

**MID-TERM EVALUACE
INTEGROVANÉ STRATEGIE ROZVOJE
BRNĚNSKÉ METROPOLITNÍ OBLASTI
PRO UPLATNĚNÍ NÁSTROJE ITI**



Červenec 2019

Základní údaje:

Název integrované strategie	Integrovaná strategie rozvoje Brněnské metropolitní oblasti pro uplatnění nástroje ITI
Číslo integrované strategie	ITI_16_01_003
Stav integrované strategie	v realizaci
Sledované období od	14. 10. 2016
Sledované období do	31. 12. 2018

Nositel nástroje ITI:

Statutární město Brno

Dominikánské nám. 1

601 67 Brno

Pracoviště zodpovědné za řízení, koordinaci a naplňování Integrované strategie rozvoje BMO:

Oddělení řízení ITI a metropolitní spolupráce

Ing. Petr Šašinka, Ph.D., vedoucí oddělení

sasinka.petr@brno.cz

tel.: 542 172 058

mob.: 725 487 285



Zpracovatel evaluace:

GaREP, spol. s r.o., společnost pro regionální ekonomické poradenství

nám. 28. října 3, 602 00 Brno

E-mail: garep@garep.cz

Web: www.garep.cz



Zpracovatelský tým:

Ing. Zdeněk Šilhan

Ing. Markéta Chaloupková

Ing. Jan Binek, Ph.D.

OBSAH

ÚVOD.....	5
Východiska.....	5
Cíl evaluační zprávy	5
1. ZHODNOCENÍ PROCESŮ IMPLEMENTACE INTEGROVANÉ STRATEGIE	6
1.1 Metodický přístup zpracování části 1	6
1.2 Fungování implementačních struktur integrované strategie	6
1.2.1 Činnost oddělení řízení ITI a metropolitní spolupráce	6
1.2.2 Spolupráce se Zprostředkujícím subjektem ITI	7
1.2.3 Fungování pracovních skupin a Řídícího výboru ITI.....	7
1.3 Řízení změn integrované strategie.....	9
1.3.1 Přehled změn	9
1.3.2 Administrace změn ISR BMO	9
1.3.3 Změny finančních plánů ISR BMO dle MPIN	10
1.3.4 Změna vymezení BMO.....	10
1.4 Příprava harmonogramu výzev a výzev nositele.....	10
1.4.1 Přístup k harmonogramu výzev	10
1.4.2 Příprava výzev	11
1.4.3 Vyhlásování výzev ITI BMO.....	11
1.5 Sběr, projednání a změny projektových záměrů.....	11
1.5.1 Zajišťování absorpční kapacity v aglomeraci.....	11
1.5.2 Příjem projektových záměrů	13
1.5.3 Změny v projektových záměrech.....	14
1.6 TOP 3 záležitosti ztěžující administraci ITI z pohledu nositele	14
1.7 TOP 3 záležitosti usnadňující administraci ITI z pohledu nositele	15
1.8 Shrnutí části 1.....	15
2. ZHODNOCENÍ REALIZACE INTEGROVANÉ STRATEGIE.....	16
2.1 Metodický přístup zpracování části 2.....	16
2.2 Platnost východisek pro realizaci integrované strategie	17
2.3 Soulad cílů a opatření integrované strategie s aktuálními problémy a potřebami.....	22
2.4 Dostatečnost alokace finančních prostředků pro řešení problémů.....	24
2.5 Naplnění strategických cílů a vize strategie	25
2.6 zájem žadatelů o realizaci opatření integrované strategie	26
2.7 Naplňování integrovanosti na úrovni strategie a projektů	27
2.8 Shrnutí části 2.....	29
3. PŘÍPADOVÉ STUDIE NA INTEGROVANÁ ŘEŠENÍ.....	30
3.1 Východiska k případovým studiím	30
3.1.1 Metodický přístup ke zpracování případových studií	30
3.1.2 Systematizace integrovaných řešení	30
3.1.3 Stručná charakteristika vybraných integrovaných řešení	32

3.2 Případové studie	33
<i>Provázanost integrovaných řešení z případových studií se specifickými cíli</i>	33
<i>Případová studie 1: Brno – Jižní čtvrt'</i>	34
<i>Případová studie 2: Protipovodňové úpravy</i>	38
<i>Případová studie 3: České centrum kyberbezpečnosti</i>	41
<i>Případová studie 4: Oživení sociálně vyloučené lokality podpořením kreativních průmyslů ...</i>	45
<i>Případová studie 5: Propojení řešení sociálních témat v Židlochovicích</i>	47
4. PŘEHLED PLNĚNÍ FINANČNÍCH PLÁNŮ A INDIKÁTORŮ	52
ZÁVĚRY A DOPORUČENÍ	54
PŘÍLOHY	56
Příloha 1 – Přehled změn ISR BMO	56
Příloha 2 – Přehled čerpání finančních prostředků k 31. 12. 2018	57
Příloha 3 – Přehled plnění indikátorů k 31. 12. 2018	59

ÚVOD

VÝCHODISKA

Integrovaná strategie rozvoje Brněnské metropolitní oblasti pro uplatnění nástroje ITI (ISR BMO) vychází z Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1303/2013 o společných ustanoveních, které vymezuje tzv. „integrováný přístup“ k územnímu rozvoji.

ISR BMO je střednědobým intervenčním strategickým dokumentem, který řeší problematiku rozvoje města Brna s jeho přirozeným zázemím. Tato strategie se zaměřuje na čtyři hlavní prioritní oblasti, které jsou dále rozpracovány do jednotlivých opatření: Doprava a mobilita, Životní prostředí, Konkurenceschopnost a vzdělávání a Sociální soudržnost

Hlavní přidaná hodnota nástroje ITI spočívá v tom, že umožňuje financovat projekty z více než jedné prioritní osy jednoho či více programů přinášející synergický efekt a ve výsledku efektivní nakládání s veřejnými prostředky. Nástroj ITI má rezervovanou alokaci ve vybraných specifických cílech pěti operačních programů ESIF – Integrovaný regionální operační program (IROP) a operační programy doprava (OPD), životní prostředí (OPŽP), zaměstnanost (OPZ) a podnikání a inovace pro konkurenceschopnost (OPPIK).

Brněnská metropolitní oblast (BMO) je organický funkční celek zahrnující město Brno a jeho přirozené zázemí. Tento prostor je vydefinován na základě intenzivních denních vazeb (dojížďka, dostupnost). BMO je typickým příkladem monocentrické metropolitní oblasti – tím se rozumí skutečnost, že tato oblast má jedno jádro, a tím je město Brno – nejsilnější centrum služeb, pracovních příležitostí, vzdělávání atd. Brněnská metropolitní oblast se totiž skládá ze 167 obcí (včetně Brna), kde žije více než 600 tisíc obyvatel.

V současné době neexistuje žádný legislativní rámec, který by řízení metropolitní oblasti upravoval, takže koordinace aktivit v území probíhá na partnerském principu a důkladné komunikaci města Brna s okolními obcemi.

CÍL EVALUAČNÍ ZPRÁVY

Evaluační zpráva si klade za cíl odpovědět na dvě základní otázky:

1. Do jaké míry je nastavení interních procesů nositele ITI funkční a efektivní?
2. Do jaké míry se daří naplňovat integrovanou strategii?

Odpovědi na první otázku jsou nastíněny v části 1, odpovědi na druhou otázku jsou uvedeny v části 2 a v části 4. Způsob naplňování integrované strategie je z hlediska integrovaných řešení a případových studií rozveden v části 3.

Samotný proces evaluace má oproti zprávě širší cíle. Vedle zhodnocení první poloviny realizačního období a získání podnětů k průběžným korekcím je velmi důležité získání podkladů pro aktualizaci (přípravu nové) strategie rozvoje BMO pro období 2021+.

Evaluace byla zpracována kombinací interních a externích kapacit tak, aby detailní znalost fungování jednotlivých procesů byla doplněna nezávislým pohledem na problematiku.

1. ZHODNOCENÍ PROCESŮ IMPLEMENTACE INTEGROVANÉ STRATEGIE

1.1 METODICKÝ PŘÍSTUP ZPRACOVÁNÍ ČÁSTI 1

Část 1 se věnuje řešení nastavení interních procesu nositele ITI. Obsah jednotlivých podkapitol řešících procesy implementace integrované strategie zahrnuje a kombinuje 3 základní typy informací: 1) Popis faktů, 2) Interní hodnocení a 3) Externí hodnocení.

Popis faktů byl zpracován pracovníky Oddělení řízení ITI a metropolitní spolupráce (OITI) na základě existujících dokumentů, evidence činností a interních podkladů. Zpracovatel připravené podklady uspořádal a sladil s dalšími texty.

Interní hodnocení vychází ze zkušeností pracovníků OITI. Východiskem byla reflexe implementačních procesů provedená zpracovatelem a následná diskuze mezi pracovníky OITI a zpracovatele evaluace.

Externí hodnocení je zaleženo na rozhovorech s vybranými členy pracovních skupin, které byly částečně konsolidovány podle jednotlivých témat a na diskusi se zástupci Řídicího výboru ITI. Ti se vyjadřovali k fungování řídicí struktury, ke způsobům komunikace a spolupráce v Brněnské metropolitní oblasti (BMO) a k procesům přípravy a výběru integrovaných projektů.

Část 1 odpovídá na evaluační otázku č. 1: Do jaké míry je nastavení interních procesů nositele ITI funkční a efektivní?

Obsahově a také základní strukturou část 1 respektuje zadání Mid-term evaluace realizace strategií ITI. Pro rozšíření kontextu výkladu byly nicméně doplněny některé podkapitoly, a to 1.1 Metodický přístup zpracování části a 1.2 Fungování implementačních struktur integrované strategie. V názvech podkapitol také není opakováno slovo „proces“, ale výstižně popsáno, jakých procesů se daný text týká.

1.2 FUNGOVÁNÍ IMPLEMENTAČNÍCH STRUKTUR INTEGROVANÉ STRATEGIE

1.2.1 ČINNOST ODDĚLENÍ ŘÍZENÍ ITI A METROPOLITNÍ SPOLUPRÁCE

Za řízení strategie a rozvoj metropolitní spolupráce v Brněnské metropolitní oblasti je zodpovědné Oddělení řízení ITI a metropolitní spolupráce (OITI), které je součástí Odboru strategického rozvoje a spolupráce MMB.

OITI vykonává veškeré činnosti spojené s administrací ISR BMO a integrovaných projektů vybraných k realizaci prostřednictvím nástroje ITI, monitoruje průběh realizace projektů a jejich dopadů v rámci procesu aktualizace a naplňování ISR BMO. Zajišťuje činnosti z oblasti své působnosti v Řídicím výboru ITI (ŘV ITI) a v tematických pracovních skupinách a tato jednání organizačně a formálně zajišťuje. Důležitou činností je také zajištění adekvátní publicity a informování veřejnosti v oblasti problematiky ISR BMO. Oddělení rovněž analyzuje věcný potenciál metropolitní spolupráce v území Brněnské metropolitní oblasti, vytváří a aktualizuje metropolitní indikátorovou soustavu, nastavuje priority vzájemné spolupráce, koordinuje případné procesy institucionalizace metropolitní spolupráce. Oddělení zabezpečuje obousměrné vazby mezi Integrovanou strategií rozvoje BMO pro uplatnění nástroje ITI a novým hlavním strategickým dokumentem města Brna, případně dalšími strategickými dokumenty. Oddělení se zapojuje rovněž do mezinárodních aktivit a do procesu nastavení evropské urbánní agendy a kohezní politiky po roce 2020.

K 31. 12. 2018 bylo součástí Oddělení řízení ITI a metropolitní spolupráce celkem 6 zaměstnanců s úvazkem 5,5 (z toho 2 úvazky na dobu neurčitou, zbytek na dobu určitou do 31. 12. 2023). Celkem 5 úvazků bylo hrazeno z Operačního programu Technická pomoc. Zbývající úvazek je hrazen z rozpočtu

Magistrátu města Brna. Rozsah úvazků dle OITI odpovídá činnosti a povinnostem. Zaměstnanci jsou vytíženi rovnoměrně.

K 31. 12. 2018 byly obsazeny na OITI tyto pracovní funkce:

- Vedoucí oddělení – manažer ITI a strategických projektů.
- Konzultant manažera ITI.
- Specialista metropolitních analýz.
- Koordinátor a administrátor ITI.
- Koordinátor územní spolupráce.
- Koordinátor pracovních skupin/marketingový specialista.

V průběhu implementace docházelo k dílčím změnám složení týmu manažera ITI (odchod na mateřskou dovolenou, výpověď zaměstnance) či zařazení oddělení v rámci implementační struktury Magistrátu města Brna. Žádná z těchto změn však neměla na implementaci nástroje ITI vliv.

1.2.2 SPOLUPRÁCE SE ZPROSTŘEDKUJÍCÍM SUBJEKTEM ITI

Oddělení řízení ITI a metropolitní spolupráce je v pravidelném kontaktu se Zprostředkujícím subjektem ITI BMO, průběžně se informují o novinkách v implementaci strategie a hodnocení jednotlivých projektů. Rovněž se společně účastní schůzek s žadatelem projektů. Dále se OITI podílí na tvorbě kritérií ZS ITI pro hodnocení projektů v rámci IROP. OITI jedná v samostatné působnosti. ZS ITI funguje v režimu přenesené působnosti.

Nositel spolupracuje se ZS ITI při aktualizaci kritérií pro hodnocení integrovaných projektů realizovaných prostřednictvím ITI BMO, které jsou následně projednány a schváleny na Monitorovacím výboru IROP. Veškeré verze kritérií, včetně aktualizované verze, jsou zveřejněny na webových stránkách nositele ITI BMO v záložce výzvy – IROP.

1.2.3 FUNGOVÁNÍ PRACOVNÍCH SKUPIN A ŘÍDICÍHO VÝBORU ITI

Uspořádání orgánů ITI

Naplňování principu participace na úrovni nositele ITI probíhá po celou dobu tvorby a následné implementace ISR BMO. Pracovní skupiny a Řídicí výbor ITI plynule navázaly na činnosti řídicí skupiny a pracovních skupin – v praxi to znamená, že lidé, kteří byli u tvorby ISR BMO, jsou rovněž u implementace tohoto nástroje – více viz <https://iti.brno.cz/zakladni-informace/integrovana-strategie-rozvoje-bmo/proces-tvorby-strategie>.

Pracovní skupiny existují celkem tři:

- Doprava a životní prostředí,
- Sociální oblast,
- Konkurenceschopnost a vzdělávání.

Oproti prioritním oblastem ISR BMO je dohromady spojena oblast Dopravy a mobility a Životního prostředí, jelikož se z důvodu nízké přidělené alokace nepředpokládalo větší množství projektů z prioritní oblasti Životní prostředí. Jednání pracovních skupin je tak dle OITI efektivnější a odborníci z různých oblastí se mohou vzájemně doplňovat. Existují však i protichůdné názory členů pracovních skupin, podle kterých se vždy pro jednu skupinu jedná o neefektivně strávený čas (Doprava a životní

prostředí a Konkurenceschopnost a vzdělávání). Členové pracovní skupiny však převážně oceňují rozmanitost členů a možnost sdílení názorů.

Součástí těchto pracovních skupin jsou odborníci z Brna i ze zázemí, zejména zástupci jednotlivých obcí s rozšířenou působností. Na stejném principu je postaveno i složení ŘV ITI. Dle názorů samotných členů PS je složení reprezentativní.

Činnost pracovních skupin a Řídícího výboru ITI

Činnost pracovních skupin je následující (blíže viz statut a jednací řád PS):

- a) vydávat pro Řídící výbor ITI doporučení pro vyjádření Řídícího výboru ITI o souladu projektového záměru s ISR BMO;
- b) posuzovat míru dopadu věcného zaměření ISR BMO na rozvoj celé metropolitní oblasti;
- c) navzájem se informovat o přípravách strategií a projektů, které by mohly ovlivnit realizaci ISR BMO a posuzovat jejich dopad na rozvoj metropolitní oblasti;
- d) projednávat s nositeli projektů priority, cíle, opatření a indikátory včetně odborných stanovisek pro příslušnou část ISR BMO v dané tematické oblasti;
- e) spolupracovat při sledování plnění indikátorů ISR BMO;
- f) podílet se v rámci svých možností na propagaci aktivit realizovaných prostřednictvím ITI a rozvoje metropolitní spolupráce.

Činnost Řídícího výboru ITI je následující (blíže viz statut a jednací řád ŘV ITI):

- a) projednává ISR BMO a její případné změny;
- b) schvaluje kritéria pro určení souladu projektů s ISR BMO;
- c) rozhoduje o souladu projektového záměru s ISR BMO;
- d) dle potřeby zřizuje pracovní skupiny pro jednotlivé tematické oblasti ISR BMO v rámci výzev vyhlášených ŘO. Manažer ITI je zodpovědný za personální složení a fungování pracovních skupin;
- e) dle potřeby vykonává další úkoly související s realizací ISR BMO a rozvojem metropolitní spolupráce.

Činnost pracovních skupin a Řídícího výboru ITI se dle OITI vhodně doplňuje. Řídící výbor ITI zpravidla respektuje závěry pracovních skupin. I dle názorů členů pracovní skupiny a Řídícího výboru ITI jsou návaznosti mezi činnostmi pracovních skupin a Řídícího výboru ITI v pořádku. Části členů pracovních skupin však schází zpětná vazba o schvalování projektu na vyšší úrovni u Řídícího výboru ITI a dalším vývoji projektu.

Pracovní skupina je usnášeníschopná, pokud je přítomna alespoň polovina jejích členů s hlasovacím právem, případně jejich náhradníků. Pracovní skupina rozhoduje konsenzem přítomných členů. Pokud není možné konsenzu dosáhnout, stačí k přijetí rozhodnutí pracovní skupiny souhlas prosté většiny přítomných členů s hlasovacím právem.

V rámci činnosti pracovní skupiny je řešeno i doladování projektů. Projekt může dostat stanovisko od PS na přepracování a žadatel projekt upraví. Následně se hlasuje již jen per rollam, které je využíváno i v případech, kdy se sejde méně projektů. Od členů pracovní skupiny zazněl i názor, že se pracovní skupina zabývá projekty příliš detailně, s ohledem na to, že konečné rozhodnutí je na Řídícím výboru ITI.

Členové pracovních skupin vyzdvihují dobře připravené materiály, které jsou zasílány s dostatečným předstihem. Pozitivně je brána i možnost prezentace projektových záměrů přímo od žadatelů. Setkání

pracovních skupin a Řídicího výboru ITI vždy moderuje OITI, resp. některé pracovní skupiny byly facilitovány externě.

Průběh jednání pracovních skupin a Řídicího výboru ITI

Jednání pracovních skupin a Řídicího výboru ITI probíhá v návaznosti na vyhlašování výzev nositele, zpravidla 1x za 3–4 měsíce. Jednání lze svolat i dle potřeby. V případě, že je neefektivní scházet se k projektovým záměrům osobně, je možné využít korespondenčního hlasování per rollam. Členům pracovních skupin a Řídicího výboru ITI chodí pozvánka 7 dní předem, což je dle OITI a členů pracovních skupin dostatečná doba.

Od podzimu 2016 do 31. 12. 2018 tak proběhly tyto pracovní skupiny:

- Doprava a životní prostředí – 8x (z toho 4x per rollam).
- Sociální oblast – 8x (z toho 3x per rollam).
- Konkurenceschopnost a vzdělávání – 7x (z toho 4x per rollam).

K 31. 12. 2018 se 11x sešel Řídicí výbor ITI v rámci řádného jednání (vč. nultého setkání) a 13x rozhodoval korespondenční formou per rollam. Tuto formu rozhodování využívá OITI také zejména ke schválení formálních záležitostí, kdy jsou jen potvrzeny určité záležitosti, které vyžaduje proces posuzování změn integrovaných projektů. Alespoň částečně se tak eliminuje administrativní zátěž kroky, které negenerují žádnou přidanou hodnotu ani pro nositele ITI, ani pro žadatele a ŘO.

Dle potřeby proběhly rovněž dílčí změny statutu Řídicího výboru ITI, kdy se měnil počet jeho členů (dle počtu náměstků primátora/primátorky) a došlo ke změně názvu pozic stálých hostů při organizačních změnách na MMB.

Motivaci členů pracovní skupiny a Řídicího výboru ITI lze odvodit od jejich účasti na jednáních – v tomto ohledu ještě nenastala situace, kdy by byla daná pracovní skupina / Řídicí výbor ITI neusnáseníschopní. Zároveň se cca polovina jejich členů jednání účastní aktivně (doptává se, přichází s návrhy) a se zaujetím pro věc.

1.3 ŘÍZENÍ ZMĚN INTEGROVANÉ STRATEGIE

1.3.1 PŘEHLED ZMĚN

Od schválení integrované strategie v říjnu 2016 do konce roku 2018 bylo schváleno celkem pět změn integrované strategie. V prvních dvou změnách byly řešeny přesuny finančních alokací mezi opatřeními financovanými z IROP. Spolu s realokací došlo k adekvátní úpravě relevantních indikátorů. Třetí změna zohledňovala navýšení finanční alokace v rámci Operačního programu Doprava a došlo k úpravě finančního plánu. Poslední dvě změny řešily úpravy ve využitých výsledkových indikátorech a doladění některých částí finančních plánů.

Podrobný popis změn je uveden v příloze 1.

1.3.2 ADMINISTRACE ZMĚN ISR BMO

Proces administrace změn ISR BMO byl z počátku komplikovaný a z důvodu nefunkčnosti systému MS2014+ - změnu nebylo možné podat skrze aktuálně fungující aplikaci, ale pouze skrze depeši. Město Brno bylo prvním nositelem ITI, který změnu strategie podával.

Každé změně strategie předcházelo pověření Řídicího výboru ITI pro tým manažera ITI, aby změnu zpracoval. Paralelně s tím probíhala jednání s dotčenými řídicími orgány. Nebylo tak vždy možné ihned po získání pověření od ŘV ITI změnu v systému provést. Jedná se totiž o živý proces, který bylo nutné do posledního detailu dojednat.

Samotné podání změn se pak v průběhu implementace postupně vyvíjelo – problémy při odstraňování indikátorů ze strategie – nebyl přesně daný postup, jak se k tomuto postavit. V současné době by mělo fungovat.

1.3.3 ZMĚNY FINANČNÍCH PLÁNŮ ISR BMO DLE MPIN

Ke konci roku 2018 neproběhly změny finančního plánu a indikátorů v ISR BMO. Finanční plány a plán plnění indikátorů byly tvořeny při tvorbě strategie, takže údaje v něm byly pouze hrubé předběžné odhady. Nelze jej brát jako závazný finanční plán. Důležité je reálné čerpání a plnění indikátorů, které lze analyzovat pomocí systému CSSF14+. Narovnání finančních plánů, které vyžaduje Metodický pokyn pro využití integrovaných nástrojů v programovém období 2014–2020 (MPIN), tak nositel ITI BMO považuje za zbytečnou administrativní zátěž. Finanční plány se totiž narovnávají z informací vztahených k žádostem o platbu minimálně zaregistrovaným do 31. 10. 2018. OITI zde spatřuje pro budoucí změny finančního plánu jeden zásadní problém – finální schválená alokace v rámci ŽoP zaregistrovaná do konce října mohla být zpřesněna (resp. snížena). V samotné ŽoZ strategii se ovšem snížené schválené ŽoP neprojeví – to se bude muset upravit až ve změně, která bude prováděna v roce 2020. Tento stav vnímá nositel ITI BMO jako neudržitelný a z pohledu administrace zatěžuje všechny zúčastněné strany – nositele ITI, zástupce MMR-ORP a dotčené ŘO. Dle názorů členů pracovní skupiny se možnost přesunu alokací dle aktuální situace jedná o jednu z výhod nástroje ITI.

1.3.4 ZMĚNA VYMEZENÍ BMO

Pro nové programové období 2021–2027 se plánuje jednotné vymezení metropolitních oblastí s využitím dat od mobilních operátorů. Dle OITI a zástupců pracovní skupiny i Řídicího výboru ITI chybí v BMO Blanensko. Existují i názory, že hranice vymezení je příliš ostrá, což může být brzdou rozvoje pro obce (např. v tématech protipovodňové úpravy, park and ride) hned za hranicemi oblasti. Jedním z navrhovaných řešení by mohla být „klouzavá, gumová“ hranice.

1.4 PŘÍPRAVA HARMONOGRAMU VÝZEV A VÝZEV NOSITELE

1.4.1 PŘÍSTUP K HARMONOGRAMU VÝZEV

Způsob přípravy harmonogramu výzev probíhá od začátku implementace ITI stále stejným způsobem. Na základě definovaných věcných témat ve strategii probíhá systematická a dlouhodobá práce s absorpční kapacitou v území BMO. Harmonogram výzev reaguje na zmapovanou absorpční kapacitu v území BMO a připravenost jednotlivých záměrů. Většina výzev je koncipována jako nesoutěžní, tudíž v naprosté většině případů nedochází k převisu obdržených záměrů.

OITI při aktualizaci harmonogramu výzev komunikuje se ZS ITI tak, aby výzvy ZS ITI byly časově zkoordinovány a plynule navazovaly na výzvy nositele ITI BMO. Harmonogram je aktualizován dle připravenosti konkrétních projektů na území BMO.

1.4.2 PŘÍPRAVA VÝZEV

Výzvy IROP jsou zasílány k připomínkování a kontrole dle termínů uvedených v MPIN na ŘO IROP, oddělení implementace integrovaných nástrojů. Po zpracování připomínek je výzva řídicímu orgánu zaslána ve formátu pdf. Při přípravě výzev spolupracujeme s oddělením ZS ITI – především se jedná o sladování termínů vyhlášení jednotlivých výzev (tj. nositele ITI a ZS ITI).

ŘO zbývajících OP nekontrolují výzvy nositele ITI. Tyto výzvy jsou připravovány v souladu s již vyhlášenými podmínkami výzev ŘO. Ve výzvě nositele ITI může dojít ke zprísnění podmínek oproti výzvě ŘO, a to v návaznosti na zmapovanou absorpční kapacitu nebo zpracovanou Integrovanou strategii rozvoje BMO.

1.4.3 VYHLAŠOVÁNÍ VÝZEV ITI BMO

Výzvy IROP připravuje nositel ve spolupráci se ZS ITI v návaznosti na výzvy ŘO IROP, které jsou zaslány k připomínkování a kontrole dle termínů uvedených v MPIN a na ŘO IROP. Po zpracování připomínek je finální verze výzvy zaslána ve formátu pdf. Jak výzvy nositele, tak také ZS ITI jsou zveřejněny na úřední desce Magistrátu města Brna a na webových stránkách nositele ITI BMO v harmonogramu výzev.

Výzvy OP PIK připravuje nositel ITI v návaznosti na výzvu ŘO. ZS ITI je hodnotitelem projektů přihlášených do výzvy ŘO OP PIK (Úspory energie a Služby infrastruktury).

Výzvy nositele a ZS ITI jsou uveřejněny na úřední desce Magistrátu města Brna a na webových stránkách nositele ITI Brněnské metropolitní oblasti v konkrétní den a čas, který je stanoven ve výzvě nositele a ZS ITI.

Revize výzev IROP nositele a ZS ITI jsou zaslány k připomínkování a kontrole dle termínů uvedených v MPIN na ŘO IROP. Po zpracování připomínek je výzva řídicímu orgánu zaslána ve formátu pdf. Aktuální verze výzvy po revizích je uveřejněna na úřední desce Magistrátu města Brna a na webových stránkách nositele ITI Brněnské metropolitní oblasti v konkrétní den a čas, který je stanoven ve výzvě nositele a ZS ITI.

Aktuální verze výzev OP PIK, OPD, OPZ a OPŽP po revizích jsou uveřejněny na úřední desce Magistrátu města Brna a na webových stránkách nositele ITI Brněnské metropolitní oblasti v konkrétní den a čas, který je stanoven ve výzvě nositele a ZS ITI.

1.5 SBĚR, PROJEDNÁNÍ A ZMĚNY PROJEKTOVÝCH ZÁMĚRŮ

1.5.1 ZAJIŠŤOVÁNÍ ABSORPČNÍ KAPACITY V AGLOMERACI

Základem pro zajišťování absorpční kapacity je dlouhodobá systematická práce s informacemi o území, (datové zdroje, indikátory, dotazníkové šetření) a v neposlední řadě osobní konzultace s relevantními stakeholdery. Zároveň s tím fungují standardní informační kanály (web, tiskové zprávy, letáky).

V rámci přípravy strategie a v návaznosti na obsáhlá jednání s územními partnery vznikla interní databáze absorpční kapacity tematicky rozdělená dle prioritních oblastí uvedených ve strategii. V rámci přípravy strategie probíhal sběr projektů. Většina absorpční kapacity byla zjištěna již v rámci této přípravy strategie. V návaznosti na nové informace od územních partnerů je interní databáze průběžně aktualizována. Dále se u obcí v Brněnské metropolitní oblasti systematicky zjišťuje absorpční kapacita, a to 1x za rok. Průběžně se komunikuje s aktéry ohledně vytváření integrovaného řešení. Komunikace týkající se rozvoje metropolitní spolupráce, naplňování strategie a mapování absorpční kapacity

probíhají také na platformě Regionální stálé konference pro území Jihomoravského kraje a Národní stálé konference. Existují i záměry, kde OITI nehraje roli mentora a žadatelé využívají možnosti vyplnění a zaslání formuláře projektového záměru i bez konzultace s OITI. Jedná se o menšinu případů a dle názorů členů PS vykazují takové záměry větší chybovost.

Systematická spolupráce s druhým integrovaným nástrojem CLLD (komunitně vedený místní rozvoj), který je realizovaný místními akčními skupinami, probíhá pouze v určitých oblastech. Činnost místních akčních skupin je dle OITI více lokální a řeší odlišné druhy projektů. Oba nástroje by si neměly konkurovat, ale navzájem se doplňovat. Proto je do budoucna třeba ještě posílit stávající komunikaci.

Výzvy nositele ITI jsou vyhlášovány dle zmapované absorpční kapacity strategických integrovaných projektů. Databáze absorpční kapacity je interní. Ke zmapování dochází nejčastěji na základě pravidelných návštěv území ORP a pomocí osobních konzultací, kde předkladatelé projektových záměrů představují svůj záměr, vč. návazností na další projekty, připravenost a časový a finanční rámeček.

Web nositele ITI iti.brno.cz je pravidelně aktualizován a doplňován o zajímavosti týkající se rozvoje metropolitní spolupráce. Nově od roku 2019 existuje také anglická mutace webu. Při propagaci se cílí především na odbornou veřejnost, nicméně i předkladatelé projektových záměrů najdou na webu všechny potřebné informace. Nově bylo spuštěno také zasílání newsletterů pro zájemce o dění v Brněnské metropolitní oblasti.

Celý proces zjišťování absorpční kapacity probíhá přirozeně. Potřeby vychází přímo z území. Dle závěrů OITI i členů pracovních skupin ztěžují čerpání prostředků celostátní výzvy, které tematicky a mnohdy i časově kopírují výzvy ITI.

Město Brno 7. 2. 2019 spolu s významnými partnery (např. MMR, SMO ČR, JMK) uspořádalo konferenci pro odbornou veřejnost k problematice metropolitních oblastí a aglomerací, která se týkala především jejich budoucnosti a institucionálního ukotvení po roce 2020. Viz <https://iti.brno.cz/metropolitni-planovani/metropolitni-konference/>.

Semináře pro žadatele OITI nepořádá, jelikož je známé, kdo se do jednotlivých výzev přihlásí a s žadatelem se pracuje individuálně – většina výzev je koncipována jako nesoutěžní.

K oblasti zjišťování absorpční kapacity v aglomeraci byly vzneseny komentáře ze strany členů pracovních skupin, se kterými probíhalo diskuzní setkání. Jedná se zejména o dílčí nápady, nikoli stanoviska celé pracovní skupiny.

V rámci diskuzí se členy pracovních skupin zazněl podnět směřující k většímu důrazu na koordinaci žadatelů, zajištění společného promyšlení projektů, aby žadatelé dosahovali více integrovaných projektů. V současné době jsou dle některých názorů mnohdy předkládány projekty, které jsou samostatné, a integrovanost se k nim hledá spíše dodatečně. Navrhuje se prohloubit „předdiskuzi“ projektů v rámci pracovní skupiny, ze které by vyplynuly návrhy na úpravy projektu směřující k větší integrovanosti. Byl by tím také lépe využit potenciál členů pracovní skupiny, která by měla možnost aktivně posilovat vazby projektů. Ostatní členové pracovní skupiny se domnívají, že role pracovních skupin je dostatečně naplněna. Iniciační a další činnosti by byly příliš časově a organizačně náročné. Dle podnětů od Řídícího výboru ITI by mohla existovat neformální PS k přípravě projektů a dalšímu rozvoji spolupráce v BMO, např. společné snídane nebo kulaté stoly k diskuzi řešení a propojení témat.

Další podnět, který vzešel od členů pracovních skupin, se týkal spojování témat v rámci pracovní skupiny. Např. u témat doprava a životní prostředí a konkurenceschopnost a vzdělávání se vždy objevují dvě skupiny odborníků (buď na dopravu, nebo na životní prostředí) a když se řeší témata z jedné oblasti, tak musí ztrácet čas čekáním, až přijde na řadu uplatnění jejich odbornosti.

Dle názorů členů pracovní skupiny patří mezi hlavní přednosti OITI zajišťování absorpční kapacity v metropolitní oblasti. Tým OITI působí jako uzel poskytovatelů informací, organizuje setkávání

relevantních aktérů a plánuje zajištění propojenosti OITI vyniká aktivitou, novými nápady, pracovitostí a organizačními schopnostmi.

1.5.2 PŘÍJEM PROJEKTOVÝCH ZÁMĚRŮ

Proces příjmů záměrů

Sběr projektových záměrů se v průběhu implementace nástroje ITI změnil. Do března 2017 se žadatelé přihlašovali se do výzev tak, že zaslali svůj projektový záměr na e-mail iti@brno.cz.

Od dubna 2017 z důvodu lepší administrace žádosti a transparentnější komunikaci nositel přistoupil k tomu, že si nechal vytvořit aplikaci na sběr projektových záměrů – pz.iti-brno.cz. Tato aplikace nabízí celou řadu funkcí:

- sběr projektových záměrů v rámci analýzy absorpční kapacity,
- sběr projektových záměrů do jednotlivých výzev,
- informování žadatelů o stavu hodnocení jejich projektového záměru prostřednictvím automatických e-mailů,
- časově omezené vyhlášení výzvy – po uplynutí termínu systém žadatele dále nepustí vyplňovat/odevzdat projektový záměr,
- žadatel má všechny hodnotící formuláře přehledně k dispozici v aplikaci – není nutné posílat skrze pracovní e-mail,
- sesbírané informace k projektovým záměrům je možné vyexportovat do excelové tabulky pro další analýzy.

Systém na sběr projektových záměrů je dle názoru člena pracovní skupiny velmi důležitý pro průběžné nahlížení. OITI vidí, co se chystá a záměr lze konzultovat již v zárodku, což vede k větší provázanosti projektových záměrů. Podobný systém na sběr projektů funguje např. i v ITI Hradecko-pardubické nebo Olomoucké aglomeraci.

U kvality projektového záměru se výrazně odráží frekvence konzultací s OITI. Žadatelé dle podnětu od členů PS často odbývají popis cílových skupin a popis integrovanosti. Součástí formuláře na projektový záměr by dle podnětu člena pracovní skupiny mohl být popis, co to přesně integrovanost je. V šabloně projektového záměru by mohla existovat obdoba koincidenční matice, což by žadatelům mohlo pomoci zamyslet se nad integrovaností projektu. Ne všechny projekty vykazují integrovanost s jiným projektem a ubírají alokaci skutečně integrovaným projektům, jejichž příprava trvá déle a jsou tak podávány později. Převažuje tak větší počet menších projektů, které se mohou snadněji a rychleji připravit.

Řešení problémů při příjmu záměrů

K převisu záměrů dochází jen výjimečně. Projekty, které jsou v souladu s ISR BMO, jsou dále hodnoceny na úrovni ZS ITI/ŘO.

Stížnosti žadatelů na úrovni nositele ITI dosud nebyly řešeny, v tomto ohledu je stavena metodika řešení stížností na úrovni nositele ITI (viz Metodika vyřizování stížností).

Motivace členů PS/ŘV ITI

Motivaci členů PS a ŘV ITI lze odvodit od jejich účasti na jednáních – v tomto ohledu ještě nenastala situace, kdy by byla daná PS /ŘV neusnášeníschopná. Zároveň se cca polovina členů PS/ŘV jednání účastní aktivně (doptává se, přichází s návrhy) a se zaujetím pro věc.

1.5.3 ZMĚNY V PROJEKTOVÝCH ZÁMĚRECH

Na změny projektového záměru, resp. projektu, je potřeba se dívat dle toho, v jaké fázi hodnocení se projektový záměr, resp. projekt nachází. Rovněž je důležité, v rámci jakého operačního programu je projekt realizován – některé řídicí orgány nevyžadují stanovisko nositele strategie (OPZ), jiné řídicí orgány jej vyžadují již od momentu před vydáním právního aktu (OPPIK).

Změny projektového záměru po přihlášení do výzvy nositele, resp. po uzavření výzvy nositele, nelze provádět, aniž by je posvětila pracovní skupina či Řídicí výbor ITI. Tato situace nastává pouze v případě, kdy tematicky zaměřená pracovní skupina požaduje přepracovat projektový záměr, žadatel požádá členy PS o opravu projektového záměru, Řídicí výbor ITI vyzve žadatele k přepracování projektového záměru.

Změny projektů před přihlášením do výzvy ŘO/ZS ITI nositel strategie nesleduje. Žadatel může snížit rozpočet projektu, resp. CZV a dotaci, zvýšit indikátory.

Změna projektu v průběhu hodnocení projektu na ŘO/ZS ITI nositel strategie neposuzuje, jedná se o změny, které musí žadatel provést, aby byla možná realizace projektu.

Ke změnám projektu po udělení právního aktu, resp. těsně před vydáním právního aktu (OPPIK), se již nositel ITI musí dle platných metodik vyjadřovat. Záleží na typu změny a operačním programu.

Obecně se však jedná o proces, který administrativně zatěžuje žadatele, zaměstnance OITI, členy ŘV ITI a zaměstnance zodpovědné za hodnocení projektu. Ze zkušeností nositele strategie vyplývá, že ani jedna změna projektu, která byla doposud evidována, nebyla takového charakteru, že by bylo nutné žádost o změnu neschválit. Všechny potřebné informace o změnách projektů jsou k dispozici v monitorovacím systému, do kterého má nositel strategie přístup. Nositel strategie není schopen ovlivnit externí vlivy, které na projekt působí (např. výběrová řízení). Do budoucna bychom se rádi jako nositel ITI vyjadřovali pouze k těm změnám, které mění věcnou podstatu a tematické zaměření projektu.

1.6 TOP 3 ZÁLEŽITOSTI ZTĚŽUJÍCÍ ADMINISTRACI ITI Z POHLEDU NOSITELE

Spíše než dotaz na administraci ITI by měla být otázka zaměřena na TOP 3 věci, které pomáhají řízení integrované strategie (evaluace přece není zaměřena na evaluaci ITI, ale na evaluaci integrované strategie). Dle OITI se jedná o následující věci:

- Nepružný proces změn integrovaných strategií (především aktualizace finančních plánů – MS2014 nebyl připraven na administraci integrovaných nástrojů).
- Administrativně náročný proces posuzování změn integrovaných projektů na úrovni nositele ITI – informace nepřinášejí nositeli ITI žádnou přidanou informační hodnotu.
- Duplicitní vyhlášené individuální plošné výzvy (zejména IROP, OPŽP, OPPIK).

Duplicitní vyhlášené individuální projekty byly zmiňovány i při diskuzích s členy pracovních skupin. Důvodem je částečně skutečnost, že pro nástroj ITI jsou alokované omezené prostředky a u vybraných témat s vysokou absorpční kapacitou (např. témata spadající pod OPPIK) je tak vyšší konkurence.

Dalším důvodem může být, že při celostátní výzvě nelze projekty prezentovat a předem konzultovat, je tak zajištěna větší anonymita a nezávislost výběru projektů. Žadatelé v realitě často mají připravenou projektovou žádost do celostátní výzvy i do výzvy ITI.

1.7 TOP 3 ZÁLEŽITOSTI USNADŇUJÍCÍ ADMINISTRACI ITI Z POHLEDU NOSITELE

Spíše než dotaz na administraci ITI by měla být otázka zaměřena na TOP 3 věci, které pomáhají řízení integrované strategie (evaluace přece není zaměřena na evaluaci ITI, ale na evaluaci integrované strategie). Řízení integrované strategie pomáhá zejména:

- Webová aplikace pro sběr a administraci projektových záměrů.
- Přístup řídicích orgánů při posuzování výzev nositele – konkrétně se jedná o OPZ, OPPIK, OPŽP a OPD – tyto řídicí orgány nepožadují po nositeli zasílat jeho výzvy k odsouhlasení – nezvyšují tak administrativní zátěž.
- Dobře fungující systém činnosti a spolupráce pracovních skupin a Řídicího výboru ITI.

1.8 SHRNUÍ ČÁSTI 1

Za řízení strategie, rozvoj metropolitní spolupráce v Brněnské metropolitní oblasti, nastavení interních procesů a činností, které souvisí s realizací integrované strategie, je zodpovědné Oddělení řízení ITI a metropolitní spolupráce, které je součástí Odboru strategického rozvoje a spolupráce MMB. Personální zajištění je dostatečné. V pracovním týmu dlouhodobě neprobíhají větší změny a jeho stabilita napomáhá efektivní implementaci strategie.

Celkově lze konstatovat, že nastavené procesy pro implementaci strategie fungují velmi dobře. Výraznější změny integrované strategie neprobíhaly. Aktualizace finančních plánů je nepružná – MS2014 nebyl připraven na administraci integrovaných nástrojů. Příprava harmonogramu výzev a výzev nositele funguje bezproblémově. Administrativně náročný je proces posuzování změn integrovaných projektů na úrovni nositele ITI. Celý proces komplikují i duplicitní vyhlášené individuální plošné výzvy (zejména IROP, OPŽP, OPPIK).

Pro sběr a administraci projektů se velmi osvědčila webová aplikace. Spolupráce mezi 3 pracovními skupinami a Řídicím výborem ITI funguje velmi dobře. Pro zajišťování absorpční kapacity probíhá dlouhodobá systematická práce s informacemi o území, (datové zdroje, indikátory, dotazníkové šetření) a v neposlední řadě osobní konzultace s relevantními aktéry.

Nastavení interních procesů nositele ITI je funkční a efektivní – Výrok platí VELMI.

2. ZHODNOCENÍ REALIZACE INTEGROVANÉ STRATEGIE

2.1 METODICKÝ PŘÍSTUP ZPRACOVÁNÍ ČÁSTI 2

Zpracování části 2 se věnuje zachycení efektu implementace strategie. Část 2 odpovídá na **evaluační otázku č. 2: Do jaké míry se daří naplňovat integrovanou strategii?**

Odpovědi jsou založeny na diskuzi s vybranými členy pracovních skupin a na diskuzi se zástupci Řídicího výboru ITI. Proběhlo celkem 8 diskuzních setkání k jednotlivým tématům strategie a obecněji pojaté setkání se zástupci Řídicího výboru ITI. Setkání se obvykle současně účastnili zástupci Magistrátu města Brna a Krajského úřadu Jihomoravského kraje. Záměrem bylo konfrontovat pohled rozvoje města a pohled rozvoje regionu.

Mezi zapojené subjekty patřili zástupci:

- Odbor sociálních věcí Krajského úřadu Jihomoravského kraje.
- Odbor regionálního rozvoje Krajského úřadu Jihomoravského kraje.
- Odbor školství Krajského úřadu Jihomoravského kraje.
- Odbor dopravy Krajského úřadu Jihomoravského kraje.
- Odbor strategického rozvoje a spolupráce Magistrátu města Brna.
- Odbor sociální péče Magistrátu města Brna.
- Odbor Životního prostředí Magistrátu města Brna.
- Radní města Brna pro oblast územního plánování.
- Koordinátor tvorby Místního akčního plánu rozvoje vzdělávání Brno.
- Betanie – křesťanská pomoc.
- Krajská hospodářská komora jižní Moravy.
- Asociace nestátních neziskových organizací Jihomoravského kraje.

Pro diskuzi byla sestavená tzv. intervenční logika – jednotlivé problémy, potřeby a východiska (výroky ze SWOT analýzy) ze současné ISR BMO byly tematicky seskupeny pod specifické cíle a opatření ISR BMO. U témat byla následně diskutována aktuální situace, vývoj v posledních 5 letech a možný budoucí vývoj. Řešeny byly i problémy, potřeby a východiska, které se nově objevily. Rámcovými diskuzními otázkami v rámci jednotlivých témat bylo:

- Co se již podařilo?
- Jak se situace vyvíjí?
- Jaký je aktuální stav?
- Na co se nejvíce zaměřit do budoucna?

Odpovědi byly posléze konfrontovány se zachycením situace a plánů v ISR BMO a s dalšími informačními podklady nositele strategie.

V části 2.2 jsou sepsány názory a podněty zapojených subjektů s důrazem na problémy, potřeby a východiska z ISR BMO, které se za posledních 5 let vyvinuly, případně přestaly platit. Ostatní nezmiňované faktory jsou dle zapojených aktérů vesměs stále platné. Dále jsou shrnuty podněty, které se v současné ISR BMO nevyskytují, přitom je komunikační partneři považují za významné.

Část 2.3 čerpá zejména z části 2.2 a informací ze Zprávy o plnění integrované strategie k 31. 12. 2018.

Část 2.4 kromě názorů a podnětů zapojených subjektů čerpá ze Zprávy o plnění integrované strategie k 31. 12. 2018 a Mapy projektů ITI.

Část 2.5 se opírá zejména o interní hodnocení pracovníky OITI.

Část 2.6 čerpá opět z informací ze Zprávy o plnění integrované strategie k 31. 12. 2018 a z názorů a podnětů zapojených subjektů.

Obsahově a také základní strukturou část 1 respektuje zadání Mid-term evaluace realizace strategií ITI. Před podkapitoly řešící jednotlivé evaluační podotázky byla doplněna podkapitola 2.1 Metodický přístup zpracování části 2. Dále byly pro účely nadpisů zjednodušeny/zkráceny názvy evaluačních podotázek. Jejich plné znění je vždy uvedeno pod nadpisem. Pro zachování logiky výkladu došlo k přehození pořadí odpovědí na některé evaluační podotázky (otázka 2.3 zařazena až za 2.4 a 2.5).

2.2 PLATNOST VÝCHODISEK PRO REALIZACI INTEGROVANÉ STRATEGIE

Část 2.2 odpovídá na evaluační podotázku č. 2.1: Do jaké míry jsou východiska pro realizaci integrované strategie, tj. závěry SWOT analýzy, stále platné.

Dle výpovědí zapojených subjektů lze celkově konstatovat, že východiska pro realizaci integrované strategie jsou vesměs stále platná. Specifické cíle a opatření strategie v převažující míře odpovídají aktuálním potřebám a problémům území. Od vzniku ISR BMO neuplynula tak dlouhá doba, aby se situace dramaticky změnila. Existují však oblasti, kde lze komentovat zlepšení, či zhoršení, částečně se objevila nová témata. Hlavní změny jsou komentovány v následujícím textu a doporučuje se jednotlivé výroky zohlednit při aktualizaci ISR BMO, což poslouží k přesnějšímu zacílení aktualizovaných opatření a cílů.

V oblasti **dopravy** jsou dle komunikačních partnerů silné stránky Brněnské metropolitní oblasti stále platné. Ne všechny přednosti jsou však plně využity. Stále se nedaří naplnit potenciál brněnského letiště. Letecká doprava z Brna se nezlepšila. Stále se nelétá do přestupních uzlů v přestupní časy. Dobré letecké spojení by přitom mohlo zajistit další rozvoj Brněnské metropolitní oblasti.

Dobrá poloha města s dobrým napojením na okolní centra klade vyšší nároky na kapacitu silnic i železnic. Zkvalitnění železnice na vysokorychlostní v posledních 5 letech také nebylo naplněno. Postupně se zlepšuje projektová příprava významných silničních staveb.

V Brněnské metropolitní oblasti od roku 2014 roste hustota dopravy. Zvyšuje se motorizace a průměrný počet automobilů na domácnost.

Některé slabé stránky identifikované v roce 2014 se částečně podařilo řešit, případně se projekty na jejich řešení posunuly kupředu. Jedná se zejména o dopravní terminály, záchytná parkoviště, infrastrukturu kolejové dopravy ve městě Brně i kvalitu vozů městské hromadné dopravy v Brně. Ostatní slabé stránky jsou stále platné.

Příležitosti identifikované v roce 2014 jsou stále platné. Ve větší míře se jich však nedařilo využít, nebo vůbec nenastaly.

Některé hrozby naopak naplněny byly, zejména již zmiňovaná intenzita individuální automobilové dopravy. Ostatní hrozby zůstávají stále platné.

V uplynulých 5 letech se podařilo vybrané dopravní problémy a potřeby částečně řešit. Postupně se zlepšuje bezbariérovost a infrastruktura veřejné hromadné dopravy nákupem bezbariérových vozů hromadné dopravy a realizací přestupních terminálů.

Stále se zvyšuje trend práce z domu a na velké vzdálenosti. Zvyšuje se ochota dojíždět za prací, což zvyšuje nároky na dopravní obslužnost a dostupnost. Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje funguje velmi dobře. Řada problémů a potřeb zůstává.

U telematiky byla sice realizována dílčí řešení, jednalo se však zejména o autonomní projekty bez integrovaných prvků. Často se jen obnovovala současná technika. Byly by zde potřeby větší inovace – telematiku např. upravovat tak, aby se zlepšila průjezdnost městské hromadné dopravy.

Stále nere realizované zůstávají páteřní silnice, železnice a obchvaty.

Potřeby zvýšení bezpečnosti cyklistické a pěší dopravy a nedostatečné zastoupení udržitelných forem dopravy se prohlubuje.

Se zvyšující se hustotou dopravy jsou spojeny problémy snižující se bezpečnosti dopravy a zvyšující se problém se zácpami, zejména ve městě Brně.

Komunikační partneři se shodli na potřebě pokračování ve výstavbě přestupních terminálů na okraji města Brna a v zázemí BMO, vybudování systémů park and ride s informacemi o obsazenosti ideálně na konečných zastávkách městské hromadné dopravy nebo u zastávek železnice.

V oblasti dopravy je dle názorů komunikačních partnerů důležité zaměřit se na cokoli, co je alternativou k individuální automobilové dopravě – zejména cyklo doprava, tramvajová doprava. Železnice z kapacitních důvodů není dle jejich výpovědí v dohledné době vhodnou alternativou. Rekonstrukce současné železnice kapacity nenavýší, spíše přes nové bezpečnostní prvky sníží.

Ideální provázanost dopravních projektů by bylo dojet na kole ze zázemí města Brna na kraj Brna, přestoupit v terminálu na tramvaj. V případě použití individuální automobilové dopravy zaparkovat auto na park and ride a pokračovat tramvají nebo si vypůjčit kolo a pokračovat na kole. K tomu však chybí cyklostezky uvnitř města. Uvedené modelové řešení je provázáno na podporu zaměstnanosti a konkurenceschopnosti vzhledem ke zvyšující se suburbanizaci (spojené s nedostatkem možností pro výstavbu ve městě) a dojížděcí za zaměstnáním do města Brna.

Pro motivování obyvatel k dojíždění za prací jinak než individuální automobilovou dopravou je nutné pokračovat ve výstavbě přestupních terminálů i v ostatních centrech Brněnské metropolitní oblasti.

V rámci diskuzí při tvorbě střednědobého hodnocení byly v oblasti dopravy zdůrazněny následující problémy a potřeby, které je třeba řešit i do budoucna:

- Potřeba cyklostezek zejména pro denní dojížděku z nejbližšího zázemí města Brna.
- Vybudovat síť cyklostezek uvnitř města Brna (stále např. chybí podjezd ulice Hladíkovy).
- Potřeba řešení obchvatů u silnic v koordinaci mezi obcemi (zajištění pozemků) a krajem (zajištění výstavby a financování).
- Potřeba zkapacitnění dálnice D1, výstavby R43, D52, VMO.

V posledních 5 letech se v oblasti **konkurenceschopnosti** výrazně zlepšila nezaměstnanost a snížil podíl absolventů mezi nezaměstnanými. Nově vznikl, případně vzrostl význam u firem v oblasti služeb (např. KIWI, KBC, PPG, IBM), kde nachází uplatnění absolventi. V mezikrajském srovnání však Jihomoravský kraj stále patří k územím s vyšší nezaměstnaností.

BMO se nově potýká s extrémně nízkým počtem volných pracovníků na trhu práce. Řešením je získávat pracovníky ze zahraničí, vysoce kvalifikované zaměstnance zejména ze zemí EU s vysokou nezaměstnaností (Portugalsko, Španělsko, Itálie, Francie). Zároveň s tímto trendem musí být kladen důraz na integraci cizinců např. podpora cizojazyčných škol, výuka českého jazyka, aby zde mohli zůstat i dlouhodoběji.

Dlouhodobou nezaměstnanost, která je v porovnávání s ostatními metropolitními oblastmi stále vysoká, je potřeba řešit na úrovni státu.

Z rozhovorů vyplývá, že v kontextu konkurenceschopnosti se polarita mezi městem Brnem a zázemím postupně snižuje.

Progresivní hospodářská odvětví s vyšší přidanou hodnotou se i nadále koncentrují v Brně. V zázemí by se měl dle názorů komunikačních partnerů umisťovat lehký průmysl s nižší přidanou hodnotou. Spolu s tím je potřeba chystat infrastrukturu pro dopravu, zejména pro kamionovou dopravu.

V Brně je prostor pro rozvoj firem v oblasti služeb. Existuje zde potenciál pro využití brownfieldů např. využití káznice a kreativního centra jako podnikatelského inkubátoru a místa pro oživení společensko-kulturního života v centru města.

Inovační potenciál BMO se stále zlepšuje. Funguje Jihomoravské inovační centrum, vzniká stále více start-upů. Probíhá preinkubační systém – uvádění nápadu do reálu. Je však potřeba pracovat více do šířky – v rámci zavedených systémů se věnovat více klientům.

Spolu se zvyšující se podnikatelskou aktivitou vzniká i potřeba rozrůstání center sdílených služeb.

Postupně se snižuje počet vysokoškolských studentů v Brně. Masarykova univerzita zkvalitňuje výuku. Probíhá zvyšování počtu zahraničních studentů. V oblasti nabídky a kvality vysokoškolského vzdělávání roste konkurence Olomouce.

Stále platí, že se v BMO nachází vysoká koncentrace organizací výzkumu a vývoje a vysoký podíl zaměstnanců ve výzkumu. Část jich je neudržitelných a očekává se slučování, přesouvání, přeorganizování.

V rámci Masarykovy univerzity funguje centrum pro transfer technologií. Je však potřeba jeho zefektivnění, stále existuje deficit ve spolupráci firem a organizací výzkumu a vývoje. Spolupráce není systematická, spíše jen na konkrétních projektech.

Nízké je také propojení výzkumných center a vysokých škol i sítě mezi samotnými výzkumnými organizacemi. Existuje prostor pro další zefektivňování spolupráce veřejného sektoru, vědeckovýzkumného sektoru a firem.

Přetrvává nedostatek propagace výzkumu, inovací a možností spolupráce. Výzkumná centra propagují spíše sebe sama nikoli vůči cílovým skupinám.

V rámci diskuzí při tvorbě střednědobého hodnocení bylo dále řešeno, že v území existuje zbytečně mnoho diskuzních platforem v tématu konkurenceschopnosti a všeobecného rozvoje území. Jedná se např. o město Brno, Jihomoravský kraj, JIC, tripartita, ITI BMO. Řada záležitostí a témat se řeší vícekrát. Diskuze by se měly zjednodušit a zjištěné poznatky ve větší míře vzájemně sdílet.

V Brněnské metropolitní oblasti se dle výpovědí oslovených aktérů za posledních 5 let zvýšil počet žáků se speciálními **vzdělávacími** potřebami. Objevilo se nové téma rovných příležitostí a inkluze ve vzdělávání. S tím se výrazně zvýšila administrativní náročnost pro školy a potřeba lepší koordinace a spolupráce napříč školami, sdílení dobré praxe a spolupráce s rodiči.

Systém práce s nadanými žáky se dle komunikačních partnerů v posledních 5 letech nijak neposunul. Funguje na středních a vysokých školách, potřeba je více otevřít i pro základní školy.

Potřeba zvýšení dostupnosti, kapacit a kvality zařízení pro vzdělávání a CŽV byla částečně naplněna projekty na vybavení technických středních škol, které jsou využívány i na vzdělávání dospělých (IT simulátor na kyberbezpečnost a strojírenství CNC kurzy).

Potřeba propojování škol, firem a celoživotního vzdělávání stále přetrvává. Existuje také potřeba osvěty, aby se lidé více vzdělávali kvůli možnosti změny práce. V realizaci je podpora kariérového poradenství, podnikavosti pro udržitelný rozvoj a dalšího vzdělávání v Jihomoravském kraji (KaPoDaV). Funguje Jihomoravské centrum pro mezinárodní mobilitu.

Lokální nedostatečná (zejména v oblastech s novou výstavbou) kapacita předškolních zařízení se postupně přesunuje do základních a středních škol (do roku 2022 se očekává růst o více než 1000 studentů středních škol, který bude koncentrován zejména ve městě Brně). Tato problematika je průběžně řešena, probíhá výstavba nových prostor.

Zlepšilo se vybavení škol, stále jsou však potřeba učebny pro přírodní a technické vědy, zahrady při školách, tělocvičny a venkovní sportoviště. Vzniká i více soukromých typů škol.

V mezinárodním srovnání se stále zhoršují výsledky testů žáků.

Zázemí a vybavení středních škol se zlepšuje. Prohlubuje se spolupráce ZŠ a SŠ v oblasti technického vzdělávání.

Zvyšuje se potřeba zaměstnavatelů zaměstnávat středoškoláky v průmyslových a stavebních oborech. Prohlubuje se nesoulad mezi skladbou vzdělávání a strukturou ekonomiky. Firmy se však snaží se školami spolupracovat.

V reformě školství a jeho financování jsou stále nejasnosti.

Subjekty působící v oblasti školství se musí potýkat s častými změnami v legislativě. Internacionalizace vzdělávání stále pokračuje, počet cizinců se zvyšuje i v mateřských školách. V území v této oblasti velmi dobře funguje Expat centrum.

V rámci diskuzí při tvorbě střednědobého hodnocení byly v oblasti konkurenceschopnosti a vzdělávání zdůrazněny následující problémy a potřeby, resp. témata, které je třeba řešit i do budoucna:

- Zvyšuje se migrace žáků středních škol z oboru na obor a vysoká neúspěšnost studentů na VŠ z důvodu podceňování kariérového poradenství. Existuje potřeba zastřešující koordinace mezi školami a zaměstnavateli.
- Potenciál spolupráce v rámci Krajského akčního plánu rozvoje vzdělávání a místních akčních plánů rozvoje vzdělávání.
- Nedostatek učitelů zejména v technických oborech (matematika, fyzika), stárnoucí pedagogické sbory.
- Problémy s bezbariérovostí ve starších školních budovách.
- Pokračující potřeba internetu do škol.

V oblasti **životního prostředí** stále roste význam klimatických změn, jehož důsledkem je zejména sucho. BMO je jednou z nejvíce postižených oblastí. Území je typické rozhraním biodiverzity (poměrně zalesněná severní část versus jižní část s převahou orné půdy). Sucho se tak nejvíce projevuje zejména v jižní části.

Sucho je spojené se zvyšujícím se problémem vodní a větrné eroze. Mezi možná řešení patří oddílná kanalizace, retence vody, zelené střechy, zadržování dešťové vody, zastiňování.

Stav odkanalizování obcí se v posledních 5 letech zlepšil, stále však existují obce, kde není dořešené.

Protipovodňová opatření jsou pouze lokální, ne systematická. Podél Svatky a Svitavy je však problém při vyjednávání s Povodím Moravy při povolování staveb.

Problémy v oblasti imisní zátěže území stále přetrvávají. Problémem je zejména polétavý prach v centru měst. Situace je přechodně zhoršená kvůli stavbám v okolí Zvonařky.

Ke špatnému stavu ovzduší přispívají lokální topeniště, pálení listí na zahrádkách.

Řešením je zavedení nízkoemisních zón zejména pro auta, rezidentní parkování, zkapacitnění objízdných tras, výstavba brněnského městského okruhu, častější klopení komunikací, řešení R43, výstavba obchvatů. Pro stacionární zdroje znečištění jsou dobrým řešením kotlíkové dotace, ve kterých

by bylo vhodné pokračovat. Je potřeba i omezení spalování odpadu, zejména v údolích, kde se vyskytují zahrádky, zajišťovat svoz bioodpadu.

V rámci diskuzí při tvorbě střednědobého hodnocení byly v oblasti životního prostředí zdůrazněny následující problémy a potřeby, resp. témata, která je třeba řešit i do budoucna:

- Aktuálně řešeným problémem je sanace ekologických zátěží např. Zbrojovka nebo Vlněna.
- Ohrožením je zpřísnění nakládání s odpady pro obce ze strany MŽP. V oblasti odpadů je potřeba pokračovat v budování kontejnerových stání, podzemních kontejnerů. Měly by se vytvořit pobídky, aby se odpad vozil do spalovny.
- Příležitostí je využívat nové technologie na úspory energií v budovách. Velký potenciál existuje u nákupních center, kampusů a v oblasti spotřeby energie. Snižování energetické náročnosti, výstavba zelených střech, rekuperace, umístění solárních panelů na domy. Mělo by se jednat o povinnosti pro investory.
- Hrozbou a zároveň příležitostí je nový zákon o odpadech a razantní zvýšení poplatků za skládkování.
- Potřeba revitalizace zeleně na sídlištích a ve městech.

V posledních 5 letech se prohlubuje potřeba výstavby **sociálních** bytů ve všech částech Brněnské metropolitní oblasti. Existují projekty, v rámci kterých město Brno nabízí byty pro specifické cílové skupiny, situace se tak postupně zlepšuje. Postupně se opravují starší domy, existuje potenciál brownfieldů. Potřeba sociálních bytů se však stále zvyšuje kvůli kombinaci více důvodů:

- Probíhá transformace sociálních služeb spočívající v přechodu z pobytové, ústavní péče do samostatnějšího bydlení a terénní podporu poskytovanou v přirozeném prostředí, s čímž souvisí zvýšená potřeba sociálních bytů.
- Zvyšuje se počet seniorů.
- Zvyšuje se problém bezdomovectví, alkoholismu, dlouhodobě nezaměstnaných. Jedná se o setrvačný kumulující se problém u osob, které se dostaly do potíží za ekonomické krize nebo zkrachovalí podnikatelé z 90. let 20. století. Tyto osoby často nespádají do cílových skupin, přesto péči potřebují.
- Nedostatek sociálních bytů je umocněn častým odporem obyvatel a místních politiků se záměry na jejich vytvoření, s čímž se potýká i oblast sociálních služeb (např. Svitávka). Chybí větší osvěta a informovanost. Vysvětlit je zejména potřeba rozdíl mezi duševním a fyzickým postižením. Roli by zde měla sehrát média. Role OITI by zde mohla spočívat např. v propagaci vzniklých projektů.

V souvislosti se zmiňovanou transformací sociálních služeb posledních 5 letech se zlepšila oblast komunitní péče. Zlepšilo se sociální poradenství, osvěta ve finanční gramotnosti, došlo k doplnění terénních programů. Klienti služeb více využívají. Rezervy stále zůstávají v oblasti chráněných dílen, sociálního podnikání, sociálních terénních dílen, které slouží k uvádění potřebných do normálního života. I veřejný sektor může nabízet sociální podnikání.

Kvůli zmiňovanému problému nedostatku sociálních bytů dochází v posledních 5 letech ke zvyšujícímu se problému tzv. azylové turistiky (lidé, kteří se osamostatnili natolik, že mohou opustit azylový dům, nemohou jít do sociálního bytu a vrací se tak zpátky do azylového domu, kde zabírají místo potřebnějším osobám).

Chybí malokapacitní pobytové služby přímo v obcích. Rodiny s dětmi a senioři jsou vázáni na své prostředí. Jedním z řešení by mohlo být např. sdílené bydlení.

Pobytové služby jsou v posledních 5 letech méně dostupné, existuje vyšší poptávka napříč všemi cílovými skupinami. Největší zvýšení potřeby bylo v posledních 5 letech zaznamenáno u specifické skupiny agresivních duševně nemocných např. autistů, u kterých se zlepšila diagnostika. Potřebují specifické vybavení a zacházení. Chybí malokapacitní zařízení pro tyto specifické skupiny.

Zvýšená potřeba byla zaznamenána u hospicové péče. V těchto oblastech je potřeba spolupráce zdravotní a sociální péče např. v rámci center duševního zdraví. Provázanost sociálních a zdravotních služeb není ukotvena v zákoně o sociálních službách, což komplikuje jeho financování.

Zájem se zvýšil o odlehčovací služby. Terénním službám chybí prostředky a vybavení na dopravu (ve městech elektrokola, elektrokoloběžky) ve venkovských oblastech elektroautomobily. Odlehčovací a pečovatelské služby by mohly ušetřit na pobytových službách.

V posledních 5 letech se projevuje silná spádovost na Brno v oblasti sociálních služeb. Rozvoj sociálních služeb v zázemí ulehčí městu Brnu. Lokální nerovnováha dostupnosti sociální služeb ve venkovských oblastech přetrvává.

V rámci diskuzí při tvorbě střednědobého hodnocení byly v sociální oblasti zdůrazněny následující problémy a potřeby, resp. témata, které je třeba řešit i do budoucna:

- Chybí zákon o sociálním bydlení.
- Chybějící pobytové služby se zvláštním režimem umístění postižených přímo s rodiči, kteří se již o sebe nedokáží postarat.
- Prohlubující se spolupráce mezi poskytovateli sociálních služeb. Sdílení dobré praxe, výměna klientů.
- Chybějící krajské prostředky k financování provozu u investičních projektů. Udržitelnost je tak problematická.

Závěr: Východiska pro realizaci integrované strategie, tj. závěry SWOT analýzy, jsou stále platná – Výrok platí VELMI.

2.3 SOULAD CÍLŮ A OPATŘENÍ INTEGROVANÉ STRATEGIE S AKTUÁLNÍMI PROBLÉMY A POTŘEBAMI

Část 2.3 odpovídá na **evaluační podotázku č. 2.2: Do jaké míry odpovídají specifické cíle a opatření integrované strategie aktuálním problémům a potřebám území?**

Problémy a potřeby velmi úzce souvisí s východiskem pro realizaci integrované strategie. Podrobné hodnocení se proto nachází v kapitole 2.2.

Specifický cíl	Opatření	Hodnocení souladu s aktuálními problémy a potřebami
A.I Zlepšit globální napojení BMO	A.4: Dopravní telematika a informační systémy	Specifický cíl A.I odpovídá velmi . Dílčí potřeby v opatření A.4 se průběžně daří řešit. Odpovídá středně .
	A.5: Regionální silniční síť navazující na síť TEN-T	U opatření A.5 problémy a potřeby stále přetrvávají, příprava projektů je zde administrativně a technicky náročnější. Odpovídá velmi .
A.II Prohloubit integraci veřejné dopravy a její vazbu na další druhy dopravy	A.1: Terminály veřejné dopravy a systémy P+R	Specifický cíl A.II odpovídá velmi . Potřeby u opatření A.1 a A.2 se průběžně daří řešit. Potřeby jsou však stále velmi aktuální.
	A.2: Infrastruktura městské a příměstské veřejné dopravy	

Specifický cíl	Opatření	Hodnocení souladu s aktuálními problémy a potřebami
	A.3: Dopravní prostředky veřejné dopravy	Potřeby týkající se opatření A.3 jsou již málo aktuální. Dopravní prostředky se daří průběžně obnovovat. Dílčí potřeby v opatření A.4 se průběžně daří řešit. Odpovídá středně .
	A.4: Dopravní telematika a informační systémy	
A.III Rozšířit a zkvalitnit infrastrukturu pro pěší a cyklistickou dopravu ve vazbě na další druhy dopravy	A.1: Terminály veřejné dopravy a systémy P+R	Specifický cíl A.III odpovídá velmi . Potřeby u opatření A.1 se průběžně daří řešit. Potřeby jsou však stále velmi aktuální. Potřeby týkající se opatření A.3 jsou již málo aktuální. Dopravní prostředky se daří průběžně obnovovat. Dílčí potřeby v opatření A.4 se průběžně daří řešit. Odpovídá středně . Příprava projektů u opatření A.6 je časově značně náročná. Potřeby u opatření A.6 tak stále odpovídají velmi .
	A.3: Dopravní prostředky veřejné dopravy	
	A.4: Dopravní telematika a informační systémy	
	A.6: Cyklistická a pěší doprava	
B.I Zlepšit kvalitu ovzduší	A.3: Dopravní prostředky veřejné dopravy	Specifický cíl B.I stále odpovídá velmi . Potřeby týkající se opatření A.3 jsou již málo aktuální. Dopravní prostředky se daří průběžně obnovovat. U opatření A.5 problémy a potřeby stále přetrvávají, příprava projektů je zde administrativně a technicky náročnější. Odpovídá velmi . Opatření B.5 a B.8 je stále velmi aktuální.
	A.5: Regionální silniční síť navazující na síť TEN-T)	
	B.5: Snížení imisní zátěže území	
	B.8: Plochy a prvky sídelní zeleně	
B.II Rozšířit a zkvalitnit systém odpadového hospodářství v BMO	B.6: Předcházení vzniku odpadů B.7: Materiálové a energetické využití odpadů	Specifický cíl B.II odpovídá velmi . Opatření B.6 a B.7. je velmi aktuální.
B.III Eliminovat riziko povodní a sucha a další významná environmentální rizika	B.1: Ochrana a čištění vod	Specifický cíl B.III odpovídá velmi . Opatření B.1 se již částečně vyřešilo. Aktuální je středně . Opatření B.2, B.3, B.4 i B.8 jsou v souvislosti s klimatickými změnami velmi aktuální.
	B.2: Zásobování vodou	
	B.3: Protipovodňová opatření	
	B.4: Analýzy, studie a plány pro prevenci povodní	
	B.8: Plochy a prvky sídelní zeleně	
C.I Zvýšit konkurenceschopnost BMO prostřednictvím zvýšení mobility	A.1: Terminály veřejné dopravy a systémy P+R	Cíl C.I odpovídá podobně jako A.I velmi . Potřeby u opatření A.1 a A.2 se průběžně daří řešit. Potřeby jsou však stále velmi aktuální. Potřeby týkající se opatření A.3 jsou již málo aktuální. Dopravní prostředky se daří průběžně obnovovat. Dílčí potřeby v opatření A.4 se průběžně daří řešit. Odpovídá středně .
	A.2: Infrastruktura městské a příměstské veřejné dopravy	
	A.3: Dopravní prostředky veřejné dopravy	
	A.4: Dopravní telematika a informační systémy	
	A.5: Regionální silniční síť navazující na síť TEN-T	

Specifický cíl	Opatření	Hodnocení souladu s aktuálními problémy a potřebami
	C.1: Infrastruktura a služby pro inovace a nová odvětví v BMO	U opatření A.5 problémy a potřeby stále přetrvávají, příprava projektů je zde administrativně a technicky náročnější. Odpovídá velmi . U opatření C.1 se inovační potenciál BMO stále zlepšuje. Potřeby jsou tak z určité části naplněny. Opatření je aktuální středně .
C.II Rozvinout inovační potenciál BMO	C.1: Infrastruktura a služby pro inovace a nová odvětví v BMO	Specifický cíle C.II. se daří plnit. Aktuálnost cíle je proto střední .
	C.2: Podpora proinovačních služeb a aplikace výsledků VaV pro firmy v BMO	U opatření C.1 se daří potenciál BMO přes infrastrukturu a služby pro inovace postupně naplňovat. Opatření je tak aktuální středně .
	C.3: Podpora proinovačních služeb pro začínající firmy v BMO	Opatření C.2 se zaměřuje na stále velmi aktuální potřeby.
	C.4: Budování kapacit a kvality zařízení pro celoživotní učení	U opatření C.3 je potřeba spíše rozšiřování stávajících služeb na širší skupinu začínajících firem Opatření odpovídá středně V oblasti kapacit pro celoživotní učení se situace zlepšuje. Opatření C.4 odpovídá středně .
C.III Zvýšit vzdělanostní úroveň obyvatelstva s důrazem na relevanci a rozvoj vybraných klíčových kompetencí	C.4: Budování kapacit a kvality zařízení pro celoživotní učení	Specifický cíl C.III se daří postupně naplňovat. Aktuálnost cíle je proto střední . U opatření C.5 a C.6 se problémy daří postupně řešit. Aktuálnost je střední .
	C.5: Kvalita LZ: Předškolní vzdělávání v BMO	
	C.6: Kvalita LZ: Klíčové kompetence již od počátečního vzdělávání	
D.I Zvýšit dostupnost a kvalitu sociálních a návazných služeb v regionu, včetně zajištění sociálního bydlení	D.1: Zkvalitnění a rozvoj sítě sociálních a návazných služeb	Specifický cíl D.I odpovídá velmi . Potřeby u opatření D.1 a D.2 se postupně daří řešit. Stále jsou však velmi aktuální. Opatření D.3 stále velmi odpovídá aktuálním potřebám.
	D.2: Doplnění kapacit infrastruktury sociálních a návazných služeb	
	D.3: Budování sociálního bydlení	

Celkově lze konstatovat, že specifické cíle a opatření integrované strategie odpovídají aktuálním problémům a potřebám území – Výrok platí VELMI.

2.4 DOSTATEČNOST ALOKACE FINANČNÍCH PROSTŘEDKŮ PRO ŘEŠENÍ PROBLÉMŮ

Část 2.4 odpovídá na **evaluační podotázku č. 2.4: Do jaké míry jsou alokované finanční prostředky na jednotlivá opatření dostatečné pro vyřešení identifikovaných problémů a potřeb v dotčeném území v rámci témat řešených v integrované strategii?**

Identifikované problémy a potřeby nejsou plně pokryty alokovanými finančními prostředky. Problémy a potřeby jsou mnohem větší (viz kapitola 2.2) zejména v oblasti životního prostředí, veřejné hromadné dopravy (přestupní terminály a P+R) a cyklostezek, ale i infrastruktury sociálních služeb. Kromě

alokovaných finančních prostředků jsou dalším faktorem omezující podmínky řídicích orgánů, které ztěžují čerpání např. v oblasti sociálních bytů.

Alokace jsou odrazem zájmu o daná opatření, jelikož ISR BMO včetně finančního plánu byla vytvářena na základě partnerského principu a na základě širokého konsenzu všech zapojených subjektů, mezi které patřili rovněž zástupci nositelů projektů. V alokacích se odráží také připravenost projektů. Do alokací nejsou započítány projekty, kde se v nejbližších letech nepočítá s realizací.

Nejvyšší alokace byla vyjednána na opatření A2 Infrastruktura městské a příměstské veřejné dopravy následovaná opatřením (téměř 2 mld.), C2 Podpora proinovačních služeb a aplikace výsledků VaV pro firmy v BMO (400 mil.) a B5 Snížení imisní zátěže území (více než 200 mil.), naopak nejnižší alokace byla stanovena pro opatření A3 Dopravní prostředky veřejné dopravy (80 mil.), D3 Budování sociálního bydlení a D1 Zkvalitnění a rozvoj sítě sociálních a návazných služeb (obojí cca 120 mil.).

Závěr: Alokované finanční prostředky na jednotlivá opatření jsou dostatečné pro vyřešení identifikovaných problémů a potřeb v dotčeném území v rámci témat řešených v integrované strategii – Výrok platí MÁLO.

2.5 NAPLNĚNÍ STRATEGICKÝCH CÍLŮ A VIZE STRATEGIE

Část 2.5 odpovídá na evaluační podotázku č. 2.5: Do jaké míry dochází k naplnění strategických cílů a vize strategie jako celku?

ISR BMO obsahuje vizi Brněnská metropolitní oblast prosperující, zdravá a dostupná metropole.

Průřezovým principem při naplňování vize a jednotlivých cílů je tzv. polycentrický a vyvážený rozvoj BMO. Intervence nesměřují primárně do města Brna, ale i do jednotlivých menších center BMO, čímž je zajištěn rovnoměrný rozvoj celé oblasti. Podpora území se tak soustředí nejen na Brno, ale i na jeho zázemí. Za tímto účelem bylo v letech 2014 a 2018 podepsáno Memorandum o vzájemné spolupráci v rámci Brněnské metropolitní oblasti představiteli Brna, kraje a obcemi s rozšířenou působností.

Strategické cíle jsou stanoveny na úrovni jednotlivých prioritních oblastí:

- A: Doprava a mobilita – Zvýšit mobilitu obyvatel, firem a dalších subjektů v BMO a zvýšit plynulost a bezpečnost v dopravě.
- B: Životní prostředí – Zvýšit kvalitu životního prostředí, snížit environmentální zátěž a eliminovat environmentální rizika v BMO.
- C: Konkurenceschopnost a vzdělávání – Podpořit dostupnost a kvalitu infrastruktury a služeb pro rozvoj konkurenceschopných odvětví v BMO, zvýšit vybavenost, kvalitu a relevanci systému přípravy.
- D: Sociální soudržnost – Posílit sociální soudržnost na území BMO a zvýšit dostupnost kvalitních sociálních a návazných služeb, které budou odpovídat potřebám svých obyvatel.

Pro naplnění vize „prosperující, zdravá a dostupná metropole“ a jednotlivých strategických cílů bylo k 31. 12. 2018 vyhlášeno 48 výzev nositele ITI ze všech OP:

- Oblast dopravy a mobility – infrastruktura hromadné dopravy, telematika pro veřejnou dopravu, cyklodoprava a výstavba a modernizace přestupních terminálů (OPD+IROP).
- Sociální oblast – infrastruktura sociálních služeb, komunitních center, sociálního bydlení a sociální začleňování a boj s chudobou (OPZ+IROP).
- Oblast školství, kde byly vypsány výzvy na podporu MŠ, ZŠ a SŠ (IROP).
- Oblast životního prostředí, kde se řešila problematika úspor energie v SZT a materiálového a energetického využití opadů (OPPIK+OPŽP).

Celkem 120 projektů získalo stanovisko o souladu s ISR BMO, z toho 56 projektů bylo minimálně ve fázi fyzické realizace a výše. Dle OITI patří mezi hlavní intervence klíčové strategické projekty a řešení, např. se jedná o projekt kreativního centra (C.2 OPPIK), kde ještě nebylo vydáno stanovisko o souladu s ISR BMO, realizace se však předpokládá od 2020 a řešení dopravní a technické infrastruktury v jižním centru (A.1 IROP, B.5 OPPIK, A.2 OPD).

Je třeba zohlednit, že u velkých infrastrukturních strategických projektů existují zpoždění vzhledem k rozsahu těchto investic (územní dopad, dopad na obyvatelstvo). Může docházet k posunům jejich realizace – náročnost při zadávání veřejných zakázek, rostoucí ceny, odvolávání zájmových skupin atd.), což se může projevit v naplňování ISR BMO jako celku. Důraz na rychlé naplňování ISR BMO nemůže převážit snahu o tvorbu integrovaných strategických řešení, byť by u nich došlo ke zpoždění.

Při hodnocení ISR BMO jako celku některá opatření není možné realizovat prostřednictvím nástroje ITI vůbec a efekty daného řešení jsou tedy omezené - např. oblast životního prostředí (OPŽP) či kvality vzdělávání (OPVVV), dále jsou některá opatření realizována individuálními výzvami zejména v IROPu.

Při započítání všech předložených žádostí o platbu od stavu schválení zprávy ve druhém stupni, je nejdále opatření A3 Dopravní prostředky veřejné dopravy, A6 Cyklistická a pěší doprava a C4 Budování kapacit a kvality zařízení pro celoživotní učení.

Podle výpovědí komunikačních partnerů (viz kapitola 2.2) se cíl v oblasti dopravy postupně naplňuje. Realizovány jsou dopravní terminály, záchytná parkoviště, infrastruktura kolejové dopravy ve městě Brně i kvalita vozů městské hromadné dopravy v Brně. Oblast se však potýká s velmi dlouhou dobou přípravné fáze projektů.

V oblasti konkurenceschopnosti se postupně daří řešit infrastrukturu vědecko-technologických parků. Řada projektů je realizována přes individuální výzvy. U vzdělávání se problémy postupně daří řešit a cíl tak naplňovat. Situace se zlepšila zejména v kapacitách a zázemí škol. Plánování intervencí se zlepšilo i díky MAPům a KAPu, potřeby však stále existují.

V oblasti životního prostředí je situace složitá kvůli nedůvěře řídicího orgánu k nástroji ITI. Daří se realizovat dílčí opatření v oblasti horkovodů, naplánovat se podařilo protipovodňové opatření. Problematiku klimatických změn se řešit příliš nedaří.

U sociálních služeb byla realizována řada zejména investičních projektů. Kvůli omezujícím podmínkám se však nedaří naplňovat přes intervence nástroje ITI sociální bydlení. Náročné je zajistit jejich provoz, komplikovaná je proto udržitelnost.

Celkově lze konstatovat, že naplňování strategických cílů a vize se nejvíce daří v rámci cíle A: Zvýšit mobilitu obyvatel, firem a dalších subjektů v BMO a zvýšit plynulost a bezpečnost v dopravě. Dílčí menší intervence postupně pomáhají naplňovat cíle C: Podpořit dostupnost a kvalitu infrastruktury a služeb pro rozvoj konkurenceschopných odvětví v BMO, zvýšit vybavenost, kvalitu a relevanci systému přípravy a D: Posílit sociální soudržnost na území BMO a zvýšit dostupnost kvalitních sociálních a návazných služeb, které budou odpovídat potřebám svých obyvatel, přičemž pro tyto cíle existují i jiné nástroje a intervence (činnosti JIC, realizace MAPů a KAPu). Kvůli komplikovanému procesu vyjednávání s ŘO se nejméně daří naplňovat cíl B: Zvýšit kvalitu životního prostředí, snížit environmentální zátěž a eliminovat environmentální rizika v BMO.

Závěr: Strategické cíle a vize strategie jako celku se daří naplňovat. Výrok platí STŘEDNĚ.

2.6 ZÁJEM ŽADATELŮ O REALIZACI OPATŘENÍ INTEGROVANÉ STRATEGIE

Část 2.6 odpovídá na evaluační podotázku č. 2.3: Do jaké míry integrovaná strategie právě taková opatření, o která je ze strany potenciálních žadatelů zájem?

Integrovaná strategie obsahuje pouze taková opatření, o která je ze strany žadatelů zájem. Byla vytvářena na základě partnerského principu a na základě širokého konsenzu všech zapojených subjektů, mezi které patřili rovněž zástupci nositelů projektů. Strategie obsahuje ovšem i taková opatření, která nejsou pokryta z ITI. Z hlediska implementace byl pak nositel nucen zaměřit se pouze na ta opatření, která jsou z ITI financována. Zde může nositel z hlediska stupnice uvedené v otázce konstatovat, že strategie obsahuje taková opatření, o které je velmi velký zájem – odráží se to na zazávazované alokaci. Jsou zde však i výjimky, a to je opatření D.3 Budování sociálního bydlení, které se kvůli špatně nastaveným podmínkám ze strany řídicího orgánu, na což nositel strategie dlouhodobě upozorňuje, nedaří naplnovat. Omezujícím faktor představuje duplicitní vyhlášené individuální plošné výzvy (zejména IROP, OPŽP, OPPIK).

Závěr: Integrovaná strategie obsahuje právě taková opatření, o která je ze strany potenciálních žadatelů zájem – Výrok platí VELMI.

2.7 NAPLŇOVÁNÍ INTEGROVANOSTI NA ÚROVNI STRATEGIE A PROJEKTŮ

Část 2.7 odpovídá na evaluační podotázku č. 2.6: Do jaké míry se daří naplňovat integrovanost na úrovni strategie, resp. integrovaných projektů?

Integrovanost na úrovni ISR BMO spočívá ve skutečnosti, že již při její tvorbě byla stanovena opatření, která se promítají do většího množství specifických (nadřazených) cílů strategie, jejichž naplňování vede k dosahování strategických cílů, globálního cíle a vize. Vazby opatření na specifické cíle jsou stanoveny v ISR BMO v tzv. koincidenční matici. Příkladem je, že výstavba obchvatu jednak zlepší globální napojení BMO, jednak zlepší kvalitu ovzduší. Při vykazování hodnot indikátorů a finančních plánů se hodnoty dělí na základě síly vazeb mezi specifickým cílem a opatřením. Přes tento systém je zajištěna integrovanost na úrovni strategie a dle OITI se systém osvědčil a odpovídá skutečné integrovanosti na úrovni strategie, kterou lze (být subjektivně) kvantifikovat.

Omezujícím faktorem je, že některá opatření není možné realizovat prostřednictvím nástroje ITI vůbec a integrované efekty daného řešení jsou tedy omezené – např. oblast životního prostředí (OPŽP) či kvality vzdělávání (OPVVV), dále jsou některá opatření realizována individuálními i integrovanými výzvami (IROP, OPPIK).

Dále je třeba poznamenat, že integrovaných efektů je dosahováno průběžně během celého období naplňování ISR BMO (propojování informací o území, partnerů v území, tvorba integrovaných řešení na úrovni nositele ITI, PS a ŘV atd. - tedy efekty plynoucí z partnerské spolupráce, finančního řízení strategie i věcné koordinace jednotlivých témat). Typickým příkladem je realizace integrovaného řešení v oblasti jižní čtvrti, kde se realizují projekty na přesun tramvajové tratě na ulici Plotní, výměna parovodů za horkovody a rekonstrukce autobusového nádraží na Zvonařce. Díky nástroji ITI se tyto akce sešly v jeden moment, jednotliví aktéři o sobě vědí a mohou tak lépe koordinovat kroky při těchto akcích. Oproti původnímu sledovanému období se počet projektů v realizaci dle CSSF zvýšil. Další integrované efekty se naplno projeví až v následujících letech, kdy budou zrealizovány další již schválené a projednané projekty. Důraz na rychlé čerpání totiž nemůže převážit snahu o tvorbu integrovaných strategických řešení, byť by u nich došlo ke zpoždění.

Členové pracovních skupin a Řídicího výboru se při diskuzích zamýšleli nad nejvhodnějšími typy projektů pro nástroj ITI, které by měly odpovídající dopad a vykazovaly prvky integrovanosti. Mezi zmiňovaná témata a podněty patří:

- Pro nástroj ITI jsou nejvhodnější nákladné infrastrukturní projekty. Nejtypičtější projekty vhodné pro nástroj ITI existují v oblasti dopravy a životního prostředí.
- ITI BMO by mohlo převzít roli lídra ve SMART řešeních, které musí fungovat v rámci oblasti, nejenom jedné obce (doprava, nakládání s vodou apod.).

- V oblasti konkurenceschopnosti je nevhodnějším typem projektů výstavba vědecko-výzkumných parků a řešení brownfieldů, kde se nabízí spolupráce s organizací Czechinvest a Regionální rozvojovou agenturou.
- V oblasti sociálních služeb je typická propojenost v oblasti investiční, kterou může zafinancovat nástroj ITI a provozní, kterou následně hradí kraj, nebo je krytá z neinvestičního projektu z jiných zdrojů. Další návaznosti mohou existovat v centrech duševního zdraví, kde se propojuje sociální a zdravotní péče.
- Měkké projekty v oblasti sociálních služeb nejsou vhodné pro nástroj ITI, protože mají spoustu jiných výzev, kam mohou jít. Je zbytečné rozměňovat peníze, které by mohly jít na velký skutečně integrovaný projekt. Na měkké projekty mohou navazovat dětská centra, domovy pro invalidy, mateřské školy apod. Nástroj ITI může pomoci zejména s budováním pobytových služeb a další infrastruktury. Navazující neinvestiční projekty, které by zajišťovaly činnost sociálních služeb v podpořených objektech lze provázat např. s intervencemi přes místní akční skupiny.
- Pro vzdělávání je potřeba vyšší alokace především na investičně náročné projekty, zejména vybavení učeben. Školství by se mělo úzce zaměřit na provázanost s průmyslem 4.0 a potřebami zaměstnavatelů. Potřebné je i další vzdělání dospělých, pro které existuje málo vhodných prostor.
- Propojení existují i napříč tématy např. u zaměstnanosti, dopravy lidí do škol a do zaměstnání, vybudování záchytných parkovišť, chytrých dopravních systémů.
- Příkladem integrovanosti by mohly být dětské kluby na VŠ, podpora mateřských škol, projekt týkající se podpory žen ve výzkumu a vývoji.
- Integrovanost existuje u projektu brněnské průmyslové školy na vybavení učeben pro kyberbezpečnost. Jedná se o informační a komunikační technologie. Provázanost je možná s oblastí podpory inovačního podnikání – s firmami, které začínají s touto oblastí. Jedná se o téma, které se bude dostávat i do vysokých škol. Vazba existuje i na dopravní systémy. U tohoto projektu nebyla integrovanost dobře popsána.
- V oblasti životního prostředí by se mělo řešit sucho zejména přes úpravy v krajině, což vyžaduje provázanost mnoha subjektů.
- OITI by mělo pokračovat v komunikaci s aktéry nad projekty. Např. u dopravních projektů by spolu měly diskutovat KOORDIS, Jihomoravský kraj, DPMB, BKOM. Diskuze by se s ohledem na reálnou absorpční kapacitu území měla přesunout do co nejdřívější fáze přípravy projektů, aby provázanost projektů byla co nejvyšší.
- Příkladem typického integrovaného projektu je výstavba tramvajové trati spojená se systémem park and ride, přestupním terminálem a bytovou výstavbou.
- Pro uskutečnění územního propojení v oblasti silniční infrastruktury je nevhodnější vzít jednu konkrétní oblast jako celek a zlepšit dopravní infrastrukturu 2–3 projekty dohromady.
- V oblasti propojování infrastruktury pro bezmotorovou dopravu chybí koordinátor, který by vyjednával a komunikoval s dotčenými orgány a zajistil možnost integrované výstavby cyklostezek.
- Síť cyklostezek by pro zajištění integrovanosti měla být napojena na přestupní terminály a tramvajové tratě a měly by se také vybudovat cykloboxy s informacemi o jejich zaplněnosti. Příklady dobré praxe lze čerpat např. v Uherském Hradišti nebo Břeclavi.
- U projektu týkajícího se dotřídovací linky by byla ideální návaznost při realizaci projektu na překladiště odpadu.

Celkově lze konstatovat, že integrovanost na úrovni strategie, resp. integrovaných projektů se daří naplňovat ve vysoké míře. Existují omezující faktory spočívající v nepřipravenosti projektů, délce vyjednávání, omezené alokaci a omezených podmínkách ze strany řídicích orgánů. Přesto lze konstatovat, že zajištění integrovanosti patří díky partnerské spolupráci, propojování informací o území, partnerům z území, finančnímu řízení strategie a věcné koordinaci jednotlivých témat k nejsilnější stránce celého nástroje ITI.

Závěr: Daří se naplňovat integrovanost na úrovni strategie, resp. integrovaných projektů – Výrok platí STŘEDNĚ.

2.8 SHRnutí ČÁSTI 2

Východiska pro realizaci integrované strategie, problémy a potřeby jsou vesměs stále platná. Existují oblasti, kde výrok platí ve vyšší či nižší míře (detaily jsou diskutované v předchozím textu). Specifické cíle a opatření strategie v převažující míře odpovídají aktuálním potřebám a problémům území. Od vzniku ISR BMO neuplynula tak dlouhá doba, aby se situace dramaticky změnila. Naplňování strategických cílů a vize se také daří taktéž naplňovat ve vysoké míře při zachování principu polycentrického rozvoje – rovnoměrného rozvoje celé oblasti.

Identifikované problémy a potřeby nejsou plně pokryty alokovanými finančními prostředky. Problémy a potřeby jsou mnohem větší zejména v oblasti životního prostředí, veřejné hromadné dopravy (přestupní terminály a P+R) a cyklostezek, ale i infrastruktury sociálních služeb. Kromě alokovaných finančních prostředků jsou dalším faktorem omezující podmínky řídicích orgánů, které ztěžují čerpání, např. v oblasti sociálních bytů.

Integrovaná strategie obsahuje pouze taková opatření, o která je ze strany žadatelů zájem. Byla vytvářena na základě partnerského principu a na základě širokého konsenzu všech zapojených subjektů, mezi které patřili rovněž zástupci nositelů projektů.

Celkově lze konstatovat, že integrovanost na úrovni strategie, resp. integrovaných projektů se daří naplňovat ve vysoké míře. Existují omezující faktory spočívající v nepřipravenosti projektů, délce vyjednávání, omezené alokaci, omezených podmínkách ze strany řídicích orgánů. Přesto lze konstatovat, že zajištění integrovanosti patří díky partnerské spolupráci, propojování informací o území, partnerů z území, finančního řízení strategie a věcné koordinaci jednotlivých témat k nejsilnější stránce celého nástroje ITI.

Závěr: Integrovanou strategií se daří naplňovat – Výrok platí VELMI.

3. PŘÍPADOVÉ STUDIE NA INTEGROVANÁ ŘEŠENÍ

3.1 VÝCHODISKA K PŘÍPADOVÝM STUDIÍM

3.1.1 METODICKÝ PŘÍSTUP KE ZPRACOVÁNÍ PŘÍPADOVÝCH STUDIÍ

Východiskem pro volbu integrovaných řešení představených v případových studiích byl rozbor a charakteristika vztahů připravovaných a realizovaných projektů v rámci strategie rozvoje Brněnské metropolitní oblasti. Řešení byla zvolena následně v diskuzi pracovníků OITI MMB a zpracovatelů evaluace na základě zastoupení tematických oblastí, různé kombinace integrovaných řešení z hlediska tematického a organizačního a s ohledem na zajímavé prvky realizace.

Případové studie byly zpracovány ve struktuře dle doporučení MMR, nicméně s dílčími modifikacemi dle charakteru zvolených řešení. Podkladem pro popis řešení byly informace z projektových fiší (záměrů), z charakteristik projektů v projektových materiálech či na webech projektů a z dalších podkladů OITI.

3.1.2 SYSTEMATIZACE INTEGROVANÝCH ŘEŠENÍ

ISR BMO předpokládá 4 základní roviny integrovanosti:

- **územní integrovanost**, kdy budou realizovány projekty a aktivity s nadmístním, zpravidla aglomeračním dopadem,
- **věcná integrovanost**, kdy budou koordinovaně realizovány věcně související aktivity, které zpravidla i v důsledku roztržitosti zdrojů bývají prováděny odděleně,
- **finanční integrovanost**, kdy do financování budou zapojeny zdroje z různých specifických cílů jednoho operačního programu, případně z různých operačních programů,
- **organizační integrovanost**, tedy společný koordinovaný postup jednotlivých subjektů v území založený na partnerském principu.

Jednotlivé roviny integrovanosti se prolínají jak v jednotlivých projektech, tak v integrovaných řešeních tvořených více projekty. V urbanizovaných prostorech (a nejen v nich) jsou různé systémy/oblasti propojené již z logiky jejich fungování. Určitá míra integrovanosti je tedy běžnou záležitostí a vnímání vyšší míry integrovanosti je do určité míry subjektivní záležitostí. Ve vztahu k integrovanosti představují integrovaná řešení vyšší a jasně patrnou míru propojení projektů a různých činností.

V uvedených rovinách integrovanosti a do značné míry v integrované strategii jako celku dominuje **horizontální integrovanost**, tj. propojení na obdobné tematické a organizační úrovni řešení.

Níže jsou uvedeny hlavní typy integrovaných řešení z několika hledisek. Byly identifikovány zejména na základě rozboru projektových záměrů a realizovaných projektů v rámci nástroje ITI v rámci realizace strategie Brněnské metropolitní oblasti. Do matice typů jsou potom zasazeny vybrané projekty / skupiny projektů obsahující nejzřetelnější integrované rysy. Zařazení je vždy orientační na základě vybraných dominantních rysů, protože v každém projektu se projevuje různorodá kombinace provázaností.

Integrovaná řešení z hlediska tematického:

- A. Propojení témat projektů – současná realizace různých témat v rámci určitého prostoru
- B. Návazné řešení projektů v rámci jednoho tématu – napojení projektů v sousedících lokalitách
- C. Doplnění řešení – řešení problematického tématu ve vazbě na jiná témata
- D. Návazná řešení – individuální nebo plošné doplnění řešení k fungování určité oblasti
- E. Doplnění sítí – zajištění funkčnosti systémů, zajištění kapacit služeb

Integrovaná řešení z hlediska organizačního (z hlediska nositelů):

- a. Projekt jednoho nositele
- b. Více projektů jednoho nositele
- c. Projekty více nositelů

V rámci Brněnské metropolitní oblasti (a nejen zde, ale obecně v rámci kraje, resp. i jiných krajů) se vedle integrovaných řešení ve vazbě na nástroj ITI realizuje celá řada plošných integrovaných řešení. Ta se velmi často propojují a doplňují s integrovanými řešeními v rámci ITI. Jde zejména o následující integrovaná řešení:

- Budování a propojení dopravních sítí (doplňování investic státu, kraje a obcí).
- Integrovaný dopravní systém.
- Úpravy krajiny (terénní úpravy, zeleň, vodní systém, cesty).
- Krajský akční plán rozvoje vzdělávání a místní akční plány rozvoje vzdělávání (koordinované přístupy, propojení infrastruktury a neinvestičních aktivit).
- Inovační ekosystém zejména v rámci realizace Regionální inovační strategie (propojení infrastruktury a neinvestičních aktivit).
- Plánování sociálních služeb (koordinované přístupy, propojení infrastruktury a neinvestičních aktivit).

V případě dalších zmíněných integrovaných řešení mimo ITI posiluje **vertikální integrovanost**, kdy dochází k propojení systémů / činností různých úrovní. Typicky jde o propojení činností různých úrovní veřejné správy (např. v oblasti dopravy, či školství).

Zatřídění konkrétních integrovaných řešení do matice tematických a organizačních typů

	a. Projekt jednoho nositele	b. Více projektů jednoho nositele	c. Projekty více nositelů
A. Propojení témat projektů			1. Brno – Jižní čtvrt' 13. Rozvoj Kníničské Louky – Služby pro mladé i seniory
B. Návazné řešení projektů v rámci jednoho tématu		4. Návaznosti měst a zázemí v oblasti nemotorové dopravy: Šlapanicko, Kuřimsko 8. Rekonstrukce horkovodů a parovodů	9. České centrum kyberbezpečnosti
C. Doplnění řešení	6. Protipovodňové úpravy 10. Oživení sociálně vyloučené lokality (Bronx) podpořením kreativních průmyslů		3. Návaznost cyklotras na městskou hromadnou dopravu v Brně-Líšni
D. Návazná řešení		11. Doplnění sítě sociálních služeb – Hospic sv. Alžběty 12. Kombinace řešení sociálních témat ve městě Židlochovice	2. Síť P+R systémů v BMO za účelem odlehčení dopravy do jádra města

	a. Projekt jednoho nositele	b. Více projektů jednoho nositele	c. Projekty více nositelů
E. Doplnění sítě	7. Jednotný metropolitní systém prevence, sběru, třídění a likvidace odpadu		5. Dopravní informační systémy v Brně

Pozn. Barevně jsou odlišena integrovaná řešení mající těžiště v oblasti **dopravy** (fialová barva), **životního prostředí** (zelená barva), **konkurenceschopnosti a vzdělávání** (modrá barva) a v **sociální oblasti** (červená barva).

3.1.3 STRUČNÁ CHARAKTERISTIKA VYBRANÝCH INTEGROVANÝCH ŘEŠENÍ

1. Brno – Jižní čtvrt' (více viz případová studie 1)

Provázaná realizace 3 projektů, které rozvíjí dopravní a infrastrukturní potenciál tzv. jižního centra Brna. Jde o vybudování tramvajové tratě v ulici Plotní, výměnu parovodního a dobudování horkovodního potrubí v dané ulici současně s uvedenou dopravní stavbou a modernizací přilehlého autobusového nádraží Zvonařka.

2. Síť P+R systémů v BMO za účelem odlehčení dopravy do jádra města

Vybudování odstavných parkovišť typu park & ride v přestupních uzlech integrovaného dopravního systému v prstenci měst a obcí kolem Brna. Parkoviště jsou budována v obcích Telnice, Bílovice nad Svitavou, Ivančice a Tišnov.

3. Návaznost cyklotras na městskou hromadnou dopravu v Brně-Lišni

Vybudování cyklostezek ze Šlapanic do Líšně, kde jsou současně realizovány dva projekty posilující městskou hromadnou dopravu: Modernizace tramvajové trati do Brna-Líšně a výstavba trolejbusové trati Novolíšeňská – Jírova.

4. Návaznosti měst a zázemí v oblasti nemotorové dopravy: Šlapanicko, Kuřimsko

Budování propojené sítě cyklostezek propojujících obce Šlapanicka na Šlapanice (jeden žadatel pro celou síť, a to Dobrovolný svazek obcí Šlapanicko) a obce Kuřimska mezi sebou a na Kuřim (žadatelé dva mikroregiony).

5. Dopravní informační systémy v Brně

Soubor projektů Statutárního města Brna na řízení dopravy a sběr dopravních dat ve městě Brně a řídicí informační systém pro MHD Brno realizovaný Dopravním podnikem města Brna.

6. Protipovodňové úpravy (více viz případová studie 2)

Vybudování moderních protipovodňových opatření zaměřených na zvýšení přirozené retenční kapacity údolní nivy na území města včetně zpřístupnění řeky lidem a vytvoření příjemného prostoru pro trávení volného času.

7. Jednotný metropolitní systém prevence, sběru, třídění a likvidace odpadu

Městská společnost SAKO Brno přichází s integrovaným projektem na vybudování centra, které bude sloužit k prevenci vzniku odpadů a pro úpravu materiálového a energetického využití odpadů, který se bude svázat z celého území BMO. Tento projekt se skládá ze čtyř dílčích aktivit, které spolu navzájem souvisejí. Jedná se o vytvoření nového sběrného dvora, dotřídovací linky separovaného odpadu, efektivnějšího řešení nakládání se sklem a navýšení dovozu směsného komunálního odpadu v rámci BMO.

8. Rekonstrukce horkovodů a parovodů

Soubor projektů Tepláren Brno, v nichž postupně v rámci města Brna nahrazují parovodní potrubí modernějším a ekologičtějším horkovodním.

9. České centrum kyberbezpečnosti (více viz případová studie 3)

Vybudování technologického centra pro kybernetickou bezpečnost a informační a komunikační technologie v rámci střední školy a realizace CERIT Science Parku II zaměřeného na oblast bezpečnostního výzkumu.

10. Oživení sociálně vyloučené lokality (Bronx) podpořením kreativních průmyslů (více viz případová studie 4)

V sociálně vyloučené lokalitě bude vytvořeno originální zázemí pro subjekty působící v kreativních odvětvích, čímž dojde ke zvýšení posílení města Brna v moderních odvětvích průmyslu či služeb, což je nový trend. Pořádání různých kulturních či jiných akcí podpoří život v okolní komunitě, ale bude také lákat osoby ze vzdálenějších oblastí.

11. Doplnění sítě sociálních služeb – Hospic sv. Alžběty

V několika projektech dojde k propojení investičních a neinvestičních aktivit a také doplnění služeb ve zdravotní a sociální oblasti. Infrastrukturní projekt je rozdělen na dvě části: rekonstrukci severního křídla kláštera sv. Alžběty, kde vznikne odlehčovací pobytová služba a vybudování zcela nového objektu tzv. nároží, který poskytne lepší zázemí a prostory pro zaměstnance sociální služby. Stavební projekty navazují na projektový záměr „měkkého“ neinvestičního projektu Hospice sv. Alžběty – zkvalitnění sociálních služeb.

12. Kombinace řešení sociálních témat ve městě Židlochovice (více viz případová studie 5)

Realizace pěti vzájemně se doplňujících projektů města Židlochovice v sociální oblasti. Jde o vybudování denního stacionáře, vybudování a provoz komunitního centra a o sociální bydlení.

13. Rozvoj Kníničské Louky – Služby pro mladé i seniory

Vybudování mateřské školy, domu s pečovatelskou službou a střediska, které má pomáhat lidem s tělesným poraněním míchy, všechny tyto projekty mají v budoucnu vzniknout v lokalitě Dolní Louky v brněnské městské části Kníničky.

3.2 PŘÍPADOVÉ STUDIE

PROVÁZANOST INTEGROVANÝCH ŘEŠENÍ Z PŘÍPADOVÝCH STUDIÍ SE SPECIFICKÝMI CÍLI

V jednotlivých případových studiích jsou uvedeny údaje za projekty tvořící integrované řešení. Vzhledem k počáteční fázi realizace projektů nebylo možné vždy zachytit výstupy a k naplnění cílů projektů ještě nedošlo. Ve vztahu k integrovaným řešením však můžeme hovořit o nemalých pokrocích, protože jejich cílem byl i samotný vznik integrovaného řešení, tj. vytipování a propojení vhodných projektů. Zahájení realizace propojených/navazujících projektů je tedy jasným pozitivním dopadem realizace integrované strategie.

Výrazným rysem integrovaných řešení je i vzájemná provázanost při současném naplňování více specifických cílů integrované strategie. Vazby integrovaných řešení případových studií na specifické cíle jsou uvedeny v následující tabulce.

Vazby integrovaných řešení případových studií na specifické cíle

Specifický cíl	1. Brno – Jižní čtvrt	2. Protipovodňové úpravy	3. České centrum kyberbezpečnosti	4. Oživení sociálně vyloučené lokality prostřednictvím kreativních průmyslů	5. Propojení sociálních témat v Židlochovicích
A.I Zlepšit globální napojení BMO					
A.II Prohloubit integraci veřejné dopravy a její vazbu na další druhy dopravy	X				
A.III Rozšířit a zkvalitnit infrastrukturu pro pěší a cyklistickou dopravu ve vazbě na další druhy dopravy	X				
B.I Zlepšit kvalitu ovzduší	X				
B.II Rozšířit a zkvalitnit systém odpadového hospodářství v BMO					
B.III Eliminovat riziko povodní a sucha a další významná environmentální rizika		X			
C.I Zvýšit konkurenceschopnost BMO prostřednictvím zvýšení mobility	X				
C.II Rozvinout inovační potenciál BMO			X	X	
C.III Zvýšit vzdělanostní úroveň obyvatelstva s důrazem na relevanci a rozvoj vybraných klíčových kompetencí			X		
D.I Zvýšit dostupnost a kvalitu sociálních a návazných služeb v regionu, včetně zajištění sociálního bydlení					X

PŘÍPADOVÁ STUDIE 1: BRNO – JIŽNÍ ČTVRTĚ

A. Identifikační údaje

Integrované řešení: BRNO – JIŽNÍ ČTVRTĚ

Integrovaná strategie rozvoje Brněnské metropolitní oblasti pro nástroj ITI

Oblasti: 3. Doprava a mobilita, 1. Krajina a životní prostředí

Důvod výběru integrovaného řešení: V řešení jsou v jedné lokalitě a v časové provázanosti řešeny projekty tří různých žadatelů. Realizací projektů dojde ke komplexní změně celého prostoru.

Projekty tvořící integrované řešení:

Název a číslo projektu	Tramvajová trať Plotní
Žadatel	Dopravní podnik města Brna, a.s.
Opatření integrované strategie	A.2: Infrastruktura městské a příměstské veřejné dopravy
Operační program – specifický cíl	OP Doprava – 1.4 Vytvoření podmínek pro zvýšení využívání veřejné hromadné dopravy ve městech v elektrické trakci
Termín realizace	04/2017 – 03/2019
Celkové výdaje	395 099 230,00 Kč
Celkové způsobilé výdaje	322 838 187,00 Kč
z toho dotace EU	269 335 828,85 Kč

Název a číslo projektu	Modernizace ÚAN Zvonařka Brno
Žadatel	ČSAD Brno holding, a.s.
Opatření integrované strategie	A.1: Terminály veřejné dopravy a systémy P+R
Operační program – specifický cíl	IROP – 1.2 Zvýšení podílu udržitelných forem dopravy
Termín realizace	10/2017 – 12/2020
Celkové výdaje	118 420 725,65 Kč
Celkové způsobilé výdaje	87 294 117,65 Kč
z toho dotace EU	74 200 000,00 Kč

Název a číslo projektu	Tramvaj Plotní - soubor staveb - etapa 2-4
Žadatel	Teplárny Brno, a.s.
Opatření integrované strategie	B.5: Snížení imisní zátěže území
Operační program – specifický cíl	OP PIK – 3.5 Zvýšit účinnost soustav zásobování teplem
Termín realizace	8/2017 – 3/2020
Celkové výdaje	35 476 727,76 Kč
Celkové způsobilé výdaje	26 000 118,00 Kč
z toho dotace EU	10 400 047,20 Kč

Webové stránky projektů:

<https://kopemezabrno.cz/strategicke-projekty/tramvaj-dornych-plotni/>

<https://www.k4.cz/modernizace-zvonarka/t1600>

B. Výchozí situace – popis problému

Průjezd ulicemi Plotní či Dorných kolem autobusového nádraží Zvonařka je v současnosti komplikovaný jak pro řidiče mířící z centra Brna na jih, tak pro řidiče jedoucí po velkém městském okruhu. Křižovatka velkého městského kruhu s ulicí Dorných nemá dostatečnou kapacitu, vše navíc komplikuje tramvaj, která touto křižovatkou také projíždí.

Obtížná a nepřehledná je situace i pro chodce, kteří míří do Vaňkovky či na autobusové nádraží Zvonařka. Ze vzdálené zastávky MHD se totiž na Zvonařku a do Vaňkovky dostanou jediné nepohodlnou a zdlouhavou cestou přes nadchod. Autobusové nádraží Zvonařka bylo postaveno v druhé polovině 70. let a denně odbaví kolem tisícovky autobusů a více než 25 000 cestujících ze všech koutů republiky ale i Evropy. Současný stav nádraží však zdaleka neodpovídá standardům cestování v 21. století.

C. Popis integrovaného řešení

1. Popis vazeb

Rekonstrukce autobusového nádraží Zvonařka a nové dopravní řešení na ulicích Plotní a Dorných zlepší podmínky pro rozvoj oblasti tzv. Jižní čtvrti. Toto území v sobě skrývá velký potenciál, který ještě vzroste vybudováním brněnského hlavního vlakového nádraží u řeky Svatky.

V rámci rekonstrukce autobusového nádraží Zvonařka dojde k modernizaci nástupišť a zastřešení prostředí areálu nádraží Zvonařka. Bude také realizována výstavba nového záchytného parkoviště Park and Ride (P+R) a vzniknou místa pro rychlé zastavení Kiss and Ride (K+R) a stojany na kola. Vybudovány budou nové výjezdy autobusové dopravy z ústředního autobusového nádraží Zvonařka ve směru východ a jih.

Současně s modernizací nádraží Zvonařka dochází k přesunutí tramvajové tratě z ulice Dorných do ulice Plotní. Na nové tramvajové trati v ulici Plotní vznikne tramvajová zastávka Zvonařka, která usnadní cestu na autobusové nádraží. Již nebude zapotřebí využívat zdlouhavou cestu přes nadchod.

Tramvajovou trať na Dornychu nahradí čtyřproudová komunikace, kam bude směřována automobilová doprava z centra Brna na jih. Dojde ke zlepšení průjezdnosti ulic Dornych, křižovatky Dornych a Zvonařky a zklidnění ulice Plotní. Hladší průjezd aut zajistí také přestavba křižovatky ulic Dornych a Zvonařka, která bude přehlednější i díky odstranění tramvajové smyčky.

A když už bude území rozkopané, vymění brněnské Teplárny parovodní potrubí, které nahradí modernějším a ekologičtějším horkovodním. Teplárny Brno v této oblasti rozšíří tepelný rozvod, který je nyní položen pouze v ulici Dornych až po areál CT Zone. Rozšířen bude o přípojky do oblasti mezi ulicemi Zvonařka, Dornych a Plotní a o páteřní přípojku takzvané Jižní centrum.

Kompletní rekonstrukcí projdou všechny veřejné plochy v daném prostoru včetně rekonstrukce inženýrských sítí, které budou upraveny na parametry odpovídající současným technickým normám a kapacitním požadavkům.

Uvedené projekty jsou provázány s dalšími projekty města Brna v dané lokalitě (dopravní a technická infrastruktura, veřejná zeleň). Realizovaná dopravní infrastruktura města bude doplněna investicemi Ředitelství silnic a dálnic ČR.

Realizovaná telematika a informační systémy na autobusovém nádraží budou propojeny s další infrastrukturou budovanou v samostatných projektech města Brna, Dopravního podniku města Brna a Brněnských komunikací.

Projekt „Tramvaj Plotní“ je výjimečný tím, že na něm úzce spolupracují 4 subjekty, které si mezi sebou poměrně rozdělily i náklady. Podílet se na něm spolu s městem Brnem bude Dopravní podnik města Brna, Teplárny Brno a ŘSD. Přibližně polovinu investice zaplatí Brno, které zajistí stavbu páteřní infrastruktury a občanské vybavenosti (osvětlení, chodníky atd.). Na náklady Dopravního podniku města Brna se bude stavět tramvajová trať, na náklady Tepláren Brno nové teplovody a Ředitelství silnic a dálnic bude investovat do zkapacitnění komunikace I. třídy – tedy Velkého městského okruhu.

Projekt Tepláren navazuje a je komplementární s výměnou zastaralých parovodů v Brně za modernější a efektivnější, která byla zahájena v roce 2010. Od jejího zahájení bylo již vyměněno cca 36 km parního potrubí za horkovodní a došlo k přepojení cca 416 odběratelů. K dokončení celé přestavby zbývá ještě přestavět cca 27 km parovodů a přepojit cca 255 odběratelů.

2. Význam projektu/projektů na naplnění specifického cíle strategie BMO

Realizace projektů je významná pro naplnění následujících specifických cílů strategie BMO:

- **Prohloubit integraci veřejné dopravy a její vazbu na další druhy dopravy:** velmi – dojde k posílení propojení různých druhů veřejné dopravy (zejména dálkové autobusové linky a městská hromadná doprava) a posílení propojení individuální automobilové dopravy, veřejné dopravy, nemotorové dopravy a veřejné dopravy.
- **Zlepšit kvalitu ovzduší:** středně – záměnou teplotnosného média (parovodní za horkovodní) dojde k podstatnému snížení tepelných ztrát na potrubních rozvodech a budou odstraněny potíže s vrácením kondenzátu z důvodu poruchovosti a nízké životnosti kondenzátní sítě. Dojde tak k úsporám energií a nepřímo tak ke snížení emisí.
- **Zvýšit konkurenceschopnost BMO prostřednictvím zvýšení mobility:** středně – díky změnám v systému veřejné dopravy bude zlepšena průjezdnost silničních komunikací v celé oblasti a bude tak zvýšena konkurenceschopnost území pro ekonomické aktivity.

D. Cíl projektu/projektů (příp. očekávaný výsledek)

Projekt	Cíle projektů
Tramvajová trať Plotní	Zlepšení dopravní obslužnosti městské části Brno – jih vybudováním nové rychlejší tramvajové tratě, snížení negativních dopadů (hluk, vibrace) na obyvatele přilehlých nemovitostí, zabezpečení bezbariérového přístupu k MHD.
Modernizace ÚAN Zvonařka Brno	Celková modernizace autobusového terminálu, především zvýšení funkčnosti, orientace a estetického sjednocení prostoru Ústředního autobusového nádraží (ÚAN) Zvonařka v Brně.
Tramvaj Plotní - soubor staveb - etapa 2-4	Přestavba parního centrálního zásobování teplem na horkovodní a rozšíření sítě dálkového zásobování teplem v rámci rekonstrukce ulice Plotní.

E. Popis realizovaných aktivit, zapojení cílových skupin

Projekt	Cílové skupiny
Tramvajová trať Plotní	Cestující MHD, obyvatelé a návštěvníci města Brna.
Modernizace ÚAN Zvonařka Brno	
Tramvaj Plotní - soubor staveb - etapa 2-4	Obyvatelé a podnikatelé – zákazníci Tepláren Brno, a.s.

Tramvajová trať Plotní

- Odstranění tramvajové tratě z ulice Dornych.
- Rekonstrukce ulice Dornych.
- Výstavba tramvajové tratě v ulici Plotní.
- Vybudování tramvajové zastávky Zvonařka s bezbariérovým přístupem.

Modernizace ÚAN Zvonařka Brno

- Modernizace betonového střešního límce.
- Modernizace nástupišť, jejich zastřešení a osvětlení.
- Vytvoření parkovacích zón: záchytné parkoviště Park and Ride (P+R), místa pro rychlé zastavení Kiss and Ride (K+R), stojany na kola.
- Výstavba nové výpravní haly.
- Úprava prostranství před novou výpravní budovou.

Tramvaj Plotní - soubor staveb - etapa 2-4

- Přestavba stávajícího parního centrálního zásobování teplem na horkovodní.
- Rozšíření sítě horkovodních rozvodů.

F. Popis řešených problémů při realizaci projektů

Projekty „Plotní“ jsou již ve stavební fázi. Největší výzvou bylo časově a projekčně sladit budování technické infrastruktury (horkovodní rozvody) a dopravní investice. Problémem je také plnění harmonogramu realizace.

Projekt Modernizace ÚAN Zvonařka Brno ještě není ve stavební fázi.

G. Výstupy/produkty, výsledky a klíčové faktory jejich dosažení

Projekty jsou teprve v počátečních fázích realizace.

H. Zhodnocení plnění indikátorů

Projekty mají dosáhnout následujících hodnot indikátorů. Vzhledem k tomu, že jsou všechny v realizaci, nelze zhodnotit jejich plnění.

Projekt	Indikátory a jejich plánované plnění
Tramvajová trať Plotní	(74500) Celková délka nových nebo modernizovaných linek metra, tramvajových tratí nebo trolejbusových tratí: 415 m
Modernizace ÚAN Zvonařka Brno	(75201) Počet nových nebo rekonstruovaných přestupních terminálů ve veřejné dopravě: 1 (76401) Počet parkovacích míst pro jízdní kola: 30 (74001) Počet vytvořených parkovacích míst: 60
Tramvaj Plotní - soubor staveb - etapa 2-4	(36010) Odhadované roční snížení emisí skleníkových plynů: 300 tun ekvivalentu CO ₂ /rok (32301) Úspora primární energie: 6000 GJ/rok

I. Závěr – zhodnocení naplnění cílů projektu

Projekty jsou teprve v počátečních fázích realizace. Plnění cílů zatím nelze zhodnotit.

J. Zhodnocení očekávaných dopadů integrovaného řešení (ve vazbě na část C)

Integrované řešení zvýší využívání veřejné dopravy a bezpečnost dopravy v dané lokalitě.

PŘÍPADOVÁ STUDIE 2: PROTIPOVODŇOVÉ ÚPRAVY

A. Identifikační údaje

Integrované řešení: Realizace protipovodňových opatření města Brna – etapy VII a VIII

Integrovaná strategie rozvoje Brněnské metropolitní oblasti pro nástroj ITI

Oblasti: 1. Krajina a životní prostředí

Důvod výběru integrovaného řešení: Projekt významným způsobem mění veřejný prostor poblíž historické části města a přispívá k multifunkčnímu využití daného území.

Projekty tvořící integrované řešení:

Název a číslo projektu	Realizace protipovodňových opatření města Brna – etapy VII a VIII
Žadatel	Statutární město Brno
Opatření integrované strategie	B.3: Protipovodňová opatření
Operační program – specifický cíl	OPŽP, 1.3 – Zajistit povodňovou ochranu intravilánu
Termín realizace	6/2020 – 6/2023
Celkové výdaje	390 000 000 Kč
Celkové způsobilé výdaje	290 000 000 Kč
z toho dotace EU	220 000 000 Kč

Webové stránky projektu:

<https://voda.brno.cz>

B. Výchozí situace – popis problému

Projekt je součástí strategického projektu „Realizace protipovodňových opatření města Brna“. Ten vychází z „Generelu odvodnění města Brna“, který řeší koncepci protipovodňové ochrany města. Projekt řeší část toku řeky Svratky, levobřežní část nábřeží Svratky v historickém centru města. Etapa ochrání významnou část historické zástavby města a velký počet ohrožených obyvatel. Aby bylo vybrané území řešeno komplexně, byla určena současně k řešení a projektové přípravě také pravobřežní část vybraného území. Jedná se tedy o část od nábřeží Svratky v úseku od koupaliště Riviéra podél ulice Poříčí po viadukt na ulici Uhelná (37,045–38,735 km).

Projekt navrhuje vybudování moderních protipovodňových opatření zaměřených na zvýšení přirozené retenční kapacity údolní nivy na území města včetně zpřístupnění řeky lidem a vytvoření příjemného prostoru pro trávení volného času, což v současné podobě dotčený prostor nenabízí.

C. Popis integrovaného řešení

1. Popis vazeb

Realizace projektu přímo ovlivní několik oblastí rozvoje města Brna a oblastí dále po toku řeky Svratky.

1) Protipovodňová opatření – protipovodňová opatření provedená na dotčeném úseku řeky Svratky se v případě povodní pozitivně projeví i na dalším toku řeky. Průtok řeky bude zvýšen na Q_{100} , bude zvýšena retenční kapacita řeky.

2) Posílení udržitelné městské mobility – vybudování nových, bezpečných stezek pro pěší, cyklisty a in-line bruslaře může vést ke zvýšení počtu osob, které budou pro pohyb ve městě využívat ekologicky příznivé dopravní prostředky (pěší, brusle, kola včetně elektrokol, koloběžky a další). Tímto dojde ke snížení emisí výfukových plynů z automobilové dopravy, dopravních kongescí i hlukového znečištění.

3) Více zeleně ve městě – namísto betonového koryta řeky Svratky budou vybudovány pozvolné svahy osázeny travinami. Stromy nepůvodních druhů budou nahrazeny stromy vhodnější druhové skladby, což zajistí větší ekologickou stabilitu lokality. Více zeleně bude také zajišťovat příjemné prostředí pro trávení volného času obyvatel a pomůže eliminovat znečištění např. z dopravy.

2. Význam projektu/projektů na naplnění specifického cíle strategie BMO

Realizace projektů je významná pro naplnění následujících specifických cílů strategie BMO:

- **Rozšířit a zkvalitnit infrastrukturu pro pěší a cyklistickou dopravu ve vazbě na další druhy dopravy:** velmi – realizace projektu počítá s vybudováním stezky pro pěší po obou stranách řeky a stezky pro bruslaře a cyklisty.
- **Zlepšit kvalitu ovzduší:** středně – návrh projektu zahrnuje budování přírodě blízkých protipovodňových opatření a vysázení prvků zeleně, které budou podél komunikace na ulici Poříčí eliminovat negativní projevy silniční dopravy, jako jsou emise a hluk.
- **Eliminovat riziko povodní a sucha a další významná environmentální rizika:** velmi – vybudování protipovodňových opatření v uvedeném úseku řeky Svratky vede ke snížení rizika povodní v úseku řeky Svratky, který je hustě zalidněn; opatření provedená na jednom úseku řeky se v případě povodní pozitivně promítnou dál po proudu.
- **Zvýšit konkurenceschopnost BMO prostřednictvím zvýšení mobility:** středně – vybudování bezpečné stezky pro cyklisty povede k posílení infrastruktury pro cyklistickou dopravu a možnému zvýšení podílu cyklistické dopravy na dojíždě v rámci regionu.

D. Cíl projektu/projektů (příp. očekávaný výsledek)

Projekt	Cíle projektu
Realizace protipovodňových opatření města Brna – etapy VII a VIII	Cílem projektu je realizování vybrané etapy protipovodňových opatření na toku řeky Svatky a na území města Brna (VII. etapa).

E. Popis realizovaných aktivit, zapojení cílových skupin

Projekt	Cílové skupiny
Realizace protipovodňových opatření města Brna – etapy VII a VIII	Veřejný sektor, organizace zajišťující technická opatření na vodních tocích (správci toků), Česká republika – prostřednictvím organizačních složek státu a jimi zřízených příspěvkových organizací.

Realizace protipovodňových opatření města Brna – etapy VII a VIII

- Rekonstrukce většiny stávajících nábřežních zdí.
- Rozšíření koryta a jeho úprava do pozvolnějšího přechodu do dna řeky.
- Vytvoření tůní a mělkých peřejnatých úseků.
- Vybudování ostrůvků a šterkových lavic v korytě řeky.
- Vybudování nových zemních hrází, železobetonových stěn, navýšení terénu.
- Vybudování pěšin, stezek a cyklostezek.
- Přesunutí lávky Táborského.
- Vytvoření úseku pro sportovní plavbu u Riviéry.
- Vytvoření mokřadu a tůněk a jezírka pro koupání u Mlýnského potoka.
- Vybudování kolonády podél ulice Poříčí.
- Vybudování mola na pilotách naproti kolonádě.
- Doplnění laviček, mobiliáře a informačních tabulí.

F. Popis řešených problémů při realizaci projektu

V rámci projednání návrhu projektu s veřejností a na základě vyjádření a stanovisek k dokumentaci, byla snaha o maximální zapracování všech připomínek a doporučení. Jako problémy pro realizaci projektu byly identifikovány a řešeny následující:

- Nutné kácení stávajících stromů – káceny budou přednostně mladé stromy a stromy nepůvodních druhů. Kácení bude provedeno pouze v nezbytně nutném rozsahu. V rámci záměru jsou plánovány náhradní výsadby dřevin vhodné druhové skladby.
- Vedení cyklostezky.
- Potřeba pozemků jiných subjektů – konzultováno s občany na Bakalově nábřeží a s Konventem Hospitálského řádu sv. Jana z Boha - Milosrdných bratří v Brně.
- Konflikty různých druhů dopravy – v úsecích, kde to lze, vždy oddělit pěší a cyklodopravu, stezky vést kontinuálně a křížit komunikace mimoúrovňově, povrch stezek bude zpevněný, aby umožňoval celoroční provoz a zabezpečil komfort i pro cyklisty.
- Zásah do lokalit výskytu fauny podél a v toku řeky - po celou dobu realizace záměru bude zajištěn biologický dozor.

G. Výstupy/produkty, výsledky a klíčové faktory jejich dosažení

Předpokládané zahájení realizace projektu je 6/2020, výstupy tedy zatím nejsou dosaženy.

H. Zhodnocení plnění indikátorů

Projekt má dosáhnout následujících hodnot indikátorů. Vzhledem k tomu, že jeho realizace nebyla dosud zahájena, nelze zhodnotit jejich plnění.

Projekt	Indikátory a jejich plánované plnění
Realizace protipovodňových opatření města Brna – etapy VII a VIII	(43300) Délka řešených kilometrů toků: 3,435 km (43200) Počet obyvatel chráněných opatřeními proti Povodním: 5140 osob

I. Závěr – zhodnocení naplnění cílů projektu

Realizace projektu nebyla dosud zahájena. Plnění cílů zatím nelze zhodnotit.

J. Zhodnocení očekávaných dopadů integrovaného řešení (ve vazbě na část C)

Snížení rizika povodní v hustě zalidněné oblasti a dále po toku řeky. Zvýšení atraktivity území pro různé skupiny obyvatel a návštěvníků.

PŘÍPADOVÁ STUDIE 3: ČESKÉ CENTRUM KYBERBEZPEČNOSTI

A. Identifikační údaje

Integrované řešení: České centrum kybernetické bezpečnosti

Integrovaná strategie rozvoje Brněnské metropolitní oblasti pro nástroj ITI

Oblast: 4. Věda, výzkum a vzdělávání

Důvod výběru integrovaného řešení: Projekty v rámci integrovaného řešení provazují vzdělávací aktivity v rámci přípravy na povolání a v rámci celoživotního vzdělávání. Řeší vysoce aktuální vzdělávací téma.

Projekty tvořící integrované řešení:

Název a číslo projektu	CERIT Science Park II
Žadatel	INFOND investiční fond s proměnným základním kapitálem, a.s.
Opatření integrované strategie	C.2: Podpora proinovačních služeb a aplikace výsledků VaV pro firmy v BMO
Operační program – specifický cíl	OPPIK: 1.2 – Zvýšit intenzitu a účinnost spolupráce ve výzkumu, vývoji a inovacích
Termín realizace	1/2018 – 3/2022
Celkové výdaje	300 000 000 Kč
Celkové způsobilé výdaje	260 000 000 Kč
z toho dotace EU	110 000 000 Kč

Název a číslo projektu	Junior centrum excellence pro kybernetickou bezpečnost a ICT při SŠ Čichnova Brno
Žadatel	Střední škola informatiky, poštovníctví a finančnictví Brno, příspěvková organizace
Opatření integrované strategie	C.4: Budování kapacit a kvality zařízení pro celoživotní učení
Operační program – specifický cíl	IROP: 2.4 – Zvýšení kvality a dostupnosti infrastruktury pro vzdělávání a celoživotní učení
Termín realizace	3/2018 – 6/2019
Celkové výdaje	51 800 000 Kč
Celkové způsobilé výdaje	40 000 000 Kč
z toho dotace EU	34 000 000 Kč

Webové stránky projektů:

<https://www.cichnovabrno.cz/o-skole/projekty/aktualni-projekty/irop>

B. Výchozí situace – popis problému

Provoz vědeckotechnického parku CERIT Science Park na ulici Botanická v areálu Fakulty informatiky a Ústavu výpočetní techniky Masarykovy univerzity byl zahájen v roce 2014. Z důvodu plné kapacity stávajícího vědeckotechnického parku vznikne v areálu nový CERIT Science Park II zaměřený na oblast bezpečnostního výzkumu. Umístění parku koresponduje se zaměřením celé oblasti Šumavská – Botanická – Hrnčířská, kde se nachází IT CAMPUS CITY CENTRE/Cyber Campus. V kampusu a jeho blízkosti sídlí subjekty působící v oblasti bezpečnostního výzkumu.

Význam Brna jako centra kyberbezpečnosti podtrhuje také Střední škola informatiky, poštovníctví a finančnictví Brno, která je jedna ze dvou středních škol v ČR nabízející studium kybernetické bezpečnosti. S podporou nástroje ITI se na této střední škole vybuduje technologické centrum pro kybernetickou bezpečnost a informační a komunikační technologie, které přináší unikátní řešení v rámci České republiky. Projekt je zaměřen na rozvoj klíčových kompetencí žáků v oblasti komunikace v cizích jazycích a práci s digitálními technologiemi. Současně dojde ke zvýšení kvality počátečního vzdělávání v dalších technických oborech školy – informační technologie, telekomunikace a zabezpečení dopravy.

C. Popis integrovaného řešení

1. Popis vazeb

Realizace projektu propojuje přípravu studentů v oblasti ICT a kyberbezpečnosti s možností jejich uplatnění ve společnostech působících na plánovaném CERIT Science Parku II. Vzhledem k tomu, že kyberbezpečnost je vysoce aktuální téma, je synergie těchto projektů velmi žádaná.

Projekt je komplementární a synergický s dalšími projekty v území "Cyber Campus" a BMO – konkrétně se jedná o a) dostavbu areálu MU Botanická 68a v rámci Národního investičního programu MŠMT, b) C4e – akademické expertní a výzkumné centrum MU, které se zaměřuje na excelentní výzkum, vývoj a vzdělávání v oblastech kybernetické kriminality, kyberbezpečnosti a ochrany kritických informačních infrastruktur. C) Národní centrum kompetence pro kyberbezpečnost – NC3 – výzkumné aktivity zapojených partnerů pro realizaci výzkumu se zohledněním mezioborové povahy problematiky kyberbezpečnosti a v součinnosti s průmyslem za účelem produkce kvalitních prakticky uplatnitelných výsledků výzkumu. D) CERIT Science Park a zde umístěná infrastruktura pro bezpečnostní výzkum – KYPO. E) Vznik profesního programu v oblasti vzdělávání v ICT včetně specifického vzdělávání pro kyberbezpečnost z prostředků ESF - OP VVV.

2. Význam projektu/projektů na naplnění specifického cíle strategie BMO

Realizace projektů je významná pro naplnění následujících specifických cílů strategie BMO:

- **Zvýšit vzdělanostní úroveň obyvatelstva s důrazem na relevanci a rozvoj vybraných klíčových kompetencí:** velmi – vzdělávání v inovativních oborech je velmi důležité pro zachování pozice brněnského regionu, který se profiluje lokalizací odvětví s vysokou přidanou hodnotou. Vybudování odpovídající infrastruktury pro rozvoj těchto odvětví si region tuto pozici ještě posílí. Velmi důležitá je také výchova absolventů těchto odvětví a jejich udržení v regionu.
- **Rozvinout inovační potenciál BMO:** velmi – vybudováním CERIT Science Parku a Junior centra excellence přispěje k rozvinutí inovačního potenciálu BMO v oblasti ICT a kyberbezpečnosti. Oba projekty jsou svým významem výrazně nadregionální a mohou na sebe navázat další inovativní odvětví.

D. Cíl projektu/projektů (příp. očekávaný výsledek)

Projekt	Cíle projektů
CERIT Science Park II	Cílem projektu je zvýšení intenzity a účinnosti spolupráce ve výzkumu, vývoji a inovacích prostřednictvím vybudování vrcholového pracoviště s doprovodným zázemím, které bude podporovat aplikační, inovační podnikání a transfer technologií v oblasti specifického bezpečnostního výzkumu.
Junior centrum excellence pro kybernetickou bezpečnost a ICT při SŠ Čichnova Brno	Cílem projektu je vybudování technologického centra pro kybernetickou bezpečnost a ICT, které je unikátním řešením v rámci České republiky. Centrum (CYLAB a videokonferenční místnost s bezbariérovým přístupem) umožní praktickou přípravu žáků podle nového školního vzdělávacího programu zaměřeného na kybernetickou bezpečnost, a zajistí tak absolventy, kteří jsou velice žádaní na trhu práce. Současně dojde ke zvýšení kvality počátečního vzdělávání v dalších technických oborech školy – informační technologie, telekomunikace a zabezpečení dopravy. Vzdálený přístup do CYLABu a sdílení informací prostřednictvím videokonferenčních hovorů umožní využívat výstupy projektu dalším středním školám oblasti.

E. Popis realizovaných aktivit, zapojení cílových skupin

Projekt	Cílové skupiny
CERIT Science Park II	Inovativní start-up firmy specializované do oblasti bezpečnostního výzkumu, rozvinuté technologické firmy specializované do oblasti ICT, zejména bezpečnostního výzkumu.
Junior centrum excellence pro kybernetickou bezpečnost a ICT při SŠ Čichnova Brno	Žáci, pedagogičtí pracovníci.

CERIT Science Park II

- Vybudování vědeckotechnického parku.

- Vybudování podnikatelského inkubátoru.

Junior centrum excellence pro kybernetickou bezpečnost a ICT při SŠ Čichnova Brno

- Obměna a rozšíření aktivních prvků a sítě školy (routery, switche, WiFi AP, atd.).
- Konsolidace serverů a úložiště dat.
- Zálohování a archivace dat a stanovení příslušných plánů.
- Řešení bezpečného vzdáleného přístupu do školní sítě (VPN).
- Navýšení konektivity do internetu a zřízení druhého okruhu k internetu (redundance trasy).
- Doplnění páteřní optické kabeláže tak, aby bylo možné propojit agregační a přístupové prvky optikou 10 Gbps pomocí redundantních tras a případné zakruhování sítě (možnost využít multiplexování).
- Vybudování výukového labu pro virtuální servery sloužící žákům středních škol oblasti k praktickému ověření nabytých znalostí o konfiguraci, nastavení, zabezpečení, propojení a práci s Windows servery a návaznými systémy s ohledem na kybernetickou bezpečnost. Součástí implementace tohoto systému je možnost zabezpečeného přístupu z vnějšího prostředí, které umožní sdílení labů spolupracujícím školským subjektům metropolitní oblasti.

F. Popis řešených problémů při realizaci projektu

Nepředpokládá se výskyt významných problémů při realizaci projektu. Může však dojít ke zpoždění výstavby plánovaných objektů u obou budov, jelikož v řadě odvětví vč. stavebnictví aktuálně chybí zaměstnanci.

G. Výstupy/produkty, výsledky a klíčové faktory jejich dosažení

Projekt CERIT Science Park II je teprve v počáteční fázi realizace.

U projektu Junior centrum excellence pro kybernetickou bezpečnost a ICT při SŠ Čichnova Brno, bylo vypsáno výběrové řízení na stavební práce na konci roku 2018, nelze tedy hodnotit výstupy projektu.

H. Zhodnocení plnění indikátorů

Projekty mají dosáhnout následujících hodnot indikátorů. Vzhledem k tomu, že jsou všechny v realizaci, nelze zhodnotit jejich plnění.

Projekt	Indikátory a jejich plánované plnění
CERIT Science Park II	(23000) Počet nově vzniklých a modernizovaných inovačních struktur: 0 (20101) Počet nově vzniklých a modernizovaných inovačních struktur: 0 (24100) Zrekonstruované, rozšířené a nově zbudované kapacity: 10300 m ²
Junior centrum excellence pro kybernetickou bezpečnost a ICT při SŠ Čichnova Brno	(50001) Kapacita podporovaných zařízení péče o děti nebo vzdělávacích zařízení: 1390 osob (50000) Počet podpořených vzdělávacích zařízení: 1 zařízení

I. Závěr – zhodnocení naplnění cílů projektu

Projekty nejsou dokončeny. Plnění cílů zatím nelze zhodnotit.

J. Zhodnocení očekávaných dopadů integrovaného řešení (ve vazbě na část C)

Projekt CERIT Science Park II přispěje k rozvoji a modernizaci areálu centra Šumavská v městské části Brno-Královo pole, kde prostřednictvím synergických a systematických rozvojových aktivit budou koncentrovány subjekty působící v oblasti bezpečnostního výzkumu a s přímým napojením na strategickou činnost věcně i geograficky blízkých významných subjektů této činnosti. Projekt Junior centrum excellence pro kybernetickou bezpečnost a ICT při SŠ Čichnova Brno je zaměřen na rozvoj klíčových kompetencí žáků v oblasti komunikace v cizích jazycích a práci s digitálními technologiemi. Tito žáci jsou potenciálními zaměstnanci společností zabývajících se kyberbezpečností působících v CERIT Science Parku. Je tak řešena poptávka po absolventech, kteří jsou žádáni na trhu práce v kontextu s procesem digitalizace.

PŘÍPADOVÁ STUDIE 4: OŽIVENÍ SOCIÁLNĚ VYLOUČENÉ LOKALITY PODPOŘENÍM KREATIVNÍCH PRŮMYSLŮ

A. Identifikační údaje

Integrované řešení: Oživení sociálně vyloučené lokality (Bronx) podpořením kreativních průmyslů

Integrovaná strategie rozvoje Brněnské metropolitní oblasti pro nástroj ITI

Oblast: 5. Podpora podnikání

Důvod výběru integrovaného řešení: Projekt řeší oživení budovy v nepříliš atraktivní části města, a to formou rozvoje inovativních a kreativních podnikatelských aktivit.

Projekty tvořící integrované řešení:

Název a číslo projektu	Kreativní centrum
Žadatel	Statutární město Brno
Opatření integrované strategie	C.1: Infrastruktura a služby pro inovace a nová odvětví v BMO
Operační program – specifický cíl	IROP
Termín realizace	Dosud není stanoveno.
Celkové výdaje	Předpoklad 400 mil. Kč
Celkové způsobilé výdaje	Dosud není stanoveno.
z toho dotace EU	Dosud není stanoveno.

Webové stránky projektu:

<http://www.kreativnibrno.cz>

B. Výchozí situace – popis problému

Areál bývalé káznice mezi ulicemi Cejl a Bratislavská je v současné době ve velmi špatném stavu, nicméně některé jeho části se již v současnosti využívají pro výstavy, koncerty apod. V roce 2016 byly v areálu dokončeny sanační práce, které měly zabránit dalšímu chátrání budov, a umožnily do nich bezpečný přístup. Projekt Kreativní centrum Brno je projekt vytvoření budoucího centra pro podporu kreativních odvětví v městě Brně. V Kreativním centru Brno je naplánováno umístění inkubátoru pro začínající podnikatele v kreativních odvětvích, součástí vize jsou i nájemní ateliéry, zkušebny, dílny.

C. Popis integrovaného řešení

1. Popis vazeb

Projekt vybudování kreativního centra v sociálně vyloučené lokalitě (brněnský Bronx) napomůže k rozvoji a zatraktivnění této lokality. Bude vytvořeno originální zázemí pro subjekty působící v kreativních odvětvích, čímž dojde ke zvýšení posílení města Brna v moderních odvětvích průmyslu či služeb, což je nový trend. Pořádání různých kulturních či jiných akcí podpoří život v okolní komunitě, ale bude také lákat osoby ze vzdálenějších oblastí.

2. Význam projektu/projektů na naplnění specifického cíle strategie BMO

Realizace projektů je významná pro naplnění následujících specifických cílů strategie BMO:

- **Rozvinout inovační potenciál BMO:** velmi – kreativní odvětví spadají do inovativních odvětví, jejichž rozvoj je aktuálním trendem ve vyspělých zemích. Vybudování kreativního centra v areálu bývalé káznice přispěje k posílení tohoto trendu i v Brně.

D. Cíl projektu/projektů (příp. očekávaný výsledek)

Projekt	Cíle projektů
Kreativní centrum	Cílem projektu je pomoci rozvinout tvořivý potenciál talentovaných lidí a zamezit tak jejich odlivu mimo Brno. Centrum může přilákat do města nový druh investorů napojený na kreativní odvětví.

E. Popis realizovaných aktivit, zapojení cílových skupin

Projekt	Cílové skupiny
Kreativní centrum	Začínající podnikatelé a osoby působící v kreativních odvětvích.

F. Popis řešených problémů při realizaci projektu

Budova káznice není v příliš dobrém stavu. V červnu 2016 skončily sanační práce. Ty zamezily dalšímu chátrání budovy a zároveň do ní umožnily bezpečný přístup. Sanační práce se zaměřily převážně na opravu střechy, kterou do objektu zatékalo, na zpřístupnění vchodu z Bratislavské ulice, opravu elektroinstalace, opravu komína a instalaci ventilačních mříží do oken. Další stavební úpravy v areálu mohou být díky současnému stavu budovy obtížné a nákladné. Je také nutné zachovat pietní ráz některých míst káznice.

G. Výstupy/produkty, výsledky a klíčové faktory jejich dosažení

Projekt je v přípravě, výsledky zatím nelze hodnotit.

H. Zhodnocení plnění indikátorů

Indikátory jsou stanoveny, ale vzhledem k tomu, že ještě neprošly schvalovacím procesem, není známa jejich definitivní podoba.

I. Závěr – zhodnocení naplnění cílů projektu

Cíle projektu dosud nejsou stanoveny, nelze hodnotit jejich naplnění.

J. Zhodnocení očekávaných dopadů integrovaného řešení (ve vazbě na část C)

Využití chátrajícího objektu lokalizovaného v sociálně vyloučené oblasti pro inovativní odvětví kreativního průmyslu. Revitalizace areálu může způsobit celkové oživení této lokality.

PŘÍPADOVÁ STUDIE 5: PROPOJENÍ ŘEŠENÍ SOCIÁLNÍCH TÉMAT V ŽIDLOHOVICÍCH

A. Identifikační údaje

Integrované řešení: Propojení řešení sociálních témat v Židlochovicích

Integrovaná strategie rozvoje Brněnské metropolitní oblasti pro nástroj ITI

Oblast: 2. Sociální oblast a zaměstnanost

Důvod výběru integrovaného řešení: Jde o skupinu projektů realizovaných jedním žadatelem, přičemž každý z projektů se věnuje různým problémům ze sociální oblasti a projekty se do určité míry doplňují.

Projekty tvořící integrované řešení:

Název a číslo projektu	Denní stacionář Židlochovice
Žadatel	Město Židlochovice
Opatření integrované strategie	D.2: Doplnění kapacit infrastruktury sociálních a návazných služeb
Operační program – specifický cíl	IROP, SC 2.1: Zvýšení kvality a dostupnosti služeb vedoucí k sociální inkluzi
Termín realizace	1/2017 – 12/2019
Celkové výdaje	23 000 000 Kč vč. DPH
Celkové způsobilé výdaje	18 000 000 Kč vč. DPH.
z toho dotace EU	15 300 000 Kč vč. DPH.

Název a číslo projektu	Komunitní centrum Židlochovice
Žadatel	Město Židlochovice
Opatření integrované strategie	D.2: Doplnění kapacity infrastruktury sociálních a návazných služeb
Operační program – specifický cíl	IROP, SC 2.1. Zvýšení kvality a dostupnosti služeb vedoucích k sociální inkluzi
Termín realizace	1/2017 – 12/2019
Celkové výdaje	90 000 000 Kč
Celkové způsobilé výdaje	45 000 000 Kč.
z toho dotace EU	38 250 000 Kč.

Název a číslo projektu	Sociální bydlení Židlochovice I. etapa
Žadatel	Město Židlochovice
Opatření integrované strategie	D.3: Budování sociálního bydlení

Operační program – specifický cíl	IROP: 2.1 - Zvýšení kvality a dostupnosti služeb vedoucí k sociální inkluzi
Termín realizace	2/2016 – 1/2020
Celkové výdaje	13 585 400 Kč
Celkové způsobilé výdaje	10 413 364 Kč
z toho dotace EU	8 851 360 Kč

Název a číslo projektu	Sociální bydlení Židlochovice - II. etapa
Žadatel	Město Židlochovice
Opatření integrované strategie	D.3: Budování sociálního bydlení
Operační program – specifický cíl	IROP: 2.1 - Zvýšení kvality a dostupnosti služeb vedoucí k sociální inkluzi
Termín realizace	11/2017 – 11/2019
Celkové výdaje	6 000 000 Kč
Celkové způsobilé výdaje	6 000 000 Kč
z toho dotace EU	5 100 000 Kč

Název a číslo projektu	Provoz komunitního centra v Židlochovicích – neinvestiční projekt – je v plánu ho v blízké době realizovat
Žadatel	Město Židlochovice
Opatření integrované strategie	D.1: Zkvalitnění a rozvoj sítě sociálních a návazných služeb
Operační program – specifický cíl	OPZ: 2.1.1 - Zvýšit uplatnitelnost osob ohrožených sociálním vyloučením nebo sociálně vyloučených ve společnosti a na trhu práce
Termín realizace	5/2020 – 12/2022
Celkové výdaje	6 675 567 Kč
Celkové způsobilé výdaje	6 675 567 Kč
z toho dotace EU	5 674 232 Kč

Webové stránky projektů:

<https://www.zidlochovice.cz/cs/obcan/sluzby/socialni-aktivity/nase-plany/komunitni-centrum.html>

<https://www.zidlochovice.cz/cs/obcan/sluzby/socialni-aktivity/nase-plany/denni-stacionar.html>

<https://www.zidlochovice.cz/cs/mesto-zidlochovice/mestsky-urad/projekty/socialni-bydleni-zidlochovice-i-etapa.html>

<https://www.zidlochovice.cz/cs/mesto-zidlochovice/mestsky-urad/projekty/socialni-bydleni-zidlochovice-ii-etapa.html>

B. Výchozí situace – popis problému

Město Židlochovice v současné době nemá k dispozici žádné byty v rámci sociálního bydlení, rovněž nabídka a kapacita sociálních služeb je nedostatečná. Propojené řešení sociálních témat by mělo napomoci ke zlepšení nepříznivé sociální situace osob, které jsou v bytové nouzi nebo jejich situace vyžaduje poskytnutí určité sociální služby. Výstavba a provoz sociálních bytů a komunitního centra poskytne vhodné zázemí pro potřebné osoby, které nyní musí za službami dojíždět mimo město, případně jsou jim služby doposud nabízeny pouze terénně bez zázemí pro pracovníky neziskových organizací.

C. Popis integrovaného řešení

1. Popis vazeb

Projekt je v souladu s Komunitním plánem sociálních služeb pro SO ORP Židlochovice. Všechny 5 projektů zaměřených na sociální služby v Židlochovicích jsou ve vzájemné synergii. Zvyšují dostupnost a kapacitu sociálních a návazných služeb pro osoby, které potřebují sociální služby, sociálně vyloučené osoby a osoby ohrožené sociálním vyloučením ve městě Židlochovice a jeho okolí.

Poskytnutí zázemí pro osoby vede k prevenci sociálně-patologických jevů, integraci různých skupin osob do běžné společnosti.

2. Význam projektu/projektů na naplnění specifického cíle strategie BMO

Realizace projektů je významná pro naplnění následujícího specifického cíle strategie BMO:

- **Zvýšit dostupnost a kvalitu sociálních a návazných služeb v regionu, včetně zajištění sociálního bydlení:** velmi – integrované řešení vybudování objektů pro sociální bydlení, komunitního centra a jeho provozu zajistí pro město Židlochovice a jeho okolí větší kapacitu a nabídku sociálních a návazných služeb, z nichž některé dosud ve městě chyběly úplně nebo byly zajišťovány terénně.

D. Cíl projektu/projektů (příp. očekávaný výsledek)

Projekt	Cíle projektů
Denní stacionář Židlochovice	Cílem projektu je zvýšit kapacitu a dostupnost sociálních a návazných služeb pro sociálně vyloučené osoby a osoby ohrožené sociálním vyloučením ve městě Židlochovice a jeho okolí.
Komunitní centrum Židlochovice	Cílem projektu je zvýšit dostupnost a kapacitu sociálních a návazných služeb pro sociálně vyloučené osoby a osoby ohrožené sociálním vyloučením ve městě Židlochovice a jeho okolí.
Sociální bydlení Židlochovice I. etapa	Cílem projektu je poskytnout a udržet kvalitativně standardní a prostorově nesegregované bydlení osobám z cílové skupiny, které se ocitnou v bytové nouzi a které nedokáží nebo nemohou svoji situaci řešit sami a jsou odkázáni na pomoc společnosti.
Sociální bydlení Židlochovice - II. etapa	Cílem projektu je dostupné nájemní sociální bydlení, které umožní sociálně vyloučeným osobám a osobám ohroženým sociálním vyloučením vstup do nájemního bydlení v ČR - konkrétně ve městě Židlochovice.
Provoz komunitního centra v Židlochovicích	Cílem projektu je zajistit provoz nově vzniklého komunitního centra v Židlochovicích.

E. Popis realizovaných aktivit, zapojení cílových skupin

Projekt	Cílové skupiny
Denní stacionář Židlochovice	Klienti, tj. dospělé osoby, které jsou zdravotně omezené tak, že nemohou zůstat bez pomoci jiné osoby.
Komunitní centrum Židlochovice	Sociálně vyloučené a sociálním vyloučením ohrožené osoby, zejména znevýhodněné skupiny obyvatel Židlochovic a okolních obcí.

Projekt	Cílové skupiny
Sociální bydlení Židlochovice I. etapa	Cílovou skupinou jsou osoby, které jsou ve stavu bytové nouze a nemají možnost si vlastními silami zajistit vhodné bydlení.
Sociální bydlení Židlochovice - II. etapa	Cílovou skupinou jsou osoby s trvalým bydlištěm nebo žijící na území města Židlochovice, případně i v okolí, které jsou ve stavu bytové nouze a nemají možnost vlastními silami si zajistit vhodné bydlení.
Provoz komunitního centra v Židlochovicích	Osoby se zdravotním postižením: cca 300 obyvatel Osoby sociálně vyloučené a osoby ohrožené sociálním vyloučením, zejména: dlouhodobě nezaměstnaní – cca 542 osob v ORP Židlochovice, nízkopříjmové domácnosti, senioři – 5 511 osob, etnické menšiny – Vietnamská menšina, rodina uprchlíků z Barmy, na území ORP Židlochovice se nachází sociálně vyloučená lokalita, osoby bez domova nebo ohrožené ztrátou bydlení.

Denní stacionář Židlochovice

- Vybudování nové bezbariérové budovy, kde bude denní stacionář a sociální bydlení.

Komunitní centrum Židlochovice

- Přestavba tří budov v Areálu staré radnice na komunitní centrum – hlavní budova, sál, hala.

Sociální bydlení Židlochovice I. etapa

- Vybudování 8 sociálních bytů v rekonstruovaných objektech ve vlastnictví žadatele.

Sociální bydlení Židlochovice - II. etapa

- Pořízení 8 bytových jednotek formou výstavby mobilních obytných domů (kontejnerů).

Provoz komunitního centra v Židlochovicích

- Zajištění provozu komunitního centra.

F. Popis řešených problémů při realizaci projektu

Dodavatelé, kteří nebudou plnit smlouvu (zejména stavební práce). Tomuto riziku bude nutné předcházet pečlivým výběrem dodavatele, zadávací řízení bude zajišťovat zkušená právní kancelář.

G. Výstupy/produkty, výsledky a klíčové faktory jejich dosažení

Projekty jsou teprve v počátečních fázích realizace.

H. Zhodnocení plnění indikátorů

Projekty mají dosáhnout následujících hodnot indikátorů. Vzhledem k tomu, že jsou všechny v realizaci, nelze zhodnotit jejich plnění.

Projekt	Indikátory a jejich plánované plnění
Denní stacionář Židlochovice	(55401) Počet podpořených zázemí pro služby a sociální práci: 1 denní stacionář

Projekt	Indikátory a jejich plánované plnění
	(55402) Počet poskytovaných druhů sociálních služeb: služba denního stacionáře, registrovaná služba (67510) Kapacita služeb a sociální práce: max. 10 klientů
Komunitní centrum Židlochovice	(55401) Počet podpořených zázemí pro služby a sociální práci: 6 (2x klubovna, 2x prostor pro individuální poradenství, sál KC a Hala KC) (55402) Počet poskytovaných druhů sociálních služeb: 3 (67510) Kapacita služeb a sociální péče: 142 osob
Sociální bydlení Židlochovice I. etapa	(55310) Nárůst kapacity sociálních bytů: 15 lůžek (55301) Počet podpořených bytů pro sociální bydlení: 8 bytových jednotek (55320) Průměrný počet osob využívající sociální Bydlení: 10,5 osoby/rok
Sociální bydlení Židlochovice - II. etapa	(55310) Nárůst kapacity sociálních bytů: 9 lůžek (55301) Počet podpořených bytů pro sociální bydlení: 8 bytových jednotek (55320) Průměrný počet osob využívající sociální Bydlení: 6,3 osoby/rok
Provoz komunitního centra v Židlochovicích	(60000) Celkový počet účastníků: 20 účastníků (67001) Kapacita podpořených služeb: 32 míst (67010) Využívání podpořených služeb: 100 osob

I. Závěr – zhodnocení naplnění cílů projektu

Projekty jsou teprve v počátečních fázích realizace. Plnění cílů zatím nelze zhodnotit.

J. Zhodnocení očekávaných dopadů integrovaného řešení (ve vazbě na část C)

Očekávané dopady integrovaného řešení jsou zlepšení nepříznivé sociální situace v oblasti zvýšení dostupnosti nebo standardu bydlení pro osoby nebo domácnosti, které jsou v bytové nouzi, začleňování sociálně vyloučených osob a prevence sociálního vyloučení osob a skupin osob. Těmto osobám budou také lépe dostupné konkrétní sociální služby a sociální poradenství. Zároveň dojde k rozšíření kapacit nejen pro poskytování sociálních služeb, ale také prostor pro vzdělávání, aktivní trávení volného času a spolkovou činnost.

4. PŘEHLED PLNĚNÍ FINANČNÍCH PLÁNŮ A INDIKÁTORŮ

Na plnění finančního plánu a indikátorů měl ze začátku velký vliv delší proces hodnocení a schvalování ISR BMO. Nutno rovněž podotknout, že v momentě, kdy se finanční plán stanovoval, se jednalo pouze o hrubé odhady možného čerpání ve výčtu až do roku 2023. Na finanční plán je třeba se dívat jako na hrubý odhad možného čerpání v metropolitní oblasti a schválené finanční plány ze strany řídicích orgánů jsou pouze orientační a neodpovídají reálnému čerpání finančních prostředků. V tomto ohledu jsou mnohem důležitější informace, které lze nalézt v monitorovacím systému.

Přesto lze konstatovat, že vzhledem k počátečnímu zpoždění, se realizace projektů v Brněnské metropolitní oblasti podařila nastartovat rychle a projekty začaly být postupně schvalovány a získávaly právní akty. Vlivem dalších externích podmínek (např. delší proces hodnocení, situace na stavebním trhu) se ukázalo, že nastavené finanční plány schválených projektů rovněž neodpovídají realitě, a tak jednotliví nositelé projektů začali řešit změny harmonogramů, s čímž souvisí i změny čerpání finanční alokace a plnění jednotlivých indikátorů. Tyto problémy se objevovaly zejména u větších investičních projektů, které ale svým charakterem mají největší dopad do území a jsou z hlediska naplňování cílů ISR BMO stěžejní.

Reálné čerpání a plnění indikátorů tak vzhledem k výše uvedeným skutečnostem začalo až v roce 2018. Přesto se podařilo naplnit cíle stanovené v opatření A.3 – z čistě pragmatického hlediska byla vyčerpána finanční alokace pro toto opatření a naplněny indikátory. Rovněž se podařilo přeplnit v rámci opatření C.4 milníkový indikátor „Počet podpořených vzdělávacích zařízení“. Jako problematická se ukázala kvůli špatně nastaveným podmínkám podpory oblasti sociálního bydlení, kde se stanovené indikátory plnit nedaří. Jsou zde další opatření např. A.6 (cyklodoprava), kde se podařilo zrealizovat první projekty a je zde velmi reálný předpoklad, že stanové cíle v ISR BMO budou naplněny.

Obecně se očekává, že největší vlna v čerpání finančních prostředků a naplňování jednotlivých indikátorů bude zaznamenána v roce 2019 a 2020. Vzhledem k nastavenému harmonogramu výzev a připravenosti projektů se nepředpokládá, že dojde k závažnějším problémům při čerpání a plnění indikátorů.

Následující tabulka zachycuje plnění finančního plánu za jednotlivá opatření. V ISR BMO se však vyskytuje několik opatření/podopatření, která se promítají do většího množství specifických (nadřazených) cílů strategie. Toto podrobné členění se nachází v příloze č. 3

Opatření	Alokovaná dotace EU (v Kč)	Žádosti o platbu (v Kč)	Čerpání (v %)
A1 Terminály veřejné dopravy a systémy P+R	350 000 000	35 393 882	8,6
A2 Infrastruktura městské a příměstské veřejné dopravy	1 883 800 000	0	0,0
A3 Dopravní prostředky veřejné dopravy	80 000 000	79 999 960	100,0
A4 Dopravní telematika a informační systémy (IROP)	120 000 000	0	0,0
A4 Dopravní telematika a informační systémy (OPD)	500 000 000	11 652 928,31	2,3
A5 Regionální silniční síť navazující na síť TEN-T	400 000 000	34 404 057,32	8,6
A6 Cyklistická a pěší doprava	200 000 000	31 485 613,42	15,7
B3 Protipovodňová opatření	220 000 000	0	0,0
B5 Snížení imisní zátěže území	200 000 000	0	0,0
B7 Materiálové a energetické využití odpadů	80 000 000	0	0,0

Opatření	Alokovaná dotace EU (v Kč)	Žádosti o platbu (v Kč)	Čerpání (v %)
C2 Podpora proinovačních služeb a aplikace výsledků VaV pro firmy v BMO	400 000 000	0	0,0
C4 Budování kapacit a kvality zařízení pro celoživotní učení	483 000 000	68 441 327,78	14,2
D1 Zkvalitnění a rozvoj sítě sociálních a návazných služeb	121 500 000	531 829,44	0,4
D2 Doplnění kapacit infrastruktury sociálních a návazných služeb	480 000 000	5 863 504	1,2
D3 Budování sociálního bydlení	120 000 000	0	0,0

ZÁVĚRY A DOPORUČENÍ

Mid-term evaluace Integrované strategie rozvoje Brněnské metropolitní oblasti pro uplatnění nástroje ITI ukázala, že procesy implementace integrované strategie jsou plně funkční a efektivní. Pokud se v minulosti ukázaly nedostatky, byly příslušné procesy změněny a upraveny. V rámci mid-term evaluace byly identifikovány dílčí návrhy na zlepšení, které by mohly funkčnost a efektivnost ještě zdokonalit. Dále jsou částečně identifikovány procesy, které se osvědčily, a bylo by vhodné v nich pokračovat. Mezi konkrétní návrhy na opatření patří:

- Pokračování v personální politice. Velikost úvazků a rozložení úvazků vyhovuje.
- Pokračování v zapojení se do mezinárodních aktivit.
- Pokračování v zapojení do diskuzí o nastavení evropské urbánní agendy a kohezní politiky po roce 2020.
- Zvážení optimalizace složení pracovní skupiny (otázka rozpojení dopravy a životního prostředí a konkurenceschopnosti a vzdělávání)
- Poskytování větší zpětné vazby pracovní skupině o dalším osudu projektu.
- Zajištění klidnější místnosti s většími stoly pro setkávání pracovních skupin.
- Zavedení průběžných diskuzí a rozhovorů s vybranými členy pracovních skupin za účelem získávání zpětné vazby.
- Snížení závislosti monitorování naplňování ISR BMO přes systém MS 2014+. Zavedení vlastní excelové databáze o naplňování financování a indikátorů a dalších základních informací o realizaci ISR BMO.
- Prosazování zrušení narovnání finančních plánů dle MPIN.
- Prosazování zjednodušení administrativně náročného procesu posuzování změn integrovaných projektů na úrovni nositele ITI – informace nepřinášejí nositeli ITI žádnou přidanou informační hodnotu.
- Prosazování omezení duplicitně vyhlášených individuálních plošných výzev (zejména IROP, OPŽP, OPPIK).
- Dle potřeby průběžný přesun alokací mezi opatřeními.
- Snaha o zařazení Blanenska při novém vymezení metropolitní oblasti.
- Zvážení propagace klouzavé hranice BMO.

Mid-term evaluace dále potvrdila, že se do velké míry daří postupně naplňovat integrovanou strategii. Východiska pro realizaci integrované strategie jsou vesměs stále platná. Specifické cíle a opatření strategie v převažující míře odpovídají aktuálním potřebám a problémům území. Za posledních 5 let se některé dílčí problémy, potřeby a východiska vyvinuly, částečně se objevily nové. Jejich podrobný výčet se nachází v kapitole č. 2.2. a zjištění se doporučují zahrnout do aktualizace ISR BMO.

Pro řešení jednotlivých opatření by byla potřeba ještě vyšší alokace. Dalším faktorem jsou omezující podmínky řídicích orgánů, které ztěžují naplňování jednotlivých opatření.

Největší výhodou celého nástroje ITI je vysoká míra integrovanosti na úrovni strategie, resp. integrovaných projektů, které je dosaženo díky činnosti OITI – partnerské spolupráci, propojování informací o území, partnerů z území, finančního řízení strategie a věcné koordinace jednotlivých témat, což je demonstrováno v části 3 popisem příkladů integrovaných řešení v rámci případových studií. Mezi doporučení při dalším zajišťování integrovanosti patří:

- Pokračování v systematickém průběžném zjišťování absorpční kapacity.

- Pokračování v podněcování integrovaných řešení v rámci zjištěné absorpční kapacity. Poskytovat informace, organizovat setkávání relevantních aktérů.
- Snaha o koordinaci integrovaných řešení v co nejdřívější fázi projektu.
- Prohloubení „předdiskuze“ projektů v rámci pracovní skupiny. Zavedení neformální PS k přípravě projektů např. společné snídane nebo kulaté stoly k diskusi řešení a propojenosti témat.
- Úpravy formuláře na projektový záměr. Podrobněji vysvětlit, co to je integrovanost. Klást větší důraz na popis cílových skupin.
- Pro podporu zajištění integrovaných projektů umožnit předkládat pouze 3 druhy projektů:
 - samostatný projekt, investičně náročný projekt s velkým dopadem do území,
 - soubor velkých vzájemně provázaných projektů,
 - soubor tematicky navazujících středně velkých projektů.
- Znemožnit předkládat malé lokální samostatné projektové záměry.
- Postupné zdokonalování webové aplikace pro sběr a administraci projektových záměrů. Zajištění náhledu i rozpracovaných textů.
- Pokračování v zaměření na investiční projekty.
- Snaha o převzetí role lídra ve SMART řešeních v oblasti dopravy, nakládání s vodou apod.
- Spolupráce s CzechInvestem a Regionální rozvojovou agenturou v oblasti řešení brownfieldů.
- Pokračování v propagaci integrovaných řešení u širší veřejnosti (zejména např. u projektů týkající se sociální oblasti, která se často potýká se strachem a odmítáním ze strany veřejnosti).
- Využití platformy ITI pro řešení problémů a potřeb, kde existuje více dotčených orgánů (např. propojování zaměstnavatelů a škol, návaznost infrastrukturních staveb apod.).
- Vyšší zapojení místních akčních skupin do implementace ISR BMO (vzájemná komunikace, hledání společných integrovaných řešení např. v oblasti investičních a neinvestičních projektů).

PŘÍLOHY

PŘÍLOHA 1 – PŘEHLED ZMĚN ISR BMO

Přehled změn Integrované strategie Brněnské metropolitní oblasti k 31. 12. 2018:

Změna č. 1 – přesun finanční alokace mezi opatřeními A.4 IROP (navýšení alokace o 20 mil. Kč) a A.3 IROP (snížení alokace o 20 mil. Kč) a navýšení hodnoty indikátoru 7 48 01 Počet pořízených vozidel pro veřejnou dopravu ze současných 7 na 10.

Změna č. 2 – přesun finančních dotačních prostředků (150 mil. Kč – příspěvek EU) v rámci ISR BMO z problematiky sociálního bydlení (specifický cíl 2.1 Zvýšení kvality a dostupnosti služeb, vedoucí k sociální inkluzi, opatření D.3 ve strategii) do problematiky infrastruktury vzdělávání (specifický cíl 2.4 Zvýšení kvality a dostupnost infrastruktury pro vzdělávání a celoživotní učení, opatření C.4 ve strategii). Společně s realokací dochází k adekvátní úpravě relevantních indikátorů.

Změna č. 3 - navýšení finanční alokace v rámci Operačního programu Doprava ve specifickém cíli 1.4 - Vytvoření podmínek pro zvýšení využívání veřejné hromadné dopravy ve městech v elektrické trakci. Brněnská metropolitní oblast získala po dohodě s dalšími městy a s ŘO ke stávající finanční alokaci částku 277,3 mil. Kč - o tuto částku byl navýšen finanční plán strategie (roky 2020 a 2021). Zároveň došlo k formální úpravě finančního plánu pro rok 2019 (stejný specifický cíl), kdy byla správně přepočítána finanční alokace dle metodiky ISR BMO - Příloha č. 12 - metodika dělení hodnot.

Změna č. 4 – Odstranění indikátoru 5 51 01 - Počet podpořených polyfunkčních komunitních center. Indikátor byl odstraněn z textu integrované strategie (karta opatření D2, tabulka 57 - indikátorová soustava ISR BMO - tyto dvě části strategie jsou pro přehlednost ze samotného dokumentu strategie vyňaty a změna je v nich zobrazena zvlášť, aby nemusela být do systému nahrávána zcela nová verze strategie - dokument Pasáže strategie se změnou), dále z příloh 1a,b, a 1d. Rovněž byl odstraněn z karty Indikátory v MS2014+. Dále byly formálně upraveny celkové finance ke specifickým cílům 2.1 a 2.4 v příloze 1b tak, aby korespondovaly s dřívější schválenou změnou strategie, která se týkala přesunu finanční alokace mezi těmito dvěma specifickými cíli. V dokumentech byl rovněž upraven kód indikátoru "Počet poskytovaných druhů sociálních služeb" na 5 54 02.

Změna č. 5 – Formální úprava podoby výsledkových indikátorů (pro nositele ITI nezávazných) v systému MS2014+. Výsledkové indikátory nepodléhají metodice dělení hodnot dle přílohy 12 ISR BMO. Došlo tak k úpravě přílohy č. 12 strategie, která toto téma řeší. Indikátory 72210 (Plocha území dostupného z TEN-T do 45 minut) a 75110 (Počet osob přepravených veřejnou dopravou) tak byly dle aktualizovaného znění metodiky upraveny - hodnoty těchto indikátorů se nadále zobrazují u všech specifických cílů strategie, které dané opatření naplňuje, nicméně se tyto hodnoty již nedělí - hodnoty indikátorů jsou tedy u daných specifických cílů strategie stejné (v plné výši). U indikátoru 72210 byla rovněž dle pokynů MMR-ORP upravena data výchozích hodnot na 31. 12. 2014 (tato skutečnost se projevila v příloze 1d_indikátory dle MPIN nedělené). Indikátor 72210 je navázán na specifické cíle strategie A.I, B.I a C.I. Indikátor 75110 je navázán na specifické cíle strategie A.II, A.III, B.I a C.I.

PŘÍLOHA 2 – PŘEHLED ČERPÁNÍ FINANČNÍCH PROSTŘEDKŮ K 31. 12. 2018

Specifický cíl	Opatření	Příspěvek Unie (v Kč)	
		Plánovaný stav	Za celé období realizace (čerpání)
A.II Prohloubit integraci veřejné dopravy a její vazbu na další druhy dopravy	A.2: Infrastruktura městské a příměstské dopravy	1 695 420 000,00	
A.II Prohloubit integraci veřejné dopravy a její vazbu na další druhy dopravy	A.3: Dopravní prostředky veřejné dopravy	56 000 000,00	55 999 972,00
A.II Prohloubit integraci veřejné dopravy a její vazbu na další druhy dopravy	A.4: Dopravní telematika a informační systémy (IROP)	84 000 000,00	
A.III Rozšířit a zkvalitnit infrastrukturu pro pěší a cyklistickou dopravu ve vazbě na další druhy dopravy	A.4: Dopravní telematika a informační systémy (IROP)	12 000 000,00	
D.I Zvýšit dostupnost a kvalitu sociálních a návazných služeb v regionu, včetně zajištění sociálního bydlení	D.1: Zkvalitnění a rozvoj sítě sociálních a návazných služeb	121 500 000,00	531 829,44
D.I Zvýšit dostupnost a kvalitu sociálních a návazných služeb v regionu, včetně zajištění sociálního bydlení	D.3: Budování sociálního bydlení	120 000 000,00	
A.I Zlepšit globální napojení BMO	A.4: Dopravní telematika a informační systémy (OPD)	50 000 000,00	1 165 292,83
B.I Zlepšit kvalitu ovzduší	A.3: Dopravní prostředky veřejné dopravy	8 000 000,00	7 999 996,00
B.I Zlepšit kvalitu ovzduší	B.5: Snížení imisní zátěže území	200 000 000,00	
B.II Rozšířit a zkvalitnit systém odpadového hospodářství v BMO	B.7: Materiálové a energetické využití odpadů	80 000 000,00	
C.I Zvýšit konkurenceschopnost BMO prostřednictvím zvýšení mobility	A.5: Regionální silniční síť navazující na síť TEN-T	40 000 000,00	3 440 405,73
C.I Zvýšit konkurenceschopnost BMO prostřednictvím zvýšení mobility	A.3: Dopravní prostředky veřejné dopravy	8 000 000,00	7 999 996,00
C.I Zvýšit konkurenceschopnost BMO prostřednictvím zvýšení mobility	A.4: Dopravní telematika a informační systémy (IROP)	12 000 000,00	
C.II Rozvinout inovační potenciál BMO	C.3: Podpora proinovačních služeb pro začínající firmy v BMO	150 000 000,00	
C.III Zvýšit vzdělanostní úroveň obyvatelstva s důrazem na relevanci a rozvoj vybraných klíčových kompetencí	C.4: Budování kapacit a kvality zařízení pro celoživotní učení	434 700 000,00	61 597 195,00
A.II Prohloubit integraci veřejné dopravy a její vazbu na další druhy dopravy	A.1: Terminály veřejné dopravy a systémy P+R	280 000 000,00	24 067 839,75
A.I Zlepšit globální napojení BMO	A.5: Regionální silniční síť navazující na síť TEN-T	320 000 000,00	27 523 245,86
C.I Zvýšit konkurenceschopnost BMO prostřednictvím zvýšení mobility	A.2: Infrastruktura městské a příměstské dopravy	188 380 000,00	
C.I Zvýšit konkurenceschopnost BMO prostřednictvím zvýšení mobility	A.1: Terminály veřejné dopravy a systémy P+R	35 000 000,00	3 008 479,97
C.I Zvýšit konkurenceschopnost BMO prostřednictvím zvýšení mobility	A.4: Dopravní telematika a informační systémy (OPD)	50 000 000,00	1 165 292,83
C.II Rozvinout inovační potenciál BMO	C.2: Podpora proinovačních služeb a aplikace výsledků VaV pro firmy v BMO	400 000 000,00	
A.II Prohloubit integraci veřejné dopravy a její vazbu na další druhy dopravy	A.4: Dopravní telematika a informační systémy (OPD)	350 000 000,00	8 157 049,82

Specifický cíl	Opatření	Příspěvek Unie (v Kč)	
		Plánovaný stav	Za celé období realizace (čerpání)
A.III Rozšířit a zkvalitnit infrastrukturu pro pěší a cyklistickou dopravu ve vazbě na další druhy dopravy	A.1: Terminály veřejné dopravy a systémy P+R	35 000 000,00	3 008 479,97
A.III Rozšířit a zkvalitnit infrastrukturu pro pěší a cyklistickou dopravu ve vazbě na další druhy dopravy	A.3: Dopravní prostředky veřejné dopravy	8 000 000,00	7 999 996,00
A.III Rozšířit a zkvalitnit infrastrukturu pro pěší a cyklistickou dopravu ve vazbě na další druhy dopravy	A.4: Dopravní telematika a informační systémy (OPD)	50 000 000,00	1 165 292,83
A.III Rozšířit a zkvalitnit infrastrukturu pro pěší a cyklistickou dopravu ve vazbě na další druhy dopravy	A.6: Cyklistická a pěší doprava	200 000 000,00	31 485 613,42
D.I Zvýšit dostupnost a kvalitu sociálních a návazných služeb v regionu, včetně zajištění sociálního bydlení	D.2: Doplnění kapacit infrastruktury sociálních a návazných služeb	480 000 000,00	5 863 504,00
B.I Zlepšit kvalitu ovzduší	A.5: Regionální silniční síť navazující na síť TEN-T	40 000 000,00	3 440 405,73
B.III Eliminovat riziko povodní a sucha a další významná environmentální rizika	B.3: Protipovodňová opatření	220 000 000,00	
C.II Rozvinout inovační potenciál BMO	C.4: Budování kapacit a kvality zařízení pro celoživotní učení	48 300 000,00	6 844 132,78
A.I Zlepšit globální napojení BMO	A.4: Dopravní telematika a informační systémy (IROP)	12 000 000,00	

PŘÍLOHA 3 – PŘEHLED PLNĚNÍ INDIKÁTORŮ K 31. 12. 2018

Do přehledu byly zařazeny pouze indikátory, u nichž došlo k plnění. Vzhledem k metodice dělení hodnot (příloha č. 12 ISR BMO) nedochází k rozpadu hodnot u výsledkových indikátorů.

Specifický cíl	Opatření	Kód	Název	Typ	Jednotka	Cílová hodnota	Dosažená hodnota
D.I Zvýšit dostupnost a kvalitu sociálních a návazných služeb v regionu, včetně zajištění sociálního bydlení	D.1: Zkvalitnění a rozvoj sítě sociálních a návazných služeb	67001	Kapacita podpořených služeb	Výstup	místa	50,00	3,00
D.I Zvýšit dostupnost a kvalitu sociálních a návazných služeb v regionu, včetně zajištění sociálního bydlení	D.1: Zkvalitnění a rozvoj sítě sociálních a návazných služeb	67010	Využívání podpořených služeb	Výsledek	osoby	66 400,00	11,00
C.I Zvýšit konkurenceschopnost BMO prostřednictvím zvýšení mobility	A.5: Regionální silniční síť navazující na síť TEN-T	72210	Plocha území dostupného z TEN-T do 45 minut	Výsledek	km ²	68 079,00	67 761,00
A.I Zlepšit globální napojení BMO	A.5: Regionální silniční síť navazující na síť TEN-T	72210	Plocha území dostupného z TEN-T do 45 minut	Výsledek	km ²	68 079,00	67 761,00
B.I Zlepšit kvalitu ovzduší	A.5: Regionální silniční síť navazující na síť TEN-T	72210	Plocha území dostupného z TEN-T do 45 minut	Výsledek	km ²	68 079,00	67 761,00
B.II Rozšířit a zkvalitnit systém odpadového hospodářství v BMO	B.7: Materiálové a energetické využití odpadů	40104	Množství odpadů zpracovaných v systémech separace a svozu všech odpadů	Výsledek	t/rok	22 992 701,00	27 875 766,69
B.II Rozšířit a zkvalitnit systém odpadového hospodářství v BMO	B.7: Materiálové a energetické využití odpadů	40711	Celkové množství energeticky využitých ostatních odpadů	Výsledek	t/rok	1 409 000,00	1 173 520,00
A.II Prohloubit integraci veřejné dopravy a její vazbu na další druhy dopravy	A.3: Dopravní prostředky veřejné dopravy	75110	Počet osob přepravených veřejnou dopravou	Výsledek	osoby/rok	360 000 000,00	31 813 600,00
B.I Zlepšit kvalitu ovzduší	A.3: Dopravní prostředky veřejné dopravy	75110	Počet osob přepravených veřejnou dopravou	Výsledek	osoby/rok	360 000 000,00	4 544 800,00

Specifický cíl	Opatření	Kód	Název	Typ	Jednotka	Cílová hodnota	Dosažená hodnota
C.I Zvýšit konkurenceschopnost BMO prostřednictvím zvýšení mobility	A.3: Dopravní prostředky veřejné dopravy	75110	Počet osob přepravených veřejnou dopravou	Výsledek	osoby/ rok	360 000 000,00	4 544 800,00
A.III Rozšířit a zkvalitnit infrastrukturu pro pěší a cyklistickou dopravu ve vazbě na další druhy dopravy	A.3: Dopravní prostředky veřejné dopravy	75110	Počet osob přepravených veřejnou dopravou	Výsledek	osoby/ rok	360 000 000,00	4 544 800,00
B.I Zlepšit kvalitu ovzduší	A.3: Dopravní prostředky veřejné dopravy	75120	Podíl veřejné osobní dopravy na celkových výkonech v osobní dopravě	Výsledek	%	35,00	30,67
C.I Zvýšit konkurenceschopnost BMO prostřednictvím zvýšení mobility	A.3: Dopravní prostředky veřejné dopravy	75120	Podíl veřejné osobní dopravy na celkových výkonech v osobní dopravě	Výsledek	%	35,00	30,67
C.I Zvýšit konkurenceschopnost BMO prostřednictvím zvýšení mobility	A.3: Dopravní prostředky veřejné dopravy	74801	Počet nově pořízených vozidel pro veřejnou dopravu	Výstup	vozidla	1,00	1,00
C.I Zvýšit konkurenceschopnost BMO prostřednictvím zvýšení mobility	A.4: Dopravní telematika a informační systémy	75120	Podíl veřejné osobní dopravy na celkových výkonech v osobní dopravě	Výsledek	%	35,00	30,67
A.I Zlepšit globální napojení BMO	A.4: Dopravní telematika a informační systémy	75120	Podíl veřejné osobní dopravy na celkových výkonech v osobní dopravě	Výsledek	%	35,00	30,67
A.II Prohloubit integraci veřejné dopravy a její vazbu na další druhy dopravy	A.4: Dopravní telematika a informační systémy	75120	Podíl veřejné osobní dopravy na celkových výkonech v osobní dopravě	Výsledek	%	35,00	30,67
A.II Prohloubit integraci veřejné dopravy a její vazbu	A.1: Terminály veřejné	75120	Podíl veřejné osobní dopravy na	Výsledek	%	35,00	30,67

Specifický cíl	Opatření	Kód	Název	Typ	Jednotka	Cílová hodnota	Dosažená hodnota
na další druhy dopravy	dopravy a systémy P+R		celkových výkonech v osobní dopravě				
A.III Rozšířit a zkvalitnit infrastrukturu pro pěší a cyklistickou dopravu ve vazbě na další druhy dopravy	A.1: Terminály veřejné dopravy a systémy P+R	75120	Podíl veřejné osobní dopravy na celkových výkonech v osobní dopravě	Výsledek	%	35,00	30,67
C.I Zvýšit konkurenceschopnost BMO prostřednictvím zvýšení mobility	A.1: Terminály veřejné dopravy a systémy P+R	75120	Podíl veřejné osobní dopravy na celkových výkonech v osobní dopravě	Výsledek	%	35,00	30,67
A.II Prohloubit integraci veřejné dopravy a její vazbu na další druhy dopravy	A.3: Dopravní prostředky veřejné dopravy	75120	Podíl veřejné osobní dopravy na celkových výkonech v osobní dopravě	Výsledek	%	35,00	30,67
A.II Prohloubit integraci veřejné dopravy a její vazbu na další druhy dopravy	A.3: Dopravní prostředky veřejné dopravy	74801	Počet nově pořízených vozidel pro veřejnou dopravu	Výstup	vozidla	7,00	7,00
A.III Rozšířit a zkvalitnit infrastrukturu pro pěší a cyklistickou dopravu ve vazbě na další druhy dopravy	A.3: Dopravní prostředky veřejné dopravy	74801	Počet nově pořízených vozidel pro veřejnou dopravu	Výstup	vozidla	1,00	1,00
B.I Zlepšit kvalitu ovzduší	A.3: Dopravní prostředky veřejné dopravy	74801	Počet nově pořízených vozidel pro veřejnou dopravu	Výstup	vozidla	1,00	1,00
A.III Rozšířit a zkvalitnit infrastrukturu pro pěší a cyklistickou dopravu ve vazbě na další druhy dopravy	A.6: Cyklistická a pěší doprava	76310	Podíl cyklistiky na přepravních výkonech	Výsledek	%	10,00	7,00
A.III Rozšířit a zkvalitnit infrastrukturu pro pěší a cyklistickou dopravu ve vazbě na další druhy dopravy	A.4: Dopravní telematika a informační systémy	75120	Podíl veřejné osobní dopravy na celkových výkonech v osobní dopravě	Výsledek	%	35,00	30,67

Specifický cíl	Opatření	Kód	Název	Typ	Jednotka	Cílová hodnota	Dosažená hodnota
A.III Rozšířit a zkvalitnit infrastrukturu pro pěší a cyklistickou dopravu ve vazbě na další druhy dopravy	A.6: Cyklistická a pěší doprava	76100	Délka nově vybudovaných cyklostezek a cyklotras	Výstup	km	23,00	2,60
A.III Rozšířit a zkvalitnit infrastrukturu pro pěší a cyklistickou dopravu ve vazbě na další druhy dopravy	A.6: Cyklistická a pěší doprava	76401	Počet parkovacích míst pro jízdní kola	Výstup	parkovací místa	150,00	22,00
C.II Rozvinout inovační potenciál BMO	C.4: Budování kapacit a kvality zařízení pro celoživotní učení	50020	Podíl tříletých dětí umístěných v předškolním zařízení	Výsledek	%	90,50	84,10
C.II Rozvinout inovační potenciál BMO	C.4: Budování kapacit a kvality zařízení pro celoživotní učení	50000	Počet podpořených vzdělávacích zařízení	Výstup	zařízení	4,30	0,10
C.III Zvýšit vzdělanostní úroveň obyvatelstva s důrazem na relevanci a rozvoj vybraných klíčových kompetencí	C.4: Budování kapacit a kvality zařízení pro celoživotní učení	50020	Podíl tříletých dětí umístěných v předškolním zařízení	Výsledek	%	90,50	84,10
C.III Zvýšit vzdělanostní úroveň obyvatelstva s důrazem na relevanci a rozvoj vybraných klíčových kompetencí	C.4: Budování kapacit a kvality zařízení pro celoživotní učení	50001	Kapacita podporovaných zařízení péče o děti nebo vzdělávacích zařízení	Výstup	osoby	9 270,00	151,20
C.III Zvýšit vzdělanostní úroveň obyvatelstva s důrazem na relevanci a rozvoj vybraných klíčových kompetencí	C.4: Budování kapacit a kvality zařízení pro celoživotní učení	50000	Počet podpořených vzdělávacích zařízení	Výstup	zařízení	38,70	0,90
C.II Rozvinout inovační potenciál BMO	C.4: Budování kapacit a kvality zařízení pro celoživotní učení	50001	Kapacita podporovaných zařízení péče o děti nebo vzdělávacích zařízení	Výstup	osoby	1 030,00	16,80
A.III Rozšířit a zkvalitnit infrastrukturu pro pěší a cyklistickou	A.3: Dopravní prostředky veřejné dopravy	75120	Podíl veřejné osobní dopravy na celkových výkonech v	Výsledek	%	35,00	30,67

Specifický cíl	Opatření	Kód	Název	Typ	Jednotka	Cílová hodnota	Dosažená hodnota
dopravu ve vazbě na další druhy dopravy			osobní dopravě				
C.II Rozvinout inovační potenciál BMO	C.4: Budování kapacit a kvality zařízení pro celoživotní učení	50030	Podíl osob předčasně opouštějících vzdělávací systém	Výsledek	%	5,00	6,80
C.III Zvýšit vzdělanostní úroveň obyvatelstva s důrazem na relevanci a rozvoj vybraných klíčových kompetencí	C.4: Budování kapacit a kvality zařízení pro celoživotní učení	50030	Podíl osob předčasně opouštějících vzdělávací systém	Výsledek	%	5,00	6,80

První verze dokumentu byla odevzdána 22. srpna 2019.

V Brně dne 5. listopadu 2019

.....
Ing. Petr Šašinka, Ph.D. – manažer ITI