávání a odbornou přípravu	Zvýšení kvality a dostupnosti infrastruktury pro vzdělávání a celoživotní učení
56	1.1 Zvýšení kvality a efektivity systému veřejné dopravy	1.1.1-2 Modernizace a rozšiřování trolejbusových tratí	1.1.1-2 Modernizace a rozšiřování trolejbusových tratí-04.1.40.1.4	Operační program Doprava	Infrastruktura pro železniční a další udržitelnou dopravu	Rozvoj a zlepšování dopravních systémů šetrnějších k životnímu prostředí, včetně systémů s nízkou hlučností, a nízkouhlíkových dopravních systémů, včetně vnitrozemské a námořní lodní dopravy, přístavů, multimodálních spojů a letištní infrastruktury	Vytvoření podmínek pro zvýšení využívání veřejné hromadné dopravy ve městech v elektrické trakci
57	2.4 Přispět ke zvýšení uplatnitelnosti ohrožených skupin osob na trhu práce za účelem prevence sociálního vyloučení	2.4.1 Zajištění prostor a vybavení pro sociální podnikání	2.4.1 Zajištění prostor a vybavení pro sociální podnikání-06.2.58.2.2	Integrovaný regionální operační program	Zkvalitnění veřejných služeb a podmínek života pro obyvatele regionů	Poskytování podpory sociálním podnikům	Vznik nových a rozvoj existujících podnikatelských aktivit v oblasti sociálního podnikání

58	2.4 Přispět ke zvýšení uplatnitelnosti ohrožených skupin osob na trhu práce za účelem prevence sociálního vyloučení	2.4.1 Zajištění prostor a vybavení pro sociální podnikání	2.4.1 Zajištění prostor a vybavení pro sociální podnikání-06.2.58.2.2	Integrovaný regionální operační program	Zkvalitnění veřejných služeb a podmínek života pro obyvatele regionů	Poskytování podpory sociálním podnikům	Vznik nových a rozvoj existujících podnikatelských aktivit v oblasti sociálního podnikání
59	1.1 Zvýšení kvality a efektivity systému veřejné dopravy	1.1.1-1 Výstavba a modernizace zastávek veřejné dopravy s důrazem na multimodální vazby	1.1.1-1 Výstavba a modernizace zastávek veřejné dopravy s důrazem na multimodální vazby-06.1.37.1.2	Integrovaný regionální operační program	Konkurenceschopné, dostupné a bezpečné regiony	Rozvoj a zlepšování dopravních systémů šetrných k životnímu prostředí, včetně systémů s nízkou hlučností, a nízkouhlíkových dopravních systémů, včetně vnitrozemské a námořní lodní dopravy, přístavů, multimodálních spojů a letištní infrastruktury	Zvýšení podílu udržitelných forem dopravy
60	2.4 Přispět ke zvýšení uplatnitelnosti ohrožených skupin osob na trhu práce za účelem prevence sociálního vyloučení	2.4.1 Zajištění prostor a vybavení pro sociální podnikání	2.4.1 Zajištění prostor a vybavení pro sociální podnikání-06.2.58.2.2	Integrovaný regionální operační program	Zkvalitnění veřejných služeb a podmínek života pro obyvatele regionů	Poskytování podpory sociálním podnikům	Vznik nových a rozvoj existujících podnikatelských aktivit v oblasti sociálního podnikání
61	2.3 Zvýšit atraktivitu území pro dlouhodobé bydlení všech skupin obyvatel	2.3.2-2 Zajištění personálního a provozního zázemí pro poskytování sociálních služeb	2.3.2-2 Zajištění personálního a provozního zázemí pro poskytování sociálních služeb-03.2.60.1	Operační program Zaměstnanost	Sociální začleňování a boj s chudobou	Aktivní začleňování, včetně začleňování s ohledem na podporu rovných příležitostí a aktivní účast a zlepšení zaměstnatelnosti	Zvýšit uplatnitelnost osob ohrožených sociálním vyloučením nebo sociálně vyloučených ve společnosti a na trhu práce

### Indikátory

Číslo řádku	Kód indikátoru	Název indikátoru	Výchozí hodnota	Datum výchozí hodnoty	Cílová hodnota	Datum cílové hodnoty	Závazek
1	75001	Počet realizací vedoucích ke zvýšení bezpečnosti v dopravě	0,00	1. 1. 2014 0:00:00	2,00	31. 12. 2022 0:00:00	1,00
2	74510	Počet cestujících MHD v elektrické trakci	1 383,80	31. 12. 2013 0:00:00	1 433,00	31. 12. 2023 0:00:00	0,00
3	75120	Podíl veřejné osobní dopravy na celkových výkonech v osobní dopravě	30,00	31. 12. 2011 0:00:00	35,00	31. 12. 2023 0:00:00	5,00
4	74500	Celková délka nových nebo modernizovaných linek metra, tramvajových tratí nebo trolejbusových tratí	0,00	1. 1. 2014 0:00:00	2,00	31. 12. 2020 0:00:00	
5	36111	Množství emisí primárních částic a prekurzorů sekundárních částic v rámci podpořených projektů	0,20	31. 12. 2015 0:00:00	0,00	31. 12. 2020 0:00:00	0,00

6	72410	Pokrytí silniční sítě ITS	31,00	31. 12. 2013 0:00:00	44,00	31. 12. 2023 0:00:00	0,00
7	72420	Počet nehod se smrtelným zraněním	59,00	31. 12. 2013 0:00:00	34,00	31. 12. 2023 0:00:00	0,00
8	72401	Počet zařízení a služeb ITS	0,00	1. 1. 2014 0:00:00	5,00	31. 12. 2020 0:00:00	
9	50030	Podíl osob předčasně opouštějících vzdělávací systém	5,40	31. 12. 2013 0:00:00	5,00	31. 12. 2023 0:00:00	0,00
10	50001	Kapacita podporovaných zařízení péče o děti nebo vzdělávacích zařízení	0,00	1. 1. 2014 0:00:00	5 216,00	31. 12. 2020 0:00:00	1 077,00
11	50001	Kapacita podporovaných zařízení péče o děti nebo vzdělávacích zařízení	0,00	1. 1. 2014 0:00:00	18,00	31. 12. 2017 0:00:00	18,00
12	75120	Podíl veřejné osobní dopravy na celkových výkonech v osobní dopravě	30,00	31. 12. 2011 0:00:00	35,00	31. 12. 2023 0:00:00	5,00
13	75201	Počet nových nebo rekonstruovaných přestupních terminálů ve veřejné dopravě	0,00	1. 1. 2014 0:00:00	3,00	31. 12. 2022 0:00:00	
14	74001	Počet vytvořených parkovacích míst	0,00	1. 1. 2014 0:00:00	150,00	31. 12. 2022 0:00:00	32,00
15	75120	Podíl veřejné osobní dopravy na celkových výkonech v osobní dopravě	30,00	31. 12. 2011 0:00:00	35,00	31. 12. 2023 0:00:00	5,00
16	50000	Počet podpořených vzdělávacích zařízení	0,00	1. 1. 2014 0:00:00	1,00	31. 12. 2017 0:00:00	1,00
17	55310	Nárůst kapacity sociálních bytů	0,00	31. 12. 2015 0:00:00	162,00	31. 12. 2021 0:00:00	
18	55320	Průměrný počet osob využívající sociální bydlení	0,00	31. 12. 2015 0:00:00	130,00	31. 12. 2022 0:00:00	
19	10411	Míra nezaměstnanosti osob s nejnižším vzděláním	28,50	31. 12. 2012 0:00:00	22,00	31. 12. 2023 0:00:00	6,50
20	75001	Počet realizací vedoucích ke zvýšení bezpečnosti v dopravě	0,00	1. 1. 2014 0:00:00	12,00	31. 12. 2021 0:00:00	4,00
21	76310	Podíl cyklistiky na přepravních výkonech	7,00	31. 12. 2011 0:00:00	10,00	31. 12. 2023 0:00:00	3,00
22	76100	Délka nově vybudovaných cyklostezek a cyklotras	0,00	1. 1. 2014 0:00:00	14,00	31. 12. 2020 0:00:00	4,87
23	76401	Počet parkovacích míst pro jízdní kola	0,00	1. 1. 2014 0:00:00	208,00	31. 12. 2020 0:00:00	50,00
24	67010	Využívání podpořených služeb	0,00	31. 12. 2015 0:00:00	100,00	31. 12. 2023 0:00:00	
25	67310	Bývalí účastníci projektů, u nichž intervence formou sociální práce naplnila svůj účel	0,00	31. 12. 2015 0:00:00	20,00	31. 12. 2023 0:00:00	
26	91005	Zvýšení očekávaného počtu návštěv podporovaných kulturních a přírodních památek a atrakcí	0,00	1. 1. 2014 0:00:00	5 000,00	31. 12. 2019 0:00:00	
27	90501	Počet revitalizovaných památkových objektů	0,00	1. 1. 2014 0:00:00	1,00	31. 12. 2018 0:00:00	
28	67510	Kapacita služeb a sociální práce	12,00	31. 12. 2015 0:00:00	261,00	31. 12. 2022 0:00:00	25,00
29	55401	Počet podpořených zázemí pro služby a sociální práci	0,00	1. 1. 2014 0:00:00	34,00	31. 12. 2022 0:00:00	1,00
30	55402	Počet poskytovaných druhů sociálních služeb	0,00	1. 1. 2014 0:00:00	8,00	31. 12. 2022 0:00:00	1,00



31	60000	Celkový počet účastníků	0,00	1. 1. 2014 0:00:00	120,00	31. 12. 2023 0:00:00	
32	67001	Kapacita podpořených služeb	0,00	1. 1. 2014 0:00:00	100,00	31. 12. 2023 0:00:00	
33	67401	Nové nebo inovované sociální služby týkající se bydlení	0,00	1. 1. 2014 0:00:00	2,00	31. 12. 2023 0:00:00	
34	10400	Zvýšení zaměstnanosti v podporovaných podnicích	0,00	1. 1. 2014 0:00:00	5,00	31. 12. 2021 0:00:00	
35	74801	Počet nově pořízených vozidel pro veřejnou dopravu	0,00	1. 1. 2014 0:00:00	10,00	31. 12. 2019 0:00:00	7,00
36	75120	Podíl veřejné osobní dopravy na celkových výkonech v osobní dopravě	30,00	31. 12. 2011 0:00:00	35,00	31. 12. 2023 0:00:00	5,00
37	70401	Počet zařízení a služeb pro řízení dopravy	0,00	1. 1. 2014 0:00:00	1,00	31. 12. 2019 0:00:00	
38	76310	Podíl cyklistiky na přepravních výkonech	7,00	31. 12. 2011 0:00:00	10,00	31. 12. 2023 0:00:00	3,00
39	76100	Délka nově vybudovaných cyklostezek a cyklotras	0,00	1. 1. 2014 0:00:00	3,00	31. 12. 2021 0:00:00	0,28
40	72210	Plocha území dostupného z TEN-T do 45 minut	67 761,00	31. 12. 2014 0:00:00	68 079,00	31. 12. 2023 0:00:00	318,00
41	72300	Celková délka rekonstruovaných nebo modernizovaných silnic	0,00	1. 1. 2014 0:00:00	1,70	31. 12. 2018 0:00:00	1,71
42	72304	Délka rekonstruovaných silnic III. třídy	0,00	1. 1. 2014 0:00:00	1,70	31. 12. 2018 0:00:00	1,71
43	50000	Počet podpořených vzdělávacích zařízení	0,00	1. 1. 2014 0:00:00	8,00	31. 12. 2020 0:00:00	6,00
44	50030	Podíl osob předčasně opouštějících vzdělávací systém	5,40	31. 12. 2013 0:00:00	5,00	31. 12. 2023 0:00:00	0,00
45	50001	Kapacita podporovaných zařízení péče o děti nebo vzdělávacích zařízení	0,00	1. 1. 2014 0:00:00	1 750,00	31. 12. 2020 0:00:00	2 217,00
46	50000	Počet podpořených vzdělávacích zařízení	0,00	1. 1. 2014 0:00:00	3,00	31. 12. 2020 0:00:00	10,00
47	50001	Kapacita podporovaných zařízení péče o děti nebo vzdělávacích zařízení	0,00	1. 1. 2014 0:00:00	16,00	31. 12. 2018 0:00:00	
48	50000	Počet podpořených vzdělávacích zařízení	0,00	1. 1. 2014 0:00:00	1,00	31. 12. 2018 0:00:00	
49	91010	Počet návštěv kulturních památek a paměťových institucí zpřístupněných za vstupné	26 553 793,00	31. 12. 2013 0:00:00	27 500 000,00	31. 12. 2023 0:00:00	946 207,00
50	10300	Soukromé investice odpovídající veřejné podpoře podniků (granty)	0,00	1. 1. 2014 0:00:00	40 364,00	31. 12. 2020 0:00:00	0,00
51	76401	Počet parkovacích míst pro jízdní kola	0,00	1. 1. 2014 0:00:00	30,00	31. 12. 2020 0:00:00	
52	10105	Počet nových podniků, které dostávají podporu	0,00	1. 1. 2014 0:00:00	2,00	31. 12. 2020 0:00:00	
53	55301	Počet podpořených bytů pro sociální bydlení	0,00	1. 1. 2014 0:00:00	81,00	31. 12. 2021 0:00:00	
54	50020	Podíl tříletých dětí umístěných v předškolním zařízení	77,30	31. 12. 2013 0:00:00	90,50	31. 12. 2023 0:00:00	13,20
55	50020	Podíl tříletých dětí umístěných v předškolním zařízení	77,30	31. 12. 2013 0:00:00	90,50	31. 12. 2023 0:00:00	13,20

56	74501	Počet nových či zmodernizovaných zařízení obslužné a napájecí infrastruktury městské drážní dopravy	0,00	1. 1. 2014 0:00:00	4,00	31. 12. 2020 0:00:00	
57	10403	Zvýšení zaměstnanosti v podporovaných podnicích se zaměřením na znevýhodněné skupiny	0,00	1. 1. 2014 0:00:00	4,00	31. 12. 2021 0:00:00	
58	10000	Počet podniků pobírajících podporu	0,00	1. 1. 2014 0:00:00	2,00	31. 12. 2020 0:00:00	0,00
59	75110	Počet osob přepravených veřejnou dopravou	2 535 000,00	31. 12. 2015 0:00:00	2 656 000,00	31. 12. 2023 0:00:00	18 980,00
60	10102	Počet podniků pobírajících granty	0,00	1. 1. 2014 0:00:00	2,00	31. 12. 2020 0:00:00	0,00
61	62000	Počet projektů, které zcela nebo zčásti provádějí sociální partneři nebo nevládní organizace	0,00	1. 1. 2014 0:00:00	3,00	31. 12. 2023 0:00:00	0,00

Indikátory							
Číslo řádku	Datum závazku	Dosažená hodnota (ve sledovaném období)	Datum dosažené hodnoty	Dosažená hodnota (za celé období realizace IN)	Procento plnění indikátoru	Typ indikátoru	Měrná jednotka
1	28. 11. 2018 0:00:00	0,00		0,00		Výstup	Realizace
2		0,00	30. 6. 2018 0:00:00	0,00		Výsledek	mil. osob/rok
3		0,00	31. 12. 2016 0:00:00	30,67		Výsledek	%
4		0,00				Výstup	km
5	19. 1. 2018 0:00:00	0,00		0,00		Výsledek	t/rok
6		0,00	30. 6. 2018 0:00:00	0,00		Výsledek	%
7		0,00	30. 6. 2018 0:00:00	0,00		Výsledek	Osoby
8		0,00				Výstup	ks
9		1,30	31. 12. 2017 0:00:00	6,80		Výsledek	%
10	23. 7. 2018 0:00:00	0,00		0,00		Výstup	Osoby
11	7. 3. 2018 0:00:00	0,00	28. 7. 2017 0:00:00	18,00		Výstup	Osoby
12		0,00	31. 12. 2016 0:00:00	30,67		Výsledek	%
13		0,00				Výstup	Terminály
14	6. 12. 2018 0:00:00	0,00		0,00		Výstup	Parkovací místa
15		0,00	31. 12. 2016 0:00:00	30,67		Výsledek	%
16	7. 3. 2018 0:00:00	0,00	28. 7. 2017 0:00:00	1,00		Výstup	Zařízení
17		0,00				Výsledek	Lůžka
18		0,00				Výsledek	Osoby/rok
19		0,00	31. 12. 2016 0:00:00	22,20		Výsledek	%
20	2. 8. 2018 0:00:00	1,00	20. 8. 2018 0:00:00	1,00		Výstup	Realizace
21		0,00	31. 12. 2015 0:00:00	7,00		Výsledek	%
22	9. 11. 2017 0:00:00	3,47	31. 7. 2018 0:00:00	4,87		Výstup	km
23	27. 10. 2017 0:00:00	50,00	31. 7. 2018 0:00:00	50,00		Výstup	Parkovací místa

24		0,00				Výsledek	Osoby
25		0,00				Výsledek	Osoby
26		0,00				Výstup	Návštěvy/rok
27		0,00				Výstup	Objekty
28	28. 3. 2018 0:00:00	25,00	31. 12. 2017 0:00:00	25,00		Výsledek	Klienti
29	28. 3. 2018 0:00:00	1,00	31. 12. 2017 0:00:00	1,00		Výstup	Zázemí
30	28. 3. 2018 0:00:00	1,00	31. 12. 2017 0:00:00	1,00		Výstup	Služby
31		0,00				Výstup	Osoby
32		0,00				Výstup	Místa
33		0,00				Výstup	Služby
34		0,00				Výstup	FTE
35	19. 1. 2018 0:00:00	0,00		0,00		Výstup	Vozidla
36		0,00	31. 12. 2016 0:00:00	30,67		Výsledek	%
37		0,00				Výstup	ks
38		0,00	31. 12. 2015 0:00:00	7,00		Výsledek	%
39	7. 8. 2017 0:00:00	0,00		0,00		Výstup	km
40		0,00	31. 12. 2014 0:00:00	67 761,00		Výsledek	km2
41	9. 5. 2018 0:00:00	1,71	31. 8. 2018 0:00:00	1,71		Výstup	km
42	9. 5. 2018 0:00:00	1,71	31. 8. 2018 0:00:00	1,71		Výstup	km
43	23. 7. 2018 0:00:00	0,00		0,00		Výstup	Zařízení
44		1,30	31. 12. 2017 0:00:00	6,80		Výsledek	%
45	30. 10. 2018 0:00:00	1 300,00	30. 9. 2018 0:00:00	1 300,00		Výstup	Osoby
46	30. 10. 2018 0:00:00	1,00	30. 9. 2018 0:00:00	1,00		Výstup	Zařízení
47		0,00				Výstup	Osoby
48		0,00				Výstup	Zařízení
49		0,00	31. 12. 2016 0:00:00	33 355 747,00		Výsledek	Návštěvy/rok
50	31. 12. 2018 0:00:00	0,00	31. 12. 2018 0:00:00	0,00		Výstup	EUR
51		0,00				Výstup	Parkovací místa
52		0,00				Výstup	Podniky
53		0,00				Výstup	Bytové jednotky
54		0,00	31. 12. 2016 0:00:00	84,10		Výsledek	%
55		0,00	31. 12. 2016 0:00:00	84,10		Výsledek	%
56		0,00				Výstup	ks
57		0,00				Výstup	FTE
58		0,00	30. 6. 2018 0:00:00	0,00		Výstup	Podniky
59	6. 12. 2018 0:00:00	0,00		0,00		Výsledek	Osoby/rok
60		0,00	30. 6. 2018 0:00:00	0,00		Výstup	Podniky
61		0,00	30. 6. 2018 0:00:00	0,00		Výstup	Projekty

Přiložené dokumenty									
Číslo řádku	Pořadí	Název dokumentu	Příloha	Doložený soubor	Druh dokumentu	Typ dokumentu	Osoba, která soubor zadala do MS2014+	Datum vložení	Verze dokumentu
1	1	Informace o věcném pokroku v realizaci integrované strategie	<a href="https://msiu.mssf.cz/Document.aspx?docID=VU1T UHJpbG9oe VVNWklOOz Y0NjY3MTYz ODtQcmlsb2 hhRE1TO0Zh bHNI">https://msiu.mssf.cz/Document.aspx?docID=VU1T UHJpbG9oe VVNWklOOz Y0NjY3MTYz ODtQcmlsb2 hhRE1TO0Zh bHNI</a>	ANO	Přílohy zprávy o plnění integrované strategie	Implementační / realizační 1	KRAJIR	9. 1. 2019 12:46:05	1
2	2	Čestné prohlášení	<a href="https://msiu.mssf.cz/Document.aspx?docID=VU1T UHJpbG9oe VVNWklOOz Y0NjY4MzE1 MTtQcmlsb2 hhRE1TO0Zh bHNI">https://msiu.mssf.cz/Document.aspx?docID=VU1T UHJpbG9oe VVNWklOOz Y0NjY4MzE1 MTtQcmlsb2 hhRE1TO0Zh bHNI</a>	ANO	Přílohy zprávy o plnění integrované strategie	Implementační / realizační 1	KRAJIR	9. 1. 2019 12:49:34	3

3	3	Zprava o plneni ISgIPRÚ_16_01_005_05	<a href="https://msiu.mssf.cz/Document.aspx?docID=VU1T UHJpbG9oe VVNWklOOz Y0Njc0OTEz ODTqcmlsb2hhRE1TO0ZhbHNI">https://msiu.mssf.cz/Document.aspx?docID=VU1T UHJpbG9oe VVNWklOOz Y0Njc0OTEz ODTqcmlsb2hhRE1TO0ZhbHNI</a>	ANO	Přílohy zprávy o plnění integrované strategie	Implementační / realizační 1	KRAJIR	9. 1. 2019 13:32:00	1
4	4	Zprava o plneni ISgIPRÚ_16_01_005_05	<a href="https://msiu.mssf.cz/Document.aspx?docID=VU1T UHJpbG9oe VVNWklOOz Y0Njc1MDI2 NjtQcmlsb2hhRE1TO0ZhbHNI">https://msiu.mssf.cz/Document.aspx?docID=VU1T UHJpbG9oe VVNWklOOz Y0Njc1MDI2 NjtQcmlsb2hhRE1TO0ZhbHNI</a>	ANO	Přílohy zprávy o plnění integrované strategie	Implementační / realizační 1	KRAJIR	9. 1. 2019 13:32:13	1

## Informace o věcném pokroku v realizaci integrované strategie

Ve sledovaném období došlo k věcnému pokroku při plnění finančního plánu, plnění finančního plánu je k nalezení v kapitole Financování ISg.

Ve sledovaném období bylo celkem 14ti projektům vydáno Vyjádření o souladu projektového záměru s integrovanou strategií, tři žadatelé obdrželi Vyjádření o nesouladu projektového záměru s integrovanou strategií. Předloženo k dalšímu hodnocení bylo 8 žádostí o podporu. Právní akt o poskytnutí podpory obdrželo 5 projektů.

V rámci 18. výzvy IPRÚ Zlín (podopatření 2.1.1-1) byl dvěma předloženým projektovým záměrům udělen soulad s integrovanou strategií. Jeden z projektů se nachází v procesu hodnocení, u druhého z nich nebyla předložena žádost o podporu. Realizací projektů dojde k pozitivnímu dopadu na vymezené území.

V 19. výzvě IPRÚ Zlín (opatření 1.2.2) obdržel vyjádření o souladu 1 projektový záměr. V rámci projektu byla předložena žádost o podporu, projekt je ve fázi hodnocení. Výstavba nové cyklostezky má významný dopad nejen na území realizace v obci Lukov a městě Fryšták, ale i v rámci celé aglomerace IPRÚ a okolí z hlediska možného napojení ostatních obcí. Realizací projektu bude docíleno zvýšení účinnosti a hospodárnosti přepravy osob a zboží, vyšší bezpečnosti osob, snížení znečištění ovzduší, zvýšení plynulosti silničního provozu, zvýšení atraktivity prostředí.

Do 20. výzvy IPRÚ Zlín (podopatření 1.1.1-1) byl předložen 1 projektový záměr na parkovací systém a 1 projektový záměr na bezpečnost dopravy. Oba záměry obdržely vyjádření o souladu s integrovanou strategií. Projekt terminálu bude mít významný lokální dopad, ale i dopad do okolního území ve vazbě na cílové skupiny. Dojde ke zvýšení bezpečnosti chodců i silniční dopravy, efektivnější, bezpečnější a komfortnější přepravě veřejnou dopravou, umožnění pohybu hendikepovaných osob či osob se sníženou pohyblivostí, napojení na ostatní pěší bezbariérové komunikace, umožnění efektivnějšího spojení mezi jednotlivými částmi města, zatraktivnění centra města. Projekt v oblasti bezpečnosti dopravy má významný lokální dopad v území města Otrokovice, kde k jeho realizaci dochází.

Projekt předložený do 21. výzvy IPRÚ Zlín (opatření 2.4.1) obdržel vyjádření o souladu. Na základě projektu dojde k zařazení provozovny sociálního podniku, konkrétně zde budou probíhat přípravné kamenické práce. Dojde ke snížení nezaměstnanosti v území, kdy alespoň jedno ze dvou pracovních míst bude obsazeno osobou z požadovaných cílových skupin sociálního podnikání.

Tři projekty z 22. výzvy IPRÚ Zlín v rámci podopatření 1.1.1-2 zaměřeného na modernizaci a rozšiřování trolejbusových tratí obdržely vyjádření o souladu. Realizací těchto projektů dojde k prodloužení a rekonstrukci trolejových tratí vč. budování související infrastruktury (měnirny). Bude rozšířeno využívání elektrické trakce pro veřejnou hromadnou dopravu v území IPRÚ Zlín, to povede ke snížení emisí a hluku, rovněž bude zvýšena bezpečnost dopravy i chodců.

Do 23. výzvy IPRÚ Zlín (podopatření 2.3.2-1) bylo předloženo 6 projektů. V rámci hodnocení obdržel jeden z těchto projektů Vyjádření o nesouladu s integrovanou strategií, zbývající projekty byly hodnoceny kladně. Realizací projektů dojde ke zkvalitnění, ke zvýšení dostupnosti a k navýšení kapacit různých druhů sociálních služeb, a to terénních i ambulantních forem. Projekty napomohou usnadnit práci pracovníkům poskytujícím sociální služby a napomohou zvýšit kvalitu života cílových osob projektu.

Alokace 24. výzvy IPRÚ Zlín (opatření 1.2.1) nebyla dostačující pro 10 předložených projektů. Dvěma projektům bylo vydáno Vyjádření o nesouladu s integrovanou strategií z důvodu nesplnění základních kritérií. Následně proběhlo opakované jednání pracovní skupiny, jehož výsledkem bylo ponížení alokací zbývajících projektů. Nyní bude na jednání Řídicího výboru IPRÚ Zlín dokončeno hodnocení 24. výzvy IPRÚ Zlín. Projekty v oblasti bezpečnosti dopravy mají významné lokální dopady v území obcí z aglomerace, kde k jejich realizaci dochází. Díky projektům dojde ke zvýšení bezpečnosti, snížení znečištění ovzduší, snížení znečištění hlukem, snížení emisí skleníkových plynů a spotřeby energie, zvýšení účinnosti a hospodárnosti přepravy osob a zboží, zvýšení atraktivity a kvality prostředí aj.

Projekt z 25. výzvy IPRÚ Zlín v rámci opatření 2.3.1 zaměřeného na sociální bydlení je po projednání v pracovní skupině připraven k posouzení Řídicím výborem IPRÚ Zlín. Realizací projektu dojde na území obce k zajištění odpovídajícího bydlení, zajištění podpůrných sociálních služeb, vytvoření kvalitního zázemí pro výchovu dětí. Tyto přínosy se odrazí v omezení sociálně patologických jevů, motivaci dalších osob ve společnosti ke zlepšení životní situace, omezení sociální exkluze, zdravém vývoji dětí, posílení role rodiny aj.

U 26. - 29. výzvy IPRÚ Zlín zaměřené na opatření 1.2.2, 1.3.2, 1.1.3 a podopatření 2.3.2-2 dosud probíhá sběr projektových záměrů.

Právní akt o poskytnutí podpory obdržely projekty z následujících aktivit:

výstavba a modernizace zastávek veřejné dopravy s důrazem na multimodální vazby (podopatření 1.1.1-1)

realizace dopravně-bezpečnostních opatření (opatření 1.2.1)

technické a přírodovědné vzdělávání na základních školách (podopatření 2.1.1-1)

technické a přírodovědné vzdělávání na středních a vyšších odborných školách (podopatření 2.1.1-2)

Na tyto aktivity vyjma opatření 1.2.1 nebyly v předmětném období vypsaný výzvy.

V předmětném období nebyly vypsaný výzvy a zároveň nebyly hodnoceny projekty v rámci opatření 1.1.2, 1.3.1 a 2.2.1. V opatřeních 1.1.2 a 1.3.1 v současné době probíhají konzultace s potenciálními žadateli, výzvy by měly být vypsaný v roce 2019 na zůstatkové alokace. Co se týká opatření 2.2.1, zde je alokace téměř vyčerpána.

Rovněž nebyly vypsaný výzvy a zároveň nebyly hodnoceny projekty z podopatření 2.1.2-1, 2.1.2-2 zaměřených předškolní vzdělávání a podopatření 2.1.1-2 zaměřeného na střední a vyšší odborné školy. S ohledem na nízké zůstatkové alokace výše uvedených podopatření a dále podopatření 2.1.1-1 na základní školy bude situace řešena a navrženy přesuny mezi těmito podopatřeními smysluplně tak, aby byla vypsaná 1-2 výzvy s ohledem na průzkum absorpčních kapacit a s ohledem na potřebu plnění indikátorů strategie.

Na všechna opatření i podopatření již byla vyhlášena alespoň jedna výzva.

Zlín, 14. 1. 2019

## Čestné prohlášení

Jako statutární zástupce nositele čestně prohlašuji, že údaje uvedené v předkládané Zprávě o plnění integrované strategie Integrovaný plán rozvoje území Zlín pro období 2014-2020 jsou pravdivé. Za hodnoty generované automaticky nepřebíráme odpovědnost.



Ing. et Ing. Jiří Korec  
primátor statutárního města Zlína