Brněnská metropolitní oblast

EX-POST EVALUACE

INTEGROVANÉ STRATEGIE ROZVOJE

BRNĚNSKÉ METROPOLITNÍ OBLASTI

PRO UPLATNĚNÍ NÁSTROJE ITI

říjen 2025

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. 2024

***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, Odbor strategického rozvoje a spolupráce

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

sasinka.petr@brno.cz

tel.: 542 172 058

mob.: 725 487 285

Zpracovatel evaluace:

Oddělení řízení ITI a metropolitní spolupráce, Odbor strategického rozvoje a spolupráce

Statutární město Brno

Dominikánské nám. 1

601 67 Brno

web: https://metropolitni.brno.cz/

Zpracovatelský tým:

Ing. Zdeněk Dvořák

Ing. Petr Šašinka, Ph.D.

Mgr. Kristína Ďuratná

Ing. Alžbeta Fabríciová

Mgr. et Mgr. Eva Matulová

Michaela Navara, DiS.

OBSAH

ÚVOD 4

Východiska a použité metody 4
Cíl evaluační zprávy 4

1. ZHODNOCENÍ PROCESŮ IMPLEMENTACE INTEGROVANÉ STRATEGIE 6

Metodický přístup zpracování části 1 6
1.1 Proces: Implementační struktura, participace, změny ISg 6
1.1.2 Naplňování principu participace na úrovni nositele ITI (činnost/četnost Řídicí výbor (ŘV)/PS, změny jednacího řádu PS/ŘV, je-li relevantní). 8
1.2 Proces příprava harmonogramu a výzev nositele 11
1.3 Sběr, projednání a posouzení projektových záměrů, změny v projektech / projektových záměrech 12
1.4 TOP 3 záležitosti ztěžující administraci ITI z pohledu nositele 15
1.5 TOP 3 záležitosti usnadňující administraci ITI z pohledu nositele 15
1.6 Shrnutí části 1 16

2. ZHODNOCENÍ RELEVANCE INTEGROVANÉ STRATEGIE 17

Metodický přístup zpracování části 2 17
2.1 Do jaké míry jsou východiska pro realizaci ISg, tj. závěry SWOT analýzy, stále platné? 2.2 Do jaké míry odpovídaly specifické cíle a opatření ISg problémům a potřebám dotčeného území? 17
2.3 Do jaké míry byly alokované finanční prostředky na jednotlivá opatření dostatečné pro vyřešení identifikovaných problémů a potřeb v dotčeném území v rámci témat řešených v ISg? 19
2.4 Do jaké míry obsahovala ISg právě taková opatření, o které byl ze strany potenciálních žadatelů zájem? A proč? 19
2.5 Shrnutí části 2 20

3. ZHODNOCENÍ REALIZACE INTEGROVANÉ STRATEGIE 21

Metodický přístup zpracování části 3 21
3.1 V jaké fázi realizace se integrovaná strategie k 31. 12. 2024 nachází? 21
3.2 Jak přispěla realizace jednotlivých opatření ISg k dosahování hodnot indikátorů? 23
3.3 Do jaké míry byly finanční prostředky vynaloženy účelně (tj. do jaké míry intervence splnila svůj účel)? 26
3.4 Do jaké míry byly finanční prostředky na intervence vynaloženy účinně a do jaké míry přinesly i neplánované (pozitivní i negativní) účinky? 28
3.5 Do jaké míry vedly intervence v jednotlivých operačních programech k dosahování specifických cílů ISg? 30
3.6 Do jaké míry vedly intervence v jednotlivých Operačních programech k dosažení přidané hodnoty nástroje ITI? 31
3.7 Do jaké míry došlo k naplnění strategických cílů a vize ISg jako celku? 32
3.8 Jaké bylo územní pokrytí intervencí nástroje ITI? 34
3.9 Shrnutí části 3 35

4. PŘÍPADOVÉ STUDIE NA INTEGROVANÁ ŘEŠENÍ 36

4.1 Východiska k případovým studiím 36
4.2 Případové studie 36

ZÁVĚRY A DOPORUČENÍ 106

PŘÍLOHY 110

Příloha 1 – Přehled změn ISR BMO 110
Příloha 2 – Přehled čerpání finančních prostředků k 31. 12. 2024 112
Příloha 3 – Přehled plnění indikátorů k 31. 12. 2024 114
Příloha 4 – Doklad o schválení 127

ÚVOD

VÝCHODISKA A POUŽITÉ METODY

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. „integrovaný přístup" k územnímu rozvoji.

ISR BMO byl střednědobým intervenčním strategickým dokumentem, který řeší problematiku rozvoje města Brna s jeho přirozeným zázemím. Tato strategie se zaměřovala 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 měl pro programové období 2014-2020 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 pro programové období 2014-2020 skládala ze 167 obcí (včetně Brna). Pro nové programové období 2021+ má BMO 184 obcí, kde žije 732 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.

Ex-post evaluace ISR BMO navazuje na závěry a doporučení již zpracovaných evaluací (např. řídicích orgánů), monitorovací zprávy a průběžné interní vyhodnocování ISR BMO. Velmi důležitým vstupním dokumentem je pak Mid-term evaluace Integrované strategie rozvoje Brněnské metropolitní oblasti pro uplatnění nástroje ITI, v rámci níž proběhla mj. řada strukturovaných rozhovorů a fokusních skupin s vybranými relevantními stakeholdery. Se závěry výše uvedených dokumentů tato zpráva pracuje.

Pro zpracování ex-post evaluace byly využity jak kvalitativní, tak kvantitativní metody. V případě kvalitativních metod byly realizovány rozhovory se současnými a bývalými pracovníky nositele ITI a ZS ITI, dále pak rozhovory s projektovými manažery a nositeli projektů a neméně důležitou činností byla rešerše dostupných informací k projektům z projektových fiší či monitorovacího systému. Z hlediska kvantitativních metod se pak jednalo o vyhodnocování dat finančních plánů a indikátorů z MS2014+ či se využily dotazníkové šetření mezi starostkami a starosty obcí v BMO z dřívějších let.

CÍL EVALUAČNÍ ZPRÁVY

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

1. Do jaké míry bylo nastavení interních procesů nositele ITI funkční a efektivní?
2. Do jaké míry byly specifické cíle správně nastaveny a alokace byla přiměřená potřebám území?
3. Do jaké míry se podařilo úspěšně realizovat ISg a naplnit její cíle?

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 ISR BMO je velmi důležité získání podkladů pro aktualizaci (přípravu nové) strategie rozvoje BMO pro období 2028+.

Evaluace byla zpracována formou sebehodnocení a doplněná rozhovory s nositeli projektů.

1. ZHODNOCENÍ PROCESŮ IMPLEMENTACE INTEGROVANÉ STRATEGIE

METODICKÝ PŘÍSTUP ZPRACOVÁNÍ ČÁSTI 1

Část 1 se věnuje řešení nastavení interních procesu nositele ITI. Popis faktů byl zpracován pracovníky Oddělení řízení ITI a metropolitní spolupráce (OITI) na základě existujících dokumentů, evidence činností a interních podkladů.

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

1.1 PROCES: IMPLEMENTAČNÍ STRUKTURA, PARTICIPACE, ZMĚNY ISG

1.1.1 IMPLEMENTAČNÍ STRUKTURA NOSITELE ITI A ZMĚNY V PRŮBĚHU REALIZACE STRATEGIE ITI (POČET ZAMĚSTNANCŮ NOSITELE REALIZUJÍCÍ AGENDU ITI, ROLE, FLUKTUACE, SPOLUPRÁCE SE ZS ITI, CO SE OSVĚDČILO/NEOSVĚDČILO)

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

OITI vykonávalo veškeré činnosti spojené s administrací ISR BMO a integrovaných projektů vybraných k realizaci prostřednictvím nástroje ITI, monitorovalo průběh realizace projektů a jejich dopadů v rámci procesu aktualizace a naplňování ISR BMO. Zajišťovalo činnosti z oblasti své působnosti v Řídicím výboru BMO (ŘV BMO) a v tematických pracovních skupinách. Důležitou činností bylo také zajištění adekvátní publicity a informování veřejnosti v oblasti problematiky ISR BMO. Oddělení rovněž analyzovalo věcný potenciál metropolitní spolupráce v území Brněnské metropolitní oblasti, sbíralo a analyzovalo data na metropolitní úrovni, nastavovalo priority vzájemné spolupráce, koordinovalo případné procesy institucionalizace metropolitní spolupráce. Oddělení zabezpečovalo obousměrné vazby mezi Integrovanou strategií rozvoje BMO pro uplatnění nástroje ITI a hlavním strategickým dokumentem města Brna, případně dalšími strategickými dokumenty. Oddělení se rovněž zapojovalo do mezinárodních aktivit a do procesu nastavení evropské urbánní agendy a kohezní politiky po roce 2020, stejně tak po roce 2028.

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 v době Mid-term evaluace odpovídal činnosti a povinnostem.

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 a následné tvorby ISR BMO 2021+, zahraničních aktivit OITI se ukázalo, že agenda postupně narůstá (cílem je komplexní rozvoj BMO, nejen efektivní řízení nástroje ITI) a nebylo ji možné efektivně rozvíjet. Z toho důvodu bylo přistoupeno k navýšení personálních kapacit. Došlo

k nárůstu počtu zaměstnanců na oddělení, pro ještě větší zefektivnění činnosti se vytvořily dva referáty – Referát metropolitních analýz a řízení ITI a Referát zahraniční spolupráce a marketingu. Žádná z těchto změn však neměla na implementaci nástroje ITI vliv, naopak rozšířením týmu došlo k posílení činností v rámci jednotlivých agend. Docházelo k dílčím změnám složení týmu manažera ITI (odchod na mateřskou dovolenou, výpověď zaměstnance).

K 31. 12. 2024 tak bylo součástí Oddělení řízení ITI a metropolitní spolupráce celkem 9 zaměstnanců s úvazkem 8,75. Celkem 5 úvazků bylo hrazeno z Operačního programu Technická pomoc. Zbývající úvazky jsou hrazeny z projektu MECOG-CE a z rozpočtu Magistrátu města Brna. Rozsah úvazků dle OITI odpovídá činnosti a povinnostem. Zaměstnanci jsou vytíženi rovnoměrně.

K 31. 12. 2024 byly obsazeny na OITI tyto pracovní funkce:

- Vedoucí oddělení – manažer ITI a strategických projektů.
- Konzultant manažera ITI.
- Vedoucí referátu metropolitních analýz a řízení ITI
- Specialista metropolitních analýz.
- Koordinátor a administrátor ITI.
- Koordinátor územní spolupráce.
- Manažer metropolitních projektů.
- Vedoucí referátu zahraniční spolupráce a marketingu.
- Projektový manažer INTERREG

Oddělení řízení ITI a metropolitní spolupráce bylo v pravidelném kontaktu se Zprostředkujícím subjektem ITI BMO, průběžně se informovali o novinkách v implementaci strategie a hodnocení jednotlivých projektů. Rovněž se v některých případech společně účastní schůzek s žadateli projektů. Dále se OITI podílelo na tvorbě kritérií ZS ITI pro hodnocení projektů v rámci IROP. OITI jednalo v samostatné působnosti. ZS ITI fungovalo v režimu přenesené působnosti. S blížícím se koncem programového období byla činnost ZS ITI postupně utlumována, přesto z důvodu podepsané veřejnoprávní smlouvy nebylo možné ZS ITI zrušit dříve než na konci roku 2023 a přenést tak úkony na ŘO. Od 1. 1. 2024 ZS ITI na úrovni města Brna zaniklo.

Zhodnocení:

Personální navýšení kapacit přineslo větší expertízu v daných tématech i mimo nástroj ITI, přesto stěžejních pro rozvoj BMO (datová analýza, zahraniční spolupráce, marketing a publicita). Příslušní pracovníci se intenzivně věnují svým agendám.

Spolupráce se ZS ITI byla na velmi dobré úrovni. Nicméně z pohledu implementačních struktur nástroje ITI se ZS ITI ukázalo jako článek, který nepřinesl do systému zvýšení efektivity, např:

- Nastavování kritérií – každá změna kritérií musela být schvalována ze strany ŘO na monitorovacím výboru – proces byl tak časově náročný a méně flexibilní
- V porovnání s hodnotícím aparátem na ŘO/CRR byl počet projektů hodnocený ze strany zaměstnanců ZS ITI menší v kontextu efektivně vynaložených prostředků na mzdy

1.1.2 NAPLŇOVÁNÍ PRINCIPU PARTICIPACE NA ÚROVNI NOSITELE ITI (ČINNOST/ČETNOST ŘÍDICÍ VÝBOR (ŘV)/PS, ZMĚNY JEDNACÍHO ŘÁDU PS/ŘV, JE-LI RELEVANTNÍ).

Uspořádání orgánů ITI

Naplňování principu participace na úrovni nositele ITI probíhalo 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 znamenalo, že lidé, kteří byli u tvorby ISR BMO, jsou rovněž u implementace tohoto nástroje – více viz https://metropolitni.brno.cz/o-bmo/archiv-14-20/.

Pracovní skupiny existovaly celkem tři:

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

Oproti prioritním oblastem ISR BMO byla 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. Dle výsledků Mid-term evaluace ISR BMO jednání pracovních skupin bylo efektivnější a odborníci z různých oblastí se mohou vzájemně doplňovat. Existovaly však i protichůdné názory členů pracovních skupin, podle kterých se vždy pro jednu skupinu jednalo o neefektivně strávený čas (Doprava a životní prostředí a Konkurenceschopnost a vzdělávání). Členové pracovní skupiny však převážně oceňovali rozmanitost členů a možnost sdílení názorů.

Právě na základě výsledků Mid-term evaluace ISR BMO a se začínající přípravou a tvorbou Integrované strategie rozvoje Brněnské metropolitní oblasti 2021+ došlo k úpravám počtu a zaměření pracovních skupin. Ke konci období 2014-2020 tak existovaly tyto pracovní skupiny:

- Udržitelná mobilita
- Životní prostředí
- Sociální oblast a vzdělávání (později rozděleny na samostatné PS)
- Horizontální

Došlo rovněž k transformaci ŘV ITI na ŘV BMO – kladen větší důraz i na témata řešená mimo nástroj ITI.

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 BMO.

Činnost pracovních skupin a Řídicího výboru BMO

Činnost pracovních skupin byla následující:

a) vydávat pro Řídicí výbor BMO doporučení pro vyjádření Řídicího výboru BMO o souladu projektového záměru s ISR BMO;

b) posuzovat míru dopadu věcného zaměření ISR BMO na rozvoj celé metropolitní oblasti;

c) navrhovat nová a upravovat stávající integrovaná řešení (s konkrétními projekty) s metropolitním rozměrem;

d) navzájem se informovat o přípravách strategií a projektů, které by mohly ovlivnit realizaci ISR BMO a posuzovat jejich dopad na rozvoj metropolitní oblasti;

e) projednávat s nositeli projektů priority, cíle, opatření a indikátory včetně odborných stanovisek pro příslušnou část ISR BMO v dané tematické oblasti;

f) spolupracovat při sledování vstupních dat/vývoje indikátorů rozvoje BMO;

g) podílet se v rámci svých možností na propagaci aktivit v oblasti metropolitní spolupráce v BMO.

Činnost Řídicího výboru BMO byla následující:

a) Řídicí výbor BMO je hlavním výkonným orgánem rozvoje BMO fungujícím na principu partnerství a v souladu se schválenou ISR BMO. V této souvislosti vykonává veškeré potřebné činnosti týkající se jeho koordinační, rozhodovací, iniciační a řídicí role.

b) Řídicí výbor BMO projednává a schvaluje ISR BMO a její případné změny, včetně dlouhodobých priorit a rozvojových strategických metropolitních projektů.

c) Řídicí výbor BMO rozhoduje o souladu projektových záměrů s ISR BMO a schvaluje kritéria pro určení souladu projektových záměrů s ISR BMO.

d) Dle potřeby zřizuje Řídicí výbor BMO odborné pracovní skupiny pro jednotlivé tematické oblasti ISR BMO. Manažer ISR BMO je zodpovědný za personální složení a fungování pracovních skupin.

e) V rámci aktualizace ISR BMO projednává Řídicí výbor BMO a jeho odborné pracovní skupiny všechny přihlášené projektové záměry, a to i v případě, že projektový záměr nesplnil předem definovaná kritéria

f) Dle potřeby vykonává Řídicí výbor BMO další úkoly související s rozvojem BMO a realizací ISR BMO.

Četnost jednání pracovních skupin a Řídicího výboru BMO

Jednání pracovních skupin a Řídicího výboru BMO probíhalo v návaznosti na vyhlašování výzev nositele, zpravidla 1x za 3–4 měsíce. Jednání bylo možné svolat i dle potřeby. V případě, že bylo neefektivní scházet se k projektovým záměrům osobně, bylo možné využít korespondenčního hlasování per rollam.

Od podzimu 2016 do 5. 3. 2020 tak proběhly tyto pracovní skupiny:

- Doprava a životní prostředí – 13x (z toho 6x per rollam).
- Sociální oblast – 14x (z toho 6x per rollam).
- Konkurenceschopnost a vzdělávání – 9x (z toho 5x per rollam).

Následně došlo v kontextu tvorby Integrované strategie rozvoje Brněnské metropolitní oblasti 2021+ k přeuspořádání pracovních skupin (viz výše). Od března 2020 do 31. 12. 2024 tak proběhly tyto pracovní skupiny (uveden pouze přehled skupin, které řešily obsahově PO 2014-2020):

- Udržitelná mobilita – 3x (z toho 3x per rollam)
- Horizontální – 1x (z toho 1x per rollam)
- Sociální oblast a vzdělávání – 5x (z toho 3x per rollam a zároveň se sešla 1x pouze část za oblast sociální a 1x pouze část za oblast vzdělávání)

K 31. 12. 2024 se 21x sešel Řídicí výbor BMO v rámci řádného jednání (vč. nultého setkání) a 30x rozhodoval korespondenční formou per rollam. Tuto formu rozhodování využívalo OITI také zejména ke schválení formálních záležitostí, kdy byly jen potvrzeny určité záležitosti, které vyžadoval proces

posuzování změn integrovaných projektů. Alespoň částečně se tak eliminovala administrativní zátěž kroky, které negenerovaly žádnou přidanou hodnotu ani pro nositele ITI, ani pro žadatele a ŘO.

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

Zhodnocení:

Změny v uspořádání orgánů ITI byly realizovány zejména v kontextu ISR BMO 21+. Z části reflektovaly připomínky členů pracovních skupin. Nově vznikla pracovní skupina Horizontální, která má za úkol řešit průřezová témata a diskutovat směřování BMO.

Činnost pracovních skupin a Řídicího výboru BMO se vhodně doplňovala. Řídicí výbor BMO zpravidla respektoval závěry pracovních skupin. Pracovní skupiny zde fungovaly jako poradní orgán zastoupený odborníky na daná témata. V případě náhradníků za řádné členy však diskuse k probíraným tématům příliš nerozvíjela. V rámci činnosti pracovní skupiny se řešily i úpravy projektů. Projekt mohl dostat stanovisko od PS na přepracování a žadatel projekt upraví. Následně se hlasovalo již jen per rollam, které bylo využíváno i v případě, kdy se hodnotilo méně projektů.

Jednání pracovních skupin a Řídicího výboru BMO probíhalo z hlediska usnášeníschopnosti bez problémů. Nenastala situace, kdy by pracovní skupiny či Řídicí výbor BMO byly neusnášeníschopní. Jednání byla vždy doprovázena ze strany OITI také o přehled aktuálních novinek z Brněnské metropolitní oblasti. Četnost jednání byla z hlediska plynulé implementace nástroje ITI dostatečná.

Zejména u fungování PS lze vypozorovat dvojí charakter jednání: jednak jde o jednání spojená s tvorbou strategie, kdy je třeba aktivní zapojení stratégů a vizionářů BMO v daném tématu, jednak jde o „klasická“ jednání spojená s implementací strategie a projednáváním stanovisek PS o souladu se strategií a jiných formálních požadavků. Složení PS se pro oba typy jednání nemění, výhodou je kontinuita a dlouhodobost partnerské spolupráce; naopak určitou nevýhodou jsou odlišné požadavky na zapojení a odbornost plynoucí z tohoto dvojího charakteru jednání. Tento aspekt je ještě výraznější v období 2021-2027 a pro období 28+ jej bude třeba adekvátně zohlednit.

1.1.3 ZKUŠENOSTI S PROVÁDĚNÍM ZMĚN ISG A ZKUŠENOSTI S ADMINISTRACÍ ZMĚN (PS, ŘV, MMR-ORP / MMR-OSARPPB, ŘO, MS2014+).

Od schválení integrované strategie v říjnu 2016 do konce roku 2024 bylo schváleno celkem 11 změn integrované strategie. Podrobný popis změn je uveden v příloze 1.

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/BMO pro tým manažera ITI, aby změnu zprocesoval. Paralelně s tím probíhala jednání s dotčenými řídicími orgány. Nebylo tak vždy možné ihned po získání pověření od ŘV ITI/BMO 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. S nastupující pandemií COVID-19 bylo od změn strategií upuštěno.

Zhodnocení:

Institut změn ISg byl z pohledu nositele ITI i řady členů PS/ŘV vnímán jako zbytná administrativní zátěž. Finanční plány měly indikativní charakter a dle názoru OITI byly jeho změny pouze formálního

charakteru, což se částečně potvrdilo zrušením provádění těchto změn během pandemie COVID-19. Zvyšující se administrativní zátěž spojená se změnami se pak negativně promítla do motivace k účasti některých členů PS/ŘV.

1.2 PROCES PŘÍPRAVA HARMONOGRAMU A VÝZEV NOSITELE

1.2.1 ZPŮSOB PŘÍPRAVY HARMONOGRAMU VÝZEV (VÝVOJ V PRŮBĚHU IMPLEMENTACE)

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

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

Zhodnocení:

Harmonogram výzev je vnímán jako podpůrný nástroj při implementaci ISR BMO. Tento mechanismus je jako příklad dobré praxe využíván i pro období 2021+.

1.2.2 ZPŮSOB PŘÍPRAVY VÝZEV NOSITELE (ZEJMÉNA SPOLUPRÁCI SE ZS/OPERAČNÍMI PROGRAMY (OP) PŘI PŘÍPRAVĚ VÝZEV)

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

ŘO zbývajících OP nekontrolovaly výzvy nositele ITI. Tyto výzvy byly připravovány v souladu s již vyhlášenými podmínkami výzev ŘO. Ve výzvě nositele ITI docházelo spíše ke zpřísnění podmínek oproti výzvě ŘO, a to v návaznosti na zmapovanou absorpční kapacitu nebo zpracovanou Integrovanou strategii rozvoje BMO.

Zhodnocení:

Připomínkovací proces výzev nositele ITI a výzev ZS ITI ze strany ŘO IROP byl nositelem ITI vnímán z počátku implementace strategie jako pomocná metodická opora při vyhlašování výzev. Zároveň to ale byl i mnohdy formální úkon, které mohl zdržet vyhlášení výzvy nositele ITI a ZS ITI. Velkou slabinou celého prostředí je stále přetrvávající metodická roztříštěnost ze strany jednotlivých ŘO. Nositeli ITI více vyhovoval přístup zbývajících ŘO.

1.2.3 VYHLÁŠENÍ VÝZEV (ZPŮSOB ZVEŘEJŇOVÁNÍ, ZMĚN VÝZEV, ZKUŠENOSTI S PROCESEM ZMĚN VÝZEV, DOPORUČENÍ).

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

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

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

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

Aktuální verze výzev OP PIK, OPD, OPZ a OPŽP po revizích byly 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.

V případě, že bylo nutné provést změnu dané výzvy (např. navýšení alokace), byla změna výzvy nositele projednána ŘV BMO.

Zhodnocení:

Z pohledu nositele ITI byl proces vyhlášení výzvy shledán jako dobře nastavený.

1.3 SBĚR, PROJEDNÁNÍ A POSOUZENÍ PROJEKTOVÝCH ZÁMĚRŮ, ZMĚNY V PROJEKTECH / PROJEKTOVÝCH ZÁMĚRECH

1.3.1 ZAJIŠŤOVÁNÍ ABSORPČNÍ KAPACITY V AGLOMERACI (KOMUNIKAČNÍ PLÁN, POSKYTOVÁNÍ KONZULTACÍ, PROPAGACE ITI – WEB, SEMINÁŘE, TISKOVÉ ZPRÁVY, INFORMAČNÍ LETÁKY, …)

Základem pro zajišťování absorpční kapacity byla dlouhodobá systematická práce s informacemi o území (datové zdroje, indikátory, dotazníková 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 byla interní databáze průběžně aktualizována. Dále se u obcí v Brněnské metropolitní oblasti systematicky zjišťovala absorpční kapacita, a to 1x za rok. Průběžně se komunikovalo 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. Existovaly i záměry, kde OITI nehrálo roli mentora a žadatelé využívají možnosti vyplnění a zaslání formuláře projektového záměru i bez konzultace s OITI.

Systematická spolupráce s druhým integrovaným nástrojem CLLD (komunitně vedený místní rozvoj), který je realizovaný místními akčními skupinami, probíhal 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.

Semináře pro žadatele OITI nepořádalo, jelikož bylo většinou známé, kdo se do jednotlivých výzev přihlásí a s žadateli se pracovalo individuálně – většina výzev byla koncipována jako nesoutěžní.

Výzvy nositele ITI byly vyhlašovány dle zmapované absorpční kapacity strategických integrovaných projektů. Databáze absorpční kapacity byla interní. Ke zmapování docházelo nejčastěji na základě pravidelných návštěv území ORP a pomocí osobních konzultací, kde předkladatelé projektových

záměrů představovali svůj záměr, vč. návazností na další projekty, připravenost a časový a finanční rámec.

Web nositele ITI prošel změnou, z původního iti.brno.cz byl přejmenován na metropolitni.brno.cz. Web je pravidelně aktualizován a doplňován o zajímavosti týkající se rozvoje metropolitní spolupráce. Při propagaci se cílí především na odbornou veřejnost, nicméně i předkladatelé projektových záměrů najdou na webu všechny potřebné informace. Rovněž je zasílán newsletter pro zájemce o dění v Brněnské metropolitní oblasti a Dotační občasník.

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.

Druhá metropolitní konference (20. 8. 2020) se zaměřila na přínosy metropolitní spolupráce pro obce, regiony a stát. Hlavním cílem konference bylo společně konkrétně a srozumitelně pojmenovat a komunikovat globální i lokální přínosy a specifika metropolitní spolupráce v ČR a nadále je podporovat. Konference vyzdvihla pozitivní zkušenosti s implementací nástroje ITI na úrovni metropolitních oblastí a aglomerací a přínosy metropolitní spolupráce z ekonomického, geografického, sociálního a správního hlediska.

Třetí metropolitní konference (19. května 2022) byla zaměřena na posílení ukotvení metropolitní spolupráce v České republice. Cílem konference bylo posunout odbornou i politickou diskuzi směrem k posílení metropolitní spolupráce, a to včetně legislativního ukotvení a možností finanční podpory v reflexi závazku koaliční smlouvy vlády České republiky. To vše by zaručilo lepší fungování metropolitních oblastí a jejich snazší financování, aby velké metropole a aglomerace mohly čelit efektivně novodobým výzvám. Během konference byly projednány politické i odborné kontury metropolitní instituce směrem k etablování metropolitních oblastí jako legitimních subjektů prostorového rozvoje v ČR.

Viz https://metropolitni.brno.cz/spoluprace/metropolitni-konference/ .

Zhodnocení:

Absorpční kapacita byla analyzována skrze interní databázi projektových záměrů. I vzhledem k dalším agendám na Magistrátu města Brna byla vytvořena webová aplikace na sběr projektových záměrů v území. Tato databáze zlepšila nastavený proces sběru projektů v území (zejména pro tvorbu ISR BMO 21+).

Dle doporučení z Mid-term evaluace byla posílena spolupráce se zástupci nástroje CLLD, resp. zástupci místních akčních skupin, kteří mají nově v ŘV BMO svého zástupce v roli stálého hosta. Dochází tak k lepšímu přenosu informací.

Celý proces zjišťování absorpční kapacity probíhal přirozeně. Potřeby vycházely přímo z území. Dle zjištění z mid-term evaluace ztěžovaly čerpání prostředků celostátní výzvy, které tematicky a mnohdy i časově kopírovaly výzvy ITI. Tato zjištění byla platná pro celé programové období.

Dle doporučení členů pracovních skupin z mid-term evaluace se mělo více pracovat na koordinaci žadatelů, zajistit společné promyšlení projektů, aby žadatelé dosahovali více integrovaných projektů. Ze strany členů PS bylo navrženo 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. Tyto návrhy byly aplikovány v rámci tvorby ISR BMO 21+.

1.3.2 PŘÍJEM PROJEKTOVÝCH ZÁMĚRŮ – ZPŮSOB, OSVĚDČENÉ/NEOSVĚDČENÉ METODY

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 nabyla 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.

Zhodnocení:

Dle reakcí členů PS/ŘV i samotných žadatelů se aplikace osvědčila, pro žadatele je přehledná. Svědčí o tom i skutečnost, že je využívána i pro období 2021+, kdy byla navíc rozšířena i jako komunikační a pracovní prostředí pro členy pracovních skupin a ŘV BMO.

1.3.3 ČINNOST MANAŽERA ITI, KOORDINÁTORŮ, PS, ŘV – EFEKTIVITA PROCESŮ, ŘEŠENÍ „PŘEVISU“ PROJEKTOVÝCH ZÁMĚRŮ, OPATŘENÍ GDPR, MOTIVACE ČLENŮ PS/ŘV, ŘEŠENÍ STÍŽNOSTÍ (JE-LI RELEVANTNÍ)

Činnost manažera ITI. Koordinátorů PS, ŘV – efektivita procesů, řešení „převisu“ projektových záměrů

Zhodnocení:

Dle zjištění z mid-term evaluace tým OITI působil jako uzel poskytovatelů informací, organizoval setkávání relevantních aktérů a plánoval zajištění propojenosti. OITI vynikal aktivitou, novými nápady, pracovitostí a organizačními schopnostmi. V nastaveném standardu se nepolevilo a tyto skutečnosti jsou aplikovány i pro období 2021-2027.

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

Řešení stížností

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

Motivace členů PS/ŘV ITI

Zhodnocení:

Motivaci členů PS a ŘV ITI lze odvodit od jejich účasti na jednáních – v tomto ohledu nenastala situace, kdy by byla daná PS /ŘV neusnášeníschopná. Zároveň se cca polovina členů PS/ŘV jednání účastnila

aktivně (doptává se, přichází s návrhy) a se zaujetím pro věc. Zpravidla méně aktivní diskuse probíhala, pokud se jednání účastnilo více náhradníků za řádné členy pracovní skupiny.

1.3.4 SCHVALOVÁNÍ ZMĚN V PROJEKTECH/PROJEKTOVÝCH ZÁMĚRECH

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

Změny projektového záměru po přihlášení do výzvy nositele, resp. po uzavření výzvy nositele, nebylo možné podávat, aniž by je posvětila pracovní skupina či Řídicí výbor BMO. Tato situace mohla nastat pouze v případě, kdy tematicky zaměřená pracovní skupina požadovala přepracovat projektový záměr, žadatel požádá členy PS o opravu projektového záměru, Řídicí výbor BMO vyzval žadatele k přepracování projektového záměru.

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

Změna projektu v průběhu hodnocení projektu na ŘO/ZS ITI nositel strategie neposuzoval, 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 musel dle platných metodik vyjadřovat. Záleží na typu změny a operačním programu.

Zhodnocení:

Obecně se jednalo o proces, který administrativně zatěžoval žadatele, zaměstnance OITI, členy ŘV BMO a zaměstnance zodpovědné za hodnocení projektu. Ze zkušeností nositele strategie vyplynulo, že ani jedna změna projektu, která byla evidována, nebyla takového charakteru, že by bylo nutné žádost o změnu neschválit. Všechny potřebné informace o změnách projektů byly a jsou k dispozici v monitorovacím systému, do kterého má nositel strategie přístup. Nositel strategie nebyl a není schopen ovlivnit externí vlivy, které na projekt působily (např. výběrová řízení). S nástupem pandemie COVID-19 se ustoupilo od vydávání stanovisek nositele ke změnám v projektu – celý systém to tak zjednodušilo.

1.4 TOP 3 ZÁLEŽITOSTI ZTĚŽUJÍCÍ ADMINISTRACI ITI Z POHLEDU NOSITELE

TOP 3 záležitosti ztěžující administraci ITI byly totožné s těmi, které byly identifikovány v Mid-term evaluaci:

- 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).

Z důvodu pandemie COVID-19 bylo od prvních dvou zmíněných záležitostí z národní úrovně upuštěno.

1.5 TOP 3 ZÁLEŽITOSTI USNADŇUJÍCÍ ADMINISTRACI ITI Z POHLEDU NOSITELE

TOP 3 záležitosti usnadňující administraci ITI byly totožné s těmi, které byly identifikovány v Mid-term evaluaci:

- 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 BMO.

1.6 SHRNUTÍ ČÁSTI 1

Nastavení interních procesů nositele ITI lze hodnotit jako převážně funkční a efektivní, a to s několika výhradami:

✅ **Silné stránky:**

- **Organizační struktura a personální kapacity** byly postupně rozšiřovány a přizpůsobovány rostoucí agendě. Vznik dvou specializovaných referátů přispěl k větší odbornosti a efektivitě činností.
- **Spolupráce se ZS ITI** probíhala na velmi dobré úrovni, byť samotné ZS ITI nepřineslo výrazné zvýšení efektivity systému.
- **Participace odborné veřejnosti** byla zajištěna prostřednictvím pracovních skupin a Řídicího výboru BMO, které se scházely pravidelně a byly usnášeníschopné. Diskuse byly aktivní, zejména při účasti řádných členů.
- **Webová aplikace pro sběr projektových záměrů** výrazně zefektivnila administraci, komunikaci s žadateli i práci pracovních skupin.
- **Harmonogram výzev** byl dobře nastaven a flexibilně reagoval na absorpční kapacitu v území.

⚠️ **Slabé stránky:**

- **ZS ITI jako implementační článek** nepřineslo očekávanou efektivitu – procesy byly zdlouhavé a méně flexibilní.
- **Změny finančních plánů ISR BMO** byly vnímány jako administrativní zátěž bez přidané hodnoty.
- **Duplicitní výzvy na národní úrovni** komplikovaly čerpání prostředků a snižovaly efektivitu plánování.
- **Formální charakter některých procesů** (např. schvalování změn projektů) zatěžoval nositele i žadatele bez reálného dopadu na kvalitu projektů.

Shrnutí:

Interní procesy nositele ITI byly nastaveny funkčně a ve většině případů efektivně, zejména díky aktivnímu přístupu týmu OITI, kvalitní koordinaci a technickému zázemí. Přesto se vyskytly oblasti, kde administrativní náročnost a formální postupy snižovaly celkovou efektivitu. Tyto poznatky byly reflektovány v úpravách pro období 2021+.

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

2. ZHODNOCENÍ RELEVANCE INTEGROVANÉ STRATEGIE

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 byly specifické cíle správně nastaveny a alokace byla přiměřená potřebám území?**

Odpovědi jsou založeny na výsledcích mid-term evaluace a na analýze zaměstnanců OITI.

2.1 DO JAKÉ MÍRY JSOU VÝCHODISKA PRO REALIZACI ISG, TJ. ZÁVĚRY SWOT ANALÝZY, STÁLE PLATNÉ? 2.2 DO JAKÉ MÍRY ODPOVÍDALY SPECIFICKÉ CÍLE A OPATŘENÍ ISG PROBLÉMŮM A POTŘEBÁM DOTČENÉHO ÚZEMÍ?

Otázky 2.1 a 2.2 byly v rámci mid-term evaluace úzce provázány. Problémy a potřeby velmi úzce souvisí s východisky pro realizaci integrované strategie. Zjištění v rámci Mid-term evaluace ISR BMO byla dle doporučení diskutována při tvorbě Integrované strategie rozvoje Brněnské metropolitní oblasti 2021+ pro programové období 2021-2027.

Jednalo se např. o tato tematická doporučení:

Doprava

- Větší podpora letecké dopravy
- Zkapacitnění silnic a zkvalitnění železnic na vysokorychlostní
- Větší inovativnost v rámci telematiky – průjezdnost pro MHD
- Pokračovat ve výstavbě přestupních terminálů na okraji města Brna a v zázemí BMO, vybudování systémů park and ride
- Potřeba cyklostezek zejména pro denní dojížďku 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.

Konkurenceschopnost

- Klást důraz na integraci cizinců např. podpora cizojazyčných škol, výuka českého jazyka, aby zde mohli zůstávat i dlouhodoběji.
- V zázemí by se měl 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.

- 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.

Vzdělávání

- Potřeba propojování škol, firem a celoživotního vzdělávání stále přetrvává. Existuje také potřeba osvěty, aby se lidé více vzdělávali kvůli možnosti změny práce.
- 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.

Životní prostředí

- 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.

Sociální oblast

- 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.

2.3 DO JAKÉ MÍRY BYLY ALOKOVANÉ FINANČNÍ PROSTŘEDKY NA JEDNOTLIVÁ OPATŘENÍ DOSTATEČNÉ PRO VYŘEŠENÍ IDENTIFIKOVANÝCH PROBLÉMŮ A POTŘEB V DOTČENÉM ÚZEMÍ V RÁMCI TÉMAT ŘEŠENÝCH V ISG?

Dle zjištění z Mid-term evaluace ISR BMO nebyly identifikované problémy a potřeby strategie BMO vždy adekvátně pokryty alokovanými finančními prostředky. Optikou nástroje ITI tak přetrvával nedostatek finančních prostředků zejména v oblastech životního prostředí, veřejné hromadné dopravy (přestupní terminály a P+R) a cyklostezek, ale i infrastruktury sociálních služeb. Kromě alokovaných finančních prostředků byly dalším faktorem omezující podmínky řídících orgánů, které ztěžují čerpání zejména v oblasti sociálního bydlení. Zde došlo v průběhu implementace strategie ke změnám podmínek, nositelům projektů zejména nevyhovovala dvacetiletá doba udržitelnosti i pro projekty realizované v režimu de minimis. Dále byl vypsán jiný výhodnější dotační titul, což způsobilo to, že projekty z realizace skrze ITI odstoupily.

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 (550 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.).

Aby byly finanční prostředky alokovány na projekty řešící problémy a potřeby v území, vyhlásil nositel ITI celkem 75 výzev nositele k předkládání projektových záměrů. Z toho:

- U 9 výzev nositele byla dodatečně kvůli většímu zájmu žadatelů navýšena alokace (např. aktivity v oblasti vzdělávání, infrastruktury sociálních služeb, cyklodopravy či přestupních terminálů)
- U 11 výzev nositele byla alokace přihlášených projektů nižší než 70 % alokace dané výzvy
- Do 2 výzev nositele se nepřihlásil žádný projektový záměr (jednalo se o aktivitu Sociální začleňování a boj s chudobou a Služby infrastruktury)
- Zbývající výzvy byly pokryty projektovými záměry z více jak 70 %

U výzev nositele, jež nebyly finančně pokryty projekty z více jak 70 %, se ve většině případů nejednalo o nedostatečný zájem žadatelů. Žadatelé o alokaci zájem měli, ale v danou chvíli nebyly projekty v takové fázi připravenosti, aby splnily podmínky jednotlivých výzev. Výjimku tvoří aktivita sociálního bydlení, a to kvůli nastaveným podmínkám ze strany ŘO. I přes proaktivitu týmu nositele ITI spočívající v komunikaci s územím, práci s absorpční kapacitou a deklaraci žadatelů, že se stihnou přihlásit do plánované výzvy nositele, se v jednotkách případů nepodařilo alokaci výzvy naplnit (projekty nezískaly např. stavební povolení).

Co se týká výzev, kam se nepřihlásil žádný projektový záměr, tak u aktivity na Služby infrastruktury v rámci OPPIK se jednalo o výzvu, kde nositel předpokládal, že se do ní přihlásí žadatel s projektem Kreativní centrum Brno – ten se ale z důvodu nejrůznějších komplikací nepodařilo doposud zrealizovat. U aktivity Sociálního začleňování a boji s chudobou se projekty nepřihlásily z důvodu jejich tehdejší nepřipravenosti.

Zhodnocení:

Téměř 83 % výzev se podařilo naplnit z více jak 70 % alokace určenou pro danou výzvu. Pouze u 17 % z celkového podílu výzev byl identifikován zájem nižší. Platí, že alokace určená pro nástroj ITI pokryla pouze některé aktivity ze strategie.

2.4 DO JAKÉ MÍRY OBSAHOVALA ISG PRÁVĚ TAKOVÁ OPATŘENÍ, O KTERÉ BYL ZE STRANY POTENCIÁLNÍCH ŽADATELŮ ZÁJEM? A PROČ?

Integrovaná strategie obsahovala většinou pouze taková opatření, o která byl 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 obsahovala ovšem i taková opatření, která nebyla realizována skrze nástroj ITI. Z hlediska implementace byl pak nositel nucen zaměřit se pouze na ta opatření, která byla z ITI financována. V průběhu implementace nebylo do ISR BMO zařazeno žádné nové dodatečné opatření a neměnilo se zacílení jednotlivých opatření.

V rámci změn ISR BMO docházelo k přesunům alokací mezi jednotlivými opatřeními. Změny probíhaly v různých časových obdobích. Jednalo se o následující přesuny:

- Z opatření A.3 IROP (vozidla) bylo přesunuto 20 mil. Kč do opatření A.4 IROP (telematika) – důvodem krácení byly aktuální informace z analýzy absorpční kapacity (změna ISR BMO č. 1)
- Z opatření D.3 IROP (sociální bydlení) bylo přesunuto 150 mil. Kč do opatření C.4 IROP (vzdělávání) – ISR BMO byla schválena dříve než finalizované podmínky pro aktivitu sociální bydlení, na základě těchto podmínek a analýzy absorpční kapacity bylo patrné, že bude obtížné celou alokaci vyčerpat, došlo tedy k přesunu finančních prostředků do aktivity vzdělávání, kde byl evidován přetlak projektů. (změna ISR BMO č. 2)
- Z opatření A.4 IROP (telematika) bylo přesunuto 8,5 mil. Kč do opatření A.1 IROP (terminály a P+R) – důvodem byla vyšší absorpční kapacita v opatření A.1 (změna ISR BMO č. 7)
- Z opatření C.3 OPPIK (podpora proinovačních služeb pro začínající firmy) bylo přesunuto 150 mil. Kč do opatření C.2 OPPIK (podpora proinovačních služeb a aplikace výsledků VaV pro firmy) – důvodem bylo nakonec to, že opatření C.3 bylo řešeno mimo nástroj ITI (změna ISR BMO č. 7)
- Z opatření A.1 (terminály a P+R), A.3 (vozidla) a A.4 (telematika) IROP bylo přesunuto 56,8 mil. do opatření A.6 (cyklodoprava) – důvodem přesunu finanční alokace bylo plnění závazků vůči IROP – v opatření A.6 evidovány větší absorpční kapacita (změna ISR BMO č. 10)
- Z opatření A.5 IROP (silnice) a A.6 IROP (cyklodoprava) přesunuto 14,9 mil. Kč do opatření A.1 (terminály a P+R) – přesun realizován na základě analýzy absorpční kapacity
- Z opatření A.6 IROP (cyklodoprava) bylo přesunuto 6,1 mil. Kč do opatření C.4 IROP (vzdělávání) – přesun realizován na základě analýzy absorpční kapacity
- Z opatření D.2 IROP (infrastruktura sociálních služeb) bylo přesunuto 12,2 mil. Kč do opatření C.4 IROP (vzdělávání) – přesun realizován na základě analýzy absorpční kapacity

Zhodnocení:
ISR BMO byla z hlediska svého původního nastavení opatření konzistentní strategií. Docházelo pouze k dílčím změnám alokací, které byly založeny zejména na důkladné analýze absorpční kapacity. Právě analýza absorpční kapacity je pro efektivní řízení strategie klíčová.

2.5 SHRNUTÍ ČÁSTI 2

Specifické cíle ISR BMO byly nastaveny **relevantně** vůči identifikovaným problémům a potřebám Brněnské metropolitní oblasti. Strategie vycházela z aktuálních výstupů SWOT analýzy a byla tvořena na základě **partnerského principu** a **širokého konsenzu** zapojených subjektů. Opatření reflektovala klíčová témata jako dopravu, konkurenceschopnost, vzdělávání, životní prostředí a sociální oblast.

Dle potřeby docházelo k dílčím změnám strategie, a to v návaznosti na analýzu absorpční kapacity.

Závěr: Specifické cíle byly správně nastaveny a alokace byla přiměřená potřebám území – Výrok platí STŘEDNĚ.

3. ZHODNOCENÍ REALIZACE INTEGROVANÉ STRATEGIE

METODICKÝ PŘÍSTUP ZPRACOVÁNÍ ČÁSTI 3

Zpracování části 3 se věnuje zachycení efektu implementace strategie. Část 3 odpovídá na **evaluační otázku č. 3: Do jaké míry se podařilo úspěšně realizovat ISg a naplnit její cíle?**

Tato část evaluace vychází opět z Mid-term evaluace, interních zjištění zaměstnanců OITI a dále pak z rozhovorů a dotazů, jež byly směřovány na zástupce projektů, které jsou hodnoceny v rámci případových studií. Dále byly využity výsledky dotazníkového šetření mezi starosty obcí, které OITI v pravidelných intervalech realizuje.

3.1 V JAKÉ FÁZI REALIZACE SE INTEGROVANÁ STRATEGIE K 31. 12. 2024 NACHÁZÍ?

Dle informací z monitorovacího systému CSSF14+ bylo v různých stavech realizace registrováno celkem 181 projektů z toho v pozitivním stavu se nacházelo 124 projektů:

Název stavu	**Kód stavu**	**Počet projektů**
Projekt finálně uzavřen	PP43	24
Projekt finančně ukončen ze strany MF-PCO	PP42	96
Projekt fyzicky ukončen	PP40	1
Projekt v plné (fyzické i finanční) realizaci	PP37	3
Projekt nedokončen - ukončen příjemcem	PN40a	4
Projekt nedokončen - ukončen ŘO	PN40b	2
Žádost o podporu vyřazena ze skupiny náhradních projektů	PN28	2
Žádost o podporu nesplnila podmínky způsobilosti k financování po doplnění	PN25	1
Žádost o podporu nesplnila podmínky věcného hodnocení	PN23a	18
Žádost o podporu nesplnila formální náležitosti nebo podmínky přijatelnosti po doplnění	PN22	7
Žádost o podporu nesplnila formální náležitosti nebo podmínky přijatelnosti	PN21	7
Žádost o podporu stažena žadatelem	PN20a	14
Žádost o podporu ukončena ŘO/ZS	PN20b	1
Předběžná žádost o podporu nesplnila podmínky věcného hodnocení	PN03	1
Projekt finálně uzavřen	PP43	24

Ke konci roku 2024 se nacházely celkem tři projekty ve stavu PP37. Tyto projekty byly reálně dokončené, nicméně nebyly ukončeny z hlediska administrativy.

I přesto, že o alokaci byl v území zájem, nepodařilo se z řady různých objektivních důvodů vyčerpat veškerou alokaci určenou pro nástroj ITI. Na základě poslední schválené verze ISR BMO měla BMO k dispozici 5 825 879 392,00 Kč (dotace EU) a k 31. 12. 2024 se jí dle dostupných informací podařilo vyčerpat 4 859 785 116,14 Kč (dotace EU), což činí 83,4 %.

Opatření	**OP**	**Příspěvek Unie (plánovaný)**	**Příspěvek Unie (čerpaný)**	**% podíl čerpání**
A.1: Terminály veřejné dopravy a systémy P+R	IROP	316 983 905,58	288 292 889,71	90,9 %
A.2: Infrastruktura městské a příměstské veřejné dopravy	OPD	1 969 500 000,00	1 890 851 163,79	96,0 %
A.3: Dopravní prostředky veřejné dopravy	IROP	79 999 960,00	79 999 960,00	100,0 %
A.4: Dopravní telematika a informační systémy	IROP	111 174 131,20	111 174 131,20	100,0 %
A.4: Dopravní telematika a informační systémy	OPD	500 000 000,00	299 142 702,46	59,8 %
A.5: Regionální silniční síť navazující na síť TEN-T	IROP	399 980 358,85	399 980 358,82	100,0 %
A.6: Cyklistická a pěší doprava	IROP	235 766 952,87	214 740 000,45	91,1 %
B.3: Protipovodňová opatření	OPŽP	220 000 000,00	0,00	0,0 %
B.5: Snížení imisní zátěže území	OPPIK	200 000 000,00	128 644 431,28	64,3 %
B.7: Materiálové a energetické využití odpadů	OPŽP	80 000 000,00	76 154 944,48	95,2 %
C.2: Podpora proinovačních služeb a aplikace výsledků VaV pro firmy v BMO	OPPIK	550 000 000,00	274 241 187,69	49,9 %
C.4: Budování kapacit a kvality zařízení pro celoživotní učení	IROP	453 256 218,82	451 982 484,31	99,7 %
D.1: Zkvalitnění a rozvoj sítě sociálních a návazných služeb	OPZ	121 500 000,00	73 992 867,81	60,9 %
D.2: Doplnění kapacit infrastruktury sociálních a návazných služeb	IROP	467 717 864,68	455 588 870,05	97,4 %
D.3: Budování sociálního bydlení	IROP	120 000 000,00	114 999 124,09	95,8 %

Zdánlivě nejméně úspěšně vychází opatření B.3 Protipovodňová opatření (OPŽP). Nicméně alokace z ISR BMO byla přesunuta do individuální výzvy na projekt, který byl iniciován díky nástroji ITI a měl být původně realizován skrze nástroj ITI, nicméně jeho komplikovaná a zdlouhavá příprava a zvyšující se náklady přispěly k tomu, že se nakonec realizoval skrze Národní plán obnovy. Projekt byl dokončen v červenci 2025.

Dále se nepodařilo vyčerpat z menší části alokaci v opatření A.4 Dopravní telematika a informační systémy v rámci OPD, kdy se zpozdila příprava projektů a nestihly se tak zaregistrovat do výzvy nositele a výzvy řídicího orgánu.

V rámci OPPIK následně docházelo zejména u projektů z opatření B.5 Snížení emisní zátěže území k významným krácením v celkových způsobilých výdajích. U opatření C. 2 se nezrealizoval klíčový projekt (problémy se stavebním povolením, aj.), proto se alokace nevyčerpala.

V případě OPZ pak bylo reálné čerpání ovlivněno tím, že žádosti o platbu nedosahovaly plné výše alokace z právního aktu a také tím, že část projektů neprošla hodnocením na ŘO. Důležitým faktorem také bylo

to, že ŘO nevyhlásil další výzvu pro nositele ITI, nositel tak neměl možnost prostředky dále v území alokovat.

3.2 JAK PŘISPĚLA REALIZACE JEDNOTLIVÝCH OPATŘENÍ ISG K DOSAHOVÁNÍ HODNOT INDIKÁTORŮ?

ISR BMO v průběhu implementace prošla dílčími změnami, kdy se na základě změn alokovaných financí měnily rovněž plány indikátorů, a to vždy po dohodě s příslušným řídicím orgánem. Popisovaný stav cílových hodnot indikátorů tak reflektuje poslední úprava těchto hodnot dle změn ISR BMO. Přehled plnění indikátorů je součástí přílohy č. 2.

Do jaké míry jsou v souladu s indikátorovým plánem dosahovány hodnoty indikátorů výstupů a výsledků v jednotlivých Opatřeních ISg?

Název opatření	*Plnění indikátorů*
A.1: Terminály veřejné dopravy a systémy P+R	*Výstupové indikátory se podařilo vzhledem k cílovým hodnotám téměř všechny naplnit. Vzhledem k tomu, že se nepodařil zrealizovat jeden z poledních projektů systému P+R, nebyly zcela naplněny indikátory počtu pakovacích míst pro jízdní kola a počet vytvořených parkovacích míst. Výsledkový indikátor týkající se podílu veřejné osobní dopravy na celkových výkonech v osobní dopravě naplněn nebyl. Svoji roli v tom sehrál pravděpodobně COVID.*
A.2: Infrastruktura městské a příměstské veřejné dopravy	*V rámci tohoto opatření se při tvorbě strategie počítalo s podporou ze strany OPD s více projekty. Nicméně z různých důvodů se nepodařilo všechny plány zrealizovat (trolejbusová trať k přestupnímu terminálu ve Starém Lískovci či projekt tramvajové trati do Staré Líšně). I k těmto projektům byly stanoveny cílové hodnoty indikátorů. ŘO nepožadoval po nositeli ITI plánované hodnoty indikátorů upravovat. Přesto se tři indikátory podařilo přeplnit.*
A.3: Dopravní prostředky veřejné dopravy	*Plán cílových hodnot indikátorů byl naplněn.*
A.4: Dopravní telematika a informační systémy	*Opatření bylo zaměřeno na aktivitu telematika v OPD a v IROP. Hodnoty výstupových hodnoty indikátorů byly v u obou operačních programů přeplněny. Výsledkové indikátory se podařilo naplnit pouze z části.*
A.5: Regionální silniční síť navazující na síť TEN-T	*Odhady stanovené v průběhu tvorby ISR BMO 2014-2020 byly velmi přesné. Indikátory se tak podařilo naplnit. Některé dokonce několikanásobně přeplnit.*
A.6: Cyklistická a pěší doprava	*Výstavba cyklostezek byla v rámci ISR BMO 2014-2020 jednou z nejvýznamnějších aktivit. Předem stanovené cílové hodnoty indikátorů se podařilo přeplnit.*
B.3: Protipovodňová opatření	*Opatření se nakonec realizovalo skrze individuální výzvu, kam se finanční alokace převedla a projekt, který měl být původně realizovaný skrze nástroj ITI, byl realizován v rámci individuální výzvy.*
B.5: Snížení imisní zátěže území	*Indikátory se v rámci opatření podařilo několikanásobně naplnit.*
B.7: Materiálové a energetické využití odpadů	*V rámci tohoto opatření se podařilo významně přeplnit indikátor Nově vytvořená kapacita systémů separace a svozu všech odpadů a indikátory*

	výsledkové. U nejvýznamnějšího indikátoru byl v monitorovacím systému vykázán jiný indikátor, než byl deklarován v projektové fiši.
C.2: Podpora proinovačních služeb a aplikace výsledků VaV pro firmy v BMO	*Vzhledem k tomu, že se nepodařilo zrealizovat jeden z klíčových projektů, nebyly naplněny indikátory, jež*
C.3: Podpora proinovačních služeb pro začínající firmy v BMO	*Opatření se v průběhu implementace nerealizovalo skrze nástroj ITI. Po dohodě s ŘO byly cílové hodnoty indikátorů nastaveny na hodnotu 0.*
C.4: Budování kapacit a kvality zařízení pro celoživotní učení	*Výstupové indikátory se podařilo oproti plánu všechny naplnit. Výsledkové se naplnit nepodařilo.*
D.1: Zkvalitnění a rozvoj sítě sociálních a návazných služeb	*V rámci měkkých projektů v sociální oblasti se podařilo díky realizovaným projektům obsloužit daleko více klientů, než bylo ve strategii deklarováno skrze indikátor pro OPZ. Stejně tak podpořená kapacita podpořených služeb byla vyšší. Pouze z 50 % se podařilo naplnit indikátor zaměřený na sociální službu týkající se bydlení.*
D.2: Doplnění kapacit infrastruktury sociálních a návazných služeb	*V rámci infrastruktury sociálních služeb se podařilo indikátory naplnit z více jak 93 %.*
D.3: Budování sociálního bydlení	*Indikátory v této aktivitě se nepodařilo naplnit, a to z důvodu nevhodně nastavených podmínek.*

Do jaké míry upravoval nositel cílové hodnoty indikátorů prostřednictvím žádosti (žádostí) o změnu strategie (u jakých indikátorů, jak a proč)?

Přehled veškerých změn indikátorů prezentuje přehledová tabulka níže. Vyplývá z ní, že nejvíce změn bylo provedeno v rámci IROP. Tento řídicí orgán požadoval každoroční narovnávání finančních plánů a indikátorů vůči realitě a budoucí predikci. Od této praxe ustoupil až v době pandemie COVIDu. Úpravy ostatních informací pro další ŘO probíhaly po domluvě.

Změna č.	**Indikátor**	**Původní cílová hodnota**	**Nová cílová hodnota**	**Zdůvodnění**
1	7 48 01 - Počet pořízených vozidel pro veřejnou dopravu	7	10	Zpřesnění dle informací z projektu.
2	5 53 01 Počet podpořených bytů pro sociální bydlení	400 (100 milník)	180 (milník 45)	Nastavené podmínky pro sociální bydlení z národní úrovně nebyly z pohledu žadatelů optimální. V oblasti vzdělávání byl naopak evidována dostatečná poptávka po financích.
	5 53 10 Nárůst kapacity sociálních bytů	1 200	535	
	5 53 20 Průměrný počet osob využívající sociální bydlení	850	380	
	5 00 01 Kapacita podporovaných zařízení péče o děti nebo vzdělávacích zařízení	8 000	10 300	
	5 00 00 Počet podpořených vzdělávacích zařízení	35 (10 milník)	43 (milník 10)	
4	5 51 01 Počet podpořených polyfunkčních komunitních center	1	0	Projekt se v rámci ITI realizoval jako klasické komunitní centrum,

				jiný projekt nebyl v rámci BMO nalezen.
7	1 00 00 Počet podniků pobírajících podporu	4	0	Dle absorpční kapacity byly finance přesunuty do opatření C.2. Opatření C.3 bylo realizováno skrze individuální projekty.
	2 32 01 Počet nabízených oblastí služeb dle podnikatelského záměru	3	0	
	2 43 01 Počet instalovaných technologií	5	0	
	1 07 00 Přidaná hodnota MSP	450	0	
	2 32 00 Počet podniků využívajících podpůrné služby inovační infrastruktury	14	0	
	7 52 01 Počet nových nebo rekonstruovaných přestupních terminálů ve veřejné dopravě	4 (1 milník)	4 (0 milník)	Upravený milníkové indikátory na základě informací z jednotlivých projekt, jež byly relevantní pro rok 2028.
	5 00 00 Počet podpořených vzdělávacích zařízení	43 (10 milník)	43 (15 milník	
	5 53 01 Počet podpořených bytů pro sociální bydlení	180 (45 milník)	180 (0 milník)	
8	7 45 01 Počet nových či zmodernizovaných zařízení obslužné a napájecí infrastruktury městské drážní dopravy	0	1	Doplněn indikátor na základě plánu DPMB realizovat v budoucnu další projekty v OPD.
10	7 52 01 Počet nových nebo rekonstruovaných přestupních terminálů ve veřejné dopravě	4	3	Indikátory se v rámci IROP měnily kvůli odebrání alokace, interním přesunům alokací. Více viz. Informace k žádosti o změnu č. 10 (příloha č. 1)
	7 40 01 Počet vytvořených parkovacích míst (opatření A.1)	500	700	
	7 64 01 Počet parkovacích míst pro jízdní kola (opatření A.1)	550	290	
	7 61 00 Délka nově vybudovaných cyklostezek a cyklotras	23	29	
	7 64 01 Počet parkovacích míst pro jízdní kola (opatření A.6)	150	170	
	5 00 01 Kapacita podporovaných zařízení péče o děti nebo vzdělávacích zařízení	10 300	10 000	
	5 00 00 Počet podpořených vzdělávacích zařízení	43	39	
11	7 40 01 Počet vytvořených parkovacích míst (opatření A.1)	700	890	Změna vztažena k aktualizaci informací za roky 2019 a 2020, vč. zohlednění následujících let – pouze v rámci IROP.
	7 64 01 Počet parkovacích míst pro jízdní kola (opatření A.1)	290	300	
	5 00 01 Kapacita podporovaných zařízení péče o děti nebo vzdělávacích zařízení	10 000	10 400	

	5 00 00 Počet podpořených vzdělávacích zařízení	39	40	
	5 54 01 Počet podpořených zázemí pro služby a sociální práci	70	51	
	5 54 02 Počet poskytnutých druhů sociálních služeb	8	30	
	6 75 10 Kapacita služeb sociální práce	300	890	

3.3 DO JAKÉ MÍRY BYLY FINANČNÍ PROSTŘEDKY VYNALOŽENY ÚČELNĚ (TJ. DO JAKÉ MÍRY INTERVENCE SPLNILA SVŮJ ÚČEL)?

Následující text se věnuje níže uvedeným otázkám a je komentován ve vazbě na jednotlivé operační programy a informace z případových studií:

Do jaké míry vedly projekty v jednotlivých Opatřeních ISg k dosažení předpokládaných (plánovaných) výstupů a výsledků? Do jaké míry vedly intervence k uspokojování potřeb cílových skupin daného projektu? Do jaké míry jsou výstupy a výsledky a dopady realizace ISg skutečně udržitelné?

Integrovaný regionální operační program

IROP umožnil realizovat projekty ve více opatřeních ISR BMO. V oblasti **dopravy** přispěly projekty ke zlepšení dopravní obslužnosti území BMO díky výstavbě nebo modernizaci přestupních terminálů a záchytných parkovišť typu P+R, které zajišťují vazby mezi jednotlivými druhy veřejné dopravy a mezi veřejnou, individuální automobilovou a cyklistickou dopravou. Umožnění přestupu mezi více módy dopravy zajistilo úsporu času, zvýšení komfortu cestujících a atraktivity veřejné dopravy s vlivem na všechny cílové skupiny. V oblasti cyklodopravy splnily projekty kritérium účelnosti doplněním chybějících úseků cyklostezek, které byly primárně určeny pro dopravu za prací, do škol a za službami. Během realizace projektů se vyskytly problémy spojené s plněním harmonogramu, řešením vlastnických vztahů, nutností úprav finančního plánu a opakovaným podáváním žádostí o podporu. Tyto problémy se podařilo operativně vyřešit. Na úspěšné plnění výstupů a výsledků projektů měla vliv zejména kvalitní příprava dokumentace, zkušený tým, efektivní koordinace a komunikace s partnery, motivace a zapojení cílových skupin a schopnost flexibilně reagovat na vnější vlivy. Realizace projektů významně přispěla k naplňování potřeb všech cílových skupin, a to zejména díky zvýšení bezpečnosti a uživatelské atraktivity cyklistické dopravy. Příjemci podpory zajišťují udržitelnost výstupů a výsledků projektů – např. terminály nadále fungují jako přestupní uzly a jsou dodržována pravidla veřejné podpory pro provoz a vlastnictví vzniklé infrastruktury.

V oblasti **školství** bylo v rámci případových studií analyzován projekt Junior centrum excellence pro kybernetickou bezpečnost a ICT při SŠ Čichnova Brno z integrovaného řešení České centrum kybernetické bezpečnosti. Projekt měl pozitivní vliv na obě cílové skupiny – žákům rozvinul klíčové kompetence v cizích jazycích, digitálních technologiích a kybernetické bezpečnosti, čímž zvýšil jejich uplatnitelnost na trhu práce. Pedagogickým pracovníkům umožnil rozšířit odborné znalosti a dovednosti v oblasti kybernetické bezpečnosti, což zlepšilo kvalitu výuky a přineslo nové vzdělávací možnosti pro studenty. Během realizace projektu se objevily problémy s plněním harmonogramu, které byly operativně vyřešeny. Na úspěšné plnění výstupů a výsledků projektů měla vliv zejména kvalita a připravenost dokumentace, efektivní řízení, dobrá komunikace a koordinace včetně pravidelné komunikace se žadatelem ze strany oddělení řízení ITI, motivace a zapojení cílových skupin a vazby na klíčové partnery v území i na národní úrovni. Z popisu plnění udržitelnosti projektů vyplývá, že nedošlo ke změně účelu nebo zastavení činnosti projektu.

V **sociální** oblasti došlo k podpoře celé řady projektů, jež reagují na různé potřeby cílových skupin. Vznikl např. první dětský hospic v České republice, denní stacionáře, komunitní centra či sociální byty.

Dle zjištění z případových studií plní tato zařízení svůj účel. Stejně jako v předchozích oblastech, i zde se projekty potýkaly s různými komplikacemi, jako zpoždění harmonogramu, vícepráce, legislativní a administrativní omezení (zejména v případě dětského hospice), technické a provozní překážky, nedostatek kvalifikovaného personálu a nízká informovanost veřejnosti o daných tématech. Navzdory těmto problémům byly projekty úspěšně dokončeny. Na úspěšné plnění výstupů a výsledků projektů měla vliv zejména ochota vedení města řešit sociální problematiku, kvalita a včasná připravenost dokumentace, dobrá spolupráce zapojených partnerů, zkušený projektový tým, zajištění finančních zdrojů a následně personální a finanční stabilita provozu. V rámci jednotlivých projektů bylo stěžejní vyřešit vhodné prostory pro stavbu (denní stacionář) a možnost do stavby projektu zahrnout i část mimo projekt (komunitní centrum). U projektů sociálního bydlení se po realizaci vyskytly obtíže s obsazováním bytů kvůli přísným podmínkám pro cílovou skupinu a také nutnost řešit neplacení nájemného a provádět opravy. Z popisu plnění udržitelnosti projektu vyplývá, že nedošlo ke změně účelu nebo zastavení činnosti projektu.

Operační program Doprava

V rámci OPD se realizovaly zejména velké infrastrukturní projekty, které byly zaměřeny na výstavbu či modernizaci tramvajových a trolejbusových tratí. Realizovaly se rovněž aktivity v oblasti dopravní telematiky. Během realizace projektů se vyskytly problémy spojené s dočasným zhoršením dopravní obslužnosti a zvýšením hluku, vedením inženýrských sítí, plněním harmonogramu, úpravami finančního plánu nebo čerpáním prostředků z nepředvídatelných výdajů. Tyto problémy se podařilo operativně vyřešit. Na úspěšné plnění výstupů a výsledků projektů mělo vliv zejména prosazení projektů v orgánech města, získaní všech stavebních povolení, vyřešení vlastnických vztahů k pozemkům či efektivní koordinace a komunikace s partnery.

Dle informací z případových studií vyplývá, že projekty vedly k dosažení předpokládaných výstupů a výsledků. Všem cílovým skupinám se díky těmto projektům zlepšily podmínky cestování – došlo ke zvýšení kapacity a komfortu dopravy, zrychlení spojení a zvýšení spolehlivosti veřejné dopravy, která už není tolik ovlivněna dopravními kongescemi. Stejně tak lze konstatovat, že výstupy a výsledky jsou udržitelné.

Operační program Životní prostředí

Jak bylo již výše konstatováno, alokace v tomto operačním programu byla omezená. Velkým strategickým projektem byla příprava a realizace protipovodňových opatření na řece Svratce. Projekt se nakonec realizoval mimo nástroj ITI, alokace z ITI byla na tento projekt realokována do individuální výzvy.

V rámci OPŽP se tak realizoval projekt *Brněnského centra pro materiálové využívaní odpadů*, jehož obsahem byla výstavba první automatické třídicí linky v ČR. Projekt je stěžejný pro rozvoj infrastruktury odpadového hospodářství v BMO, protože zvyšuje množství recyklovatelného odpadu a snižuje množství skládkovaného odpadu, čímž přispívá k plnění cílů recyklace EU. Projekt umožnil městu Brnu a dalším obcím v rámci BMO snížit množství skládkovaného odpadu nebo odpadu určeného k energetickému využití. Díky nové technologii bylo možné zavést ve městě Brně takzvaný multikomoditní sběr, což mělo pozitivní dopad na jeho obyvatele.

Během realizace projektu se objevily problémy s plněním harmonogramu, které byly operativně vyřešeny. Na úspěšné plnění výstupů a výsledků projektu měla vliv zejména kvalita přípravné dokumentace, rychlost povolovacích řízení, zkušený projektový tým a pravidelná komunikace se žadatelem ze strany koordinátora a administrátora ITI. Pro efektivní provoz linky je klíčové její monitorování a optimalizace za účelem dosažení vysoce kvalitního výstupu druhotných surovin. Udržitelnost projektu po dobu pěti let od ukončení realizace je zajištěna z investičních zdrojů žadatele a v souladu s pravidly poskytovatele dotace.

Operační program Podnikání a inovace pro konkurenceschopnost

V rámci OPPIK se realizovala rozsáhlá výměna zastaralých parovodů v Brně za modernější a efektivnější horkovody. Výstup projektu měl pozitivní vliv na cílové skupiny v podobě zlepšení kvality ovzduší a úspor ve výdajích koncových zákazníků společnosti Teplárny Brno, a.s. Lze tak konstatovat, že finanční prostředky byly vynaloženy účelně. Během realizace projektu se objevily problémy s plněním harmonogramu, které byly operativně vyřešeny. Na úspěšné plnění výstupů a výsledků projektu měla vliv zejména koordinace s dalšími správci sítí, pečlivé časové i věcné sladění jednotlivých projektů v rámci IŘ, kvalitní příprava a řízení, dobrá komunikace, koordinace a vazby na klíčové partnery v území. V době udržitelnosti jsou prokazovány roční úspory emisí skleníkových plynů a primární energie.

V oblasti služeb infrastruktury se realizovaly např. projekty, které významně rozšířily a zkvalitnily podpůrnou infrastrukturu pro inovační podnikání a transfer výsledků VaV do praxe – vybudovaly špičkově vybavená pracoviště a sdílené technologie, které by firmy samostatně jen obtížně financovaly. Přispěly k navázání a rozvoji výzkumné spolupráce mezi podniky a univerzitami, posílily transfer technologií a znalostí a podpořily vstup firem na nové trhy prostřednictvím inovačních a aplikačních aktivit.

Během realizace projektů se objevily problémy s plněním harmonogramu a technické komplikace při realizaci stavby, které však byly operativně vyřešeny. Na úspěšné plnění výstupů a výsledků projektů měla vliv zejména kvalitní příprava a řízení, pravidelná komunikace se žadateli ze strany koordinátora a administrátora ITI, koordinace stavebních prací, integrace technologií a atraktivita infrastruktury pro firmy a partnery. Z popisu plnění udržitelnosti projektů vyplývá, že nedošlo ke změně účelu nebo zastavení činnosti projektů.

Operační program Zaměstnanost

Měkké projekty v rámci OPZ v BMO byly provázány s podpořenými projekty v rámci investičních akcí z IROP. To samo o sobě podpořilo účelnost vynaložených finančních prostředků. Co se týká problémů při realizaci, tak např. v rámci integrovaného řešení v Židlochovicích se během realizace projektů vyskytly administrativní či provozní překážky, problémem byl také nízký zájem veřejnosti o daná témata. Na úspěšné plnění výstupů a výsledků projektů měla vliv zejména ochota vedení města řešit sociální problematiku, dobrá komunikace a koordinace, vazby na klíčové partnery v území a zajištění finanční podpory projektu. Důležité bylo také zajistit širší okruh participujících osob a subjektů a s tím spojená těsná spolupráce se sociálním odborem ORP. Podle zpráv o realizaci probíhala komunitní sociální práce ve sledovaném období v souladu s projektem – centrum poskytovalo individuální pomoc potřebným osobám z cílových skupin.

Závěr:

Finanční prostředky byly vynaloženy účelně – výrok platí velmi.

3.4 DO JAKÉ MÍRY BYLY FINANČNÍ PROSTŘEDKY NA INTERVENCE VYNALOŽENY ÚČINNĚ A DO JAKÉ MÍRY PŘINESLY I NEPLÁNOVANÉ (POZITIVNÍ I NEGATIVNÍ) ÚČINKY?

Do jaké míry odpovídají dosažené výstupy a výsledky výši vynaložených prostředků (vstupů) v daném Opatření ISg? Do jaké míry vedly intervence (projekty) k dosažení předem nepředpokládaných pozitivních a negativních výsledků?

Obecně lze na základě získaných informací konstatovat, že finanční prostředky byly na intervence vynaloženy účinně napříč OP. Smyslem nástroje ITI je směřovat finanční prostředky na projekty

strategického významu. Tyto projekty jsou náročnější na přípravu a nemusí tak vždy být ve správný čas připraveny do individuálních výzev. Nástroj ITI tak dává projektům jistotu, že finanční prostředky vynaložené na přípravu projektů mají smysl, jelikož projekty se většinou podaří zrealizovat. Finanční prostředky jsou tak vynaloženy účinně nejen v rámci realizace projektu, ale rovněž v rámci jeho přípravy.

Jednotlivé pozitivní a negativní účinky jsou následně rozepsány do úrovně operačních programů a opět jsou komentovány zejména ve vztahu k případovým studiím.

Integrovaný regionální operační program
Investice do dopravní infrastruktury, zejména přestupních terminálů, parkovišť P+R a cyklostezek, významně zlepšily dostupnost a komfort veřejné dopravy i cyklodopravy v regionu. Tyto projekty přispěly ke snížení závislosti na individuální automobilové dopravě, podpořily rozvoj okolních oblastí a vytvořily nová pracovní místa. Pozitivní dopady jsou patrné zejména u skupin obyvatel bez vlastního automobilu. Mezi negativní jevy patří zvýšená hluková zátěž, lokální nárůst bezdomovectví, riziko přetížení veřejné dopravy a vyšší náklady na údržbu infrastruktury.

V oblasti vzdělávání přinesl rozvoj moderní odborné infrastruktury a vybavení pro výuku ICT a kybernetické bezpečnosti zlepšení digitálních a jazykových kompetencí žáků. Projekty podporují připravenost absolventů na trh práce, celoživotní učení a adaptaci na nové technologie. Významné jsou také úspěchy v podobě ocenění a mezinárodního uznání.

V sociální oblasti realizované projekty reagují na nedostatek kapacit, podporují deinstitucionalizaci a rozvoj komunitních služeb. Přispěly ke zlepšení dostupnosti bydlení, odlehčení zdravotnického systému a posílení sociálního začlenění. Vedle plánovaných přínosů se objevily i neplánované efekty, například zvýšený mediální zájem o některé projekty, případně lokální problémy s hlukem u komunitních akcí.

Operační program Doprava
Výstupy projektů představují finančně náročné investice, které však znamenají významný posun v rozvoji kolejové dopravy ve městě Brně a mají pozitivní dopady na obyvatele celé BMO i na životní prostředí. Zároveň jsou klíčové pro zajištění spolehlivosti a odolnosti dopravní infrastruktury. Vytvoření rychlých a kapacitních spojení podpořilo využívání MHD a vedlo k omezení individuální automobilové dopravy. Mezi neplánované pozitivní dopady patří skutečnost, že projekty podnítily realizaci dalších investic v daných lokalitách, čímž přispěly k dalšímu rozvoji města. Neplánovaným negativním dopadem projektů byly náklady na opravy komunikací poškozených během výstavby a kácení dřevin, které však bylo kompenzováno náhradní výsadbou.

Operační program Životní prostředí

Finanční prostředky na výstavbu automatické třídicí linky v Brně byly vynaloženy účinně – projekt zvýšil množství recyklovatelného odpadu, zefektivnil a zjednodušil třídění odpadu pro obyvatele a snížil energetickou náročnost provozu. Mezi neplánované pozitivní účinky lze uvést fakt, že třídicí linka jako unikátní technologie v ČR je rovněž využívána producenty a designéry obalů k testování tříditelnosti jejich produktů.

Operační program Podnikání a inovace pro konkurenceschopnost

Výměna parovodů za horkovody byla součástí náročné a nákladné investice, která má dlouhodobé kladné dopady na zvýšení efektivity při nakládání s energiemi a zároveň snížení imisní zátěže v širším území BMO. V rámci hodnocení nebyly identifikovány žádné předem nepředpokládané pozitivní ani negativní výsledky.

U projektů v rámci služeb infrastruktury byla např. u centra INTEMAC identifikována jako neplánovaný negativní dopad určitá izolovanost centra INTEMAC od podnikatelské a vzdělávací infrastruktury, což může omezovat rozvoj spolupráce s firmami a vzdělávacími institucemi v jeho okolí.

Operační program Zaměstnanost

V rámci integrovaného řešení Židlochovicích na základě dosažených výsledků lze konstatovat, že vynaložené finanční prostředky byly využity účelně a hospodárně. Komunitní centrum se úspěšně etablovalo v povědomí obyvatel regionu, kteří jej aktivně využívali a obraceli se na jeho pracovníky v případě potřeby. Poskytovaná bezplatná odborná pomoc psycholožky a etopedky představovala významný přínos zejména pro rodiny ze sociálně znevýhodněného prostředí, kterým by jinak tato forma podpory byla obtížně dostupná. Spolupráce se školami v regionu navíc umožnila zacílení služeb na děti a rodiče v problémových situacích.

Závěr:

Finanční prostředky byly vynaloženy účinně – výrok platí velmi.

3.5 DO JAKÉ MÍRY VEDLY INTERVENCE V JEDNOTLIVÝCH OPERAČNÍCH PROGRAMECH K DOSAHOVÁNÍ SPECIFICKÝCH CÍLŮ ISG?

Do jaké míry naplňovaly cíle jednotlivých intervencí (projektů) specifický cíl příslušného opatření ISg, tj. vedly k dosahování specifických cílů ISg?

Integrovaná strategie rozvoje Brněnské metropolitní oblasti pro uplatnění nástroje ITI byla zpracovávána s **vědomím zachování integrovanosti** specifických cílů, strategických cílů a opatření (podopatření). Tím je myšlen fakt, že existovalo několik opatření/podopatření, která se promítaly **do většího množství specifických (nadřazených) cílů strategie**, ovšem s různou sílou vazeb (viz koincidenční matice v ISR BMO na str. 186-187).

Aby bylo možné tyto efekty integrovanosti zachytit, bylo nutné tato opatření/podopatření zadávat do systému MS2014+ opakovaně. Z uvedeného důvodu bylo rovněž nutné v těchto případech podělit cílové hodnoty výstupových indikátorů a částky specifických cílů z finančních plánů za jednotlivé roky (více viz příloha č. 12 ISR BMO).

Konkrétní rozpad hodnot indikátorů a finančních plánů je součástí přílohy č. 2 a 3 této evaluace. Tato metodika se vztahuje pouze na ta opatření, jež byla realizována skrze nástroj ITI.

Z analýzy integrovaných řešení v rámci případových studií nebyl identifikován žádný projekt, který by měl na plnění cílů strategie negativní dopad.

Cíle stanovené u jednotlivých opatření v oblasti dopravy se podařilo postupně naplňovat, zároveň se dopravě nadále intenzivně věnuje ISR BMO 21+. Realizovány byly dopravní terminály, záchytná parkoviště, cyklostezky, infrastruktura kolejové dopravy ve městě Brně i kvalita vozů městské hromadné dopravy v Brně (IROP, OPD).

V oblasti konkurenceschopnosti se postupně dařilo řešit infrastrukturu vědecko-technologických parků. Řada projektů byla realizována přes individuální výzvy. U vzdělávání se problémy postupně dařilo řešit a cíl tak naplňovat. Situace se zlepšila zejména v kapacitách odborných učeben v základních a středních školách. Plánování intervencí se zlepšilo i díky MAPům a KAPu, potřeby však stále existují (OPPIK, IROP).

V oblasti životní prostředí se nepodařilo přímo skrze nástroj ITI plnit cíle v oblasti protipovodňových opatření. Strategický projekt protipovodňových opatření na řece Svratce byl vzhledem ke komplikované přípravě a zvyšujícím se nákladům realizován skrze individuální výzvu, kam se přesunuly i finance z ISR BMO. Projekt se nakonec podařilo zrealizovat, ale až s velkým zpožděním v červenci 2025. Dařilo se však snižovat imisní zátěže v území díky projektům zaměřeným na výměnu parovodů

za horkovody. Významným projektem z hlediska plnění enviromentálních cílů strategie je pak projekt třídící linky v SAKO Brno, a.s.

U sociálních služeb byla realizována řada investičních projektů, na které navazovaly projekty „měkké". Zde se cíle strategie dařilo naplňovat. Kvůli omezujícím podmínkám se však nedaří naplňovat přes intervence nástroje ITI sociální bydlení. Náročné je zajistit jejich provoz, komplikovaná je proto udržitelnost. Cíle strategie se tak podařilo v této oblasti realizovat pouze částečně.

Závěr:

Intervence v jednotlivých operačních programech vedly k dosahování specifických cílů ISg – výrok platí velmi.

3.6 DO JAKÉ MÍRY VEDLY INTERVENCE V JEDNOTLIVÝCH OPERAČNÍCH PROGRAMECH K DOSAŽENÍ PŘIDANÉ HODNOTY NÁSTROJE ITI?

Do jaké míry vedla implementace nástroje ITI ke zlepšení místní správy, zvláště principu partnerství a spolupráce (napříč administrativními hranicemi obcí ve vymezeném území, spolupráce mezi nositeli, rozvoji mezisektorové spolupráce)?

V rámci Brněnské metropolitní oblasti je nástroj vnímán ITI jako katalyzátor rozvoje metropolitní spolupráce. Právě díky tomuto impulzu z Evropské unie si k jednomu stolu sedli starostky a starostové ze zázemí města Brna právě s městem Brnem k jednomu stolu a začali spolupracovat. Stakeholdeři z území se shodují, že by diskuse v území postupem času začaly probíhat, nicméně nástroj ITI tento proces velmi zrychlil.

Nástroj ITI dle informací z rozhovorů s sebou přinesl z hlediska dlouhodobého plánování (nejen) velkých strategických projektů daleko větší míru jistoty zajištění jejich financování. Projekty se tak přestaly připravovat „do šuplíku", ale jejich nositelé mohli pracovat s daleko větší pravděpodobností, že se jejich projekty zrealizují. Obce mezi s sebou začaly více komunikovat a kooperovat na větších investičních akcích. V BMO je typickým příkladem realizace cyklostezek na Šlapanicku. Právě nástroj ITI motivoval zainteresované subjekty k tomu, aby investovali nemalé finanční prostředky k realizaci společného projektu.

Důležitou roli v celém procesu hrál a hraje ŘV BMO společně s jeho poradními orgány (pracovními skupinami). Pracovní skupiny jsou složeny ze zástupců města Brna a jeho organizací, Jihomoravského kraje a jeho organizací, zástupců obcí s rozšířenou působností, se kterými má město Brno podepsáno memorandum o spolupráci, dále jsou zde zástupci neziskového sektoru atp. ŘV BMO je pak složen z politických představitelů města Brna, JMK, ORP, Regionální hospodářské komory Brno, Jihomoravského inovačního centra, Jihomoravské agentury pro veřejné inovace či zástupců univerzit atd. Na obou těchto platformách dochází k výměně informací a k diskusi ohledně budoucího rozvoje Brněnské metropolitní oblasti. Právě tato jednání jsou z hlediska principu partnerství v území vnímána ze strany zúčastněných jako velmi přínosná.

Význam metropolitní spolupráce a nástroje ITI potvrzují výsledky z dotazníkových šetření mezi starostkami a starosty jednotlivých obcí. Dle výsledků z dotazníkových šetření, které OITI pravidelně realizuje, se za dobu implementace ISR BMO zvýšilo mezi obcemi povědomí o Brněnské metropolitní oblasti, stejně tak i informovanost o nástroji ITI. Důležité je zdůraznit, že 93 % obcí považuje společné řešený vybraných témat za účelné, o čemž svědčí i stále zvyšující se ochota obcí zapojit se do spolupráce v rámci BMO

Co se týká spolupráce napříč nositelskými městy, tak ta mezi sebou vytvořila neformální platformu, která se v průběhu programového období scházela a diskutovala nejen o nástroji ITI. V PO 2014-2020 byla města rozdělena na nositelská města ITI a města IPRÚ. Přičemž intenzivnější spolupráce mezi těmito typy nositelských měst byla realizována při přípravě programového období 2021+, kdy nyní již bývalá nositelská města IPRÚ byla zařazena mezi nositelská města využívající nástroj ITI.

Do jaké míry implementace nástroje ITI přispěla k integrovanosti realizovaných projektů? Podařilo se jí dosáhnout? Do jaké míry přispěly intervence (projekty) v jednotlivých Operačních programech k dosažení synergických účinků, kterých by nebylo dosaženo prostřednictvím projektů individuálních?

Integrovanost na úrovni ISR BMO spočívala 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 byly 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 dělily na základě síly vazeb mezi specifickým cílem a opatřením. Přes tento systém byla zajištěna integrovanost na úrovni strategie.

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

Dále je třeba poznamenat, že integrovaných efektů bylo 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 realizovaly 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.

Zjištění z mid-term evaluace ISR BMO, že lze konstatovat, že integrovanost na úrovni strategie, resp. integrovaných projektů, se dařilo naplňovat ve vysoké míře, je možné potvrdit. Existovaly 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 koordinace jednotlivých témat k nejsilnější stránce celého nástroje ITI.

Závěr:

Implementace nástroje ITI přispěla k integrovanosti realizovaných projektů – výrok platí velmi.

Intervence v jednotlivých operačních programech přispěly k synergickým účinkům – výrok platí středně.

3.7 DO JAKÉ MÍRY DOŠLO K NAPLNĚNÍ STRATEGICKÝCH CÍLŮ A VIZE ISG JAKO CELKU?

Došlo během sledovaného období k posunu v naplňování vize strategie ISg? Jakým způsobem se dařilo naplňovat indikátory přiřazené k jednotlivým strategickým cílům ISg (pokud byly stanoveny)?

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

Strategické cíle jsou stanoveny na úrovni jednotlivých prioritních oblastí:

Prioritní oblast	**Strategický cíl**
Doprava a mobilita	A: Zvýšit mobilitu obyvatel, firem a dalších subjektů v BMO a zvýšit plynulost a bezpečnost v dopravě
Životní prostředí	B: Zvýšit kvalitu životního prostředí, snížit environmentální zátěž a eliminovat environmentální rizika v BMO

Konkurenceschopnost a vzdělávání	C: Podpořit dostupnost a kvalitu infrastruktury a služeb pro rozvoj konkurenceschopných odvětví v BMO, zvýšit vybavenost, kvalitu a relevanci systému přípravy lidských zdrojů, a to v návaznosti na definici strategie inteligentní specializace regionu.
Sociální soudržnost	D: Posílit sociální soudržnost na území BMO a zvýšit dostupnost kvalitních sociálních a návazných služeb, které budou odpovídat potřebám svých obyvatel.

ISR BMO neměla ke svým strategickým cílům přiřazený přímo konkrétní indikátory. Jednotlivé strategické cíle byly naplňovány skrze konkrétně definovaná opatření, ke kterým byly navázány indikátory. Vyhodnocení indikátorů je součástí kapitoly 3.2 tohoto dokumentu.

Výsledky z mid-term evaluace víceméně korespondují s konečným stavem v naplňování strategických cílů a vize. Nejvíce se dařilo 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 lidských zdrojů, a to v návaznosti na definici strategie inteligentní specializace regionu 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.

Pro naplnění vize „prosperující, zdravá a dostupná metropole“ a jednotlivých strategických cílů bylo k 31. 12. 2024 vyhlášeno 75 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).

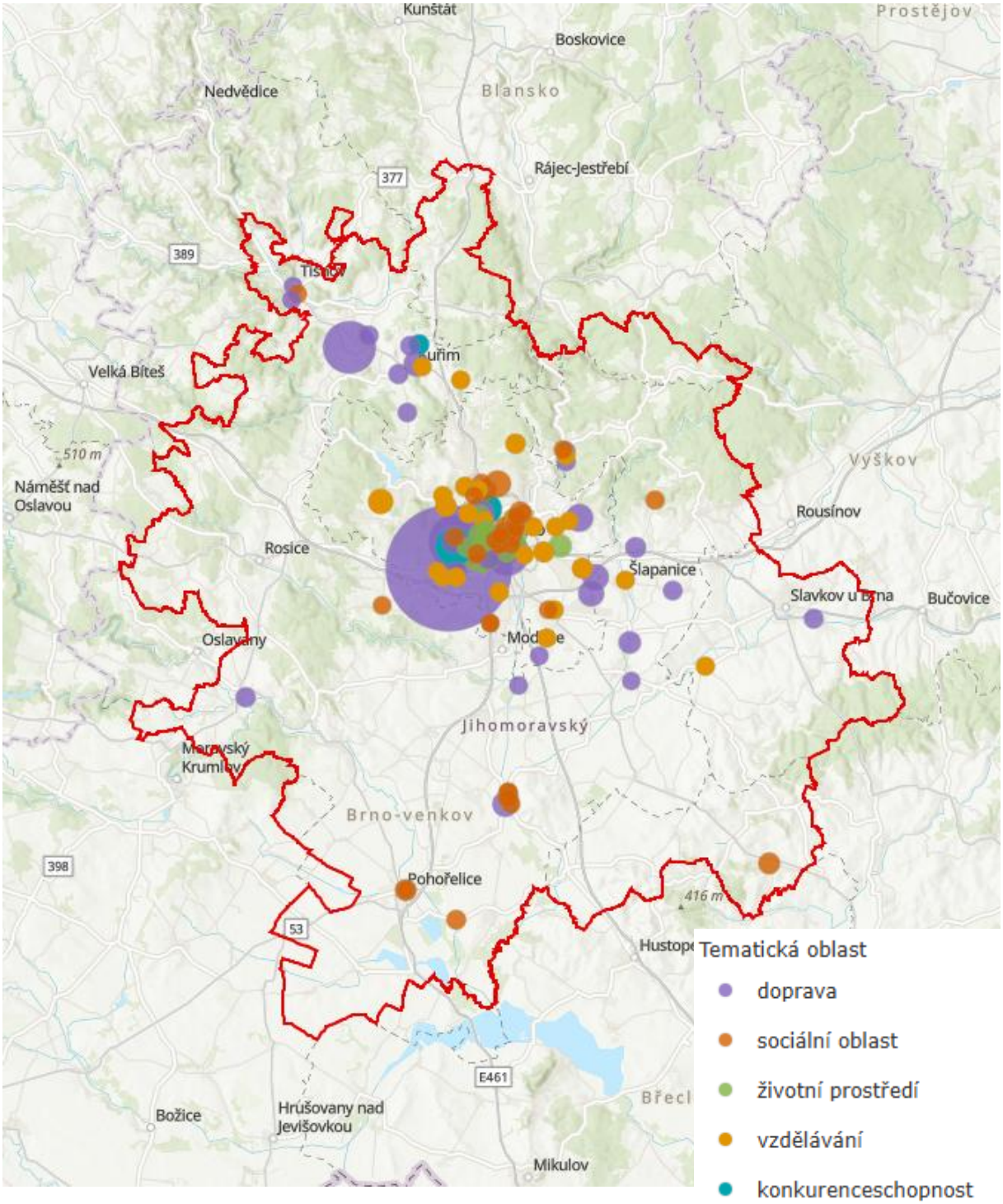
Úspěšně se tak podařilo dokončit celkem 124 projektů.

Z rozhovorů s nositeli projektů bylo potvrzeno, že vizi se dařilo naplňovat.

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

3.8 JAKÉ BYLO ÚZEMNÍ POKRYTÍ INTERVENCÍ NÁSTROJE ITI?

Jak bylo uvedené výše, v BMO se zrealizovalo celkem 124 projektů. Dlouhodobým cílem je soustředit aktivity v BMO po území tak, aby se postupně ulehčilo jádrovému městu. Cílem tedy není veškeré aktivity realizovat ve městě Brně, ale také v jeho zázemí. Důležité je tak rozvíjet polycentricitu Brněnské metropolitní oblasti. O této skutečnosti svědčí to, že celkem 37 projektů se realizovalo v zázemí města Brna.



V BMO se realizovala celá řada projektů, jež mají nadregionální přesah. Jedná se zejména o velké dopravní stavby, jež jsou využívány nejen obyvateli BMO. Dále to jsou projekty z oblasti středního školství, jež má samo o sobě silný regionální charakter, z oblasti konkurenceschopnosti pak projekt

zaměřené na vědu, výzkum a inovace. V sociální oblasti pak byla podpořena celá řada služeb, jejichž klientela rovněž nepochází pouze z BMO.

3.9 SHRNUTÍ ČÁSTI 3

K 31. 12. 2024 bylo v rámci ISR BMO registrováno celkem 181 projektů, z nichž 124 bylo ve pozitivním stavu. Přestože byl o alokaci zájem, podařilo se vyčerpat pouze 83,4 % dostupných prostředků z EU, což představuje 4,86 miliardy Kč z celkových 5,83 miliardy Kč. Nejvyšší míra čerpání byla zaznamenána v dopravě, vzdělávání a infrastruktuře sociálních služeb.

Plnění indikátorů

Většina opatření naplnila nebo přeplnila cílové hodnoty indikátorů. Výjimky tvořily projekty, které nebyly realizovány kvůli technickým, administrativním nebo legislativním překážkám. V průběhu implementace došlo k několika změnám indikátorů, zejména v rámci IROP, kde bylo nutné každoročně upravovat cílové hodnoty podle aktuálního vývoje.

Účelnost a účinnost vynaložených prostředků

Finanční prostředky byly vynaloženy účelně a účinně. Projekty přinesly očekávané výstupy a výsledky, často i neplánované pozitivní efekty, jako je zvýšený mediální zájem, rozvoj spolupráce mezi obcemi a vznik nových pracovních míst. Negativní dopady byly spíše lokálního charakteru – například zvýšená hluková zátěž nebo vyšší náklady na údržbu infrastruktury.

Naplnění specifických cílů strategie

Intervence v jednotlivých operačních programech přispěly k naplňování specifických cílů ISR BMO. V dopravě se podařilo realizovat přestupní terminály, cyklostezky a výstavbu a modernizaci kolejové dopravy. V oblasti vzdělávání došlo ke zlepšení kapacit odborných učeben. V sociální oblasti byly realizovány investiční i měkké projekty, které reagovaly na potřeby cílových skupin. V oblasti životního prostředí se cíle plnily částečně, zejména kvůli komplikované přípravě projektů.

Přidaná hodnota nástroje ITI

Nástroj ITI výrazně přispěl k rozvoji metropolitní spolupráce. Podpořil komunikaci mezi obcemi, zrychlil plánování strategických projektů a umožnil jejich realizaci. Díky ITI vznikla platforma spolupráce mezi městem Brnem, okolními obcemi, krajem a dalšími partnery. Integrovanost projektů byla zajištěna jak na úrovni strategie, tak v rámci konkrétních realizací.

Naplnění strategických cílů a vize

Strategické cíle ISR BMO byly naplňovány prostřednictvím jednotlivých opatření. Nejvíce se dařilo v oblasti dopravy a mobility. V oblasti konkurenceschopnosti a sociální soudržnosti byly cíle naplňovány postupně. V oblasti životního prostředí se cíle plnily omezeně. Celkově lze konstatovat, že vize „prosperující, zdravá a dostupná metropole“ byla naplňována středně úspěšně.

Územní pokrytí

Z celkového počtu 124 realizovaných projektů se 37 uskutečnilo v zázemí města Brna, což potvrzuje snahu o polycentrický rozvoj metropolitní oblasti. Mnohé projekty mají nadregionální dopad – například dopravní stavby, školství, věda a výzkum či sociální služby.

Závěr:

ISR BMO 2014 – 2020 se dařilo úspěšně realizovat a naplňovat její cíle – výrok platí VELMI.

4. PŘÍPADOVÉ STUDIE NA INTEGROVANÁ ŘEŠENÍ

4.1 VÝCHODISKA K PŘÍPADOVÝM STUDIÍM

4.1.1 METODICKÝ PŘÍSTUP KE ZPRACOVÁNÍ PŘÍPADOVÝCH STUDIÍ

Řešení byla zvolena na základě mid-term evaluace ISR BMO a na základě diskuze pracovníků OITI MMB.

Případové studie byly zpracovány ve struktuře dle doporučení MMR. Pro popis řešení byly informace z projektových fiší (záměrů), z informací z monitorovacího systému CSSF, z charakteristik projektů v projektových materiálech či na webech projektů a z dalších podkladů OITI. Proběhly rovněž rozhovory s vybranými nositeli projektů či projektovými manažery.

4.2 PŘÍPADOVÉ STUDIE

PŘÍPADOVÁ STUDIE 1: DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ V LOKALITĚ TRNITÁ

A. Identifikační údaje

Integrované řešení: Dopravní řešení v lokalitě Trnitá

Prioritní oblasti: A) Doprava a mobilita, B) Životní prostředí

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

Metody a zdroje: V rámci zpracování případové studie bylo využito vlastního šetření za využití podkladů z projektových fiší a systému CSSF 2014-2020. Především se jednalo o tiskové verze žádostí o podporu, žádostí o změnu, zpráv o realizaci a zpráv o udržitelnosti. Na závěr byla data verifikována v rámci řízeného rozhovoru s nositelem projektu.

Projekty tvořící integrované řešení:

Název a číslo projektu	**Tramvajová trať Plotní CZ.04.1.40/0.0/0.0/16_018/0000120**
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	12. 3. 2018 – 30. 6. 2021
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 CZ.06.1.37/0.0/0.0/16_045/0009813**
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	1. 6. 2017–31. 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** **CZ.01.3.15/0.0/0.0/17_095/0012592**
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	14. 12. 2017–31. 8. 2021
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://cobude.brno.cz/projekt/soubor-staveb-plotni/

DotaceEU - Modernizace ÚAN Zvonařka Brno

Přechod z parovodů na horkovody | Co bude, Brno?

Dopravní řešení v lokalitě Trnitá - Brněnská metropolitní oblast

B. Výchozí situace – popis problému

Průjezd ulicemi Plotní či Dornych kolem autobusového nádraží Zvonařka byl komplikovaný jak pro řidiče mířící z centra Brna na jih, tak pro řidiče jedoucí po velkém městském okruhu. Křižovatka velkého městského kruhu s ulicí Dornych neměla dostatečnou kapacitu, a situaci navíc komplikovala tramvaj, která touto křižovatkou také projížděla.

Obtížná a nepřehledná byla situace i pro chodce, kteří mířili do Vaňkovky či na autobusové nádraží Zvonařka. Ze vzdálené zastávky MHD se totiž na Zvonařku a do Vaňkovky dostali jedině 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. Výchozí stav nádraží však zdaleka neodpovídal standardům cestování v 21. století.

C. Popis integrovaného řešení

1. Význam projektů na naplnění specifického cíle strategie BMO (velmi významný)

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

Specifický cíl: Prohloubit integraci veřejné dopravy a její vazbu na další druhy dopravy

Naplnění specifického cíle (velmi):

Došlo k posílení propojení různých druhů veřejné dopravy (zejména dálkových autobusových linek a městské hromadné dopravy) a posílení propojení individuální automobilové dopravy, veřejné dopravy a nemotorové dopravy.

Specifický cíl: Zlepšit kvalitu ovzduší

Naplnění specifického cíle (středně):

Záměnou teplonosného média (parovodního za horkovodní) došlo k podstatnému snížení tepelných ztrát na potrubních rozvodech a byly odstraněny potíže s vracením kondenzátu z důvodu poruchovosti a nízké životnosti kondenzátní sítě. Tím došlo k úsporám energií a nepřímo k snížení emisí.

Specifický cíl: Zvýšit konkurenceschopnost BMO prostřednictvím zvýšení mobility

Naplnění specifického cíle (středně):

Díky změnám v systému veřejné dopravy se zlepšila průjezdnost silničních komunikací v celé oblasti a byla zvýšena konkurenceschopnost území pro ekonomické aktivity.

2. Vazba na další projekty/opatření ISg

Vazba na další projekty:

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

Realizovaná telematika a informační systémy na autobusovém nádraží byly 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 spolupracovaly čtyři subjekty, které si mezi sebou rozdělily i náklady. Podíleli se na něm spolu s městem Brnem i Dopravní podnik města Brna, Teplárny Brno a ŘSD. Přibližně polovinu investice zaplatilo Brno, které zajistilo stavbu páteřní infrastruktury a občanské vybavenosti (osvětlení, chodníky atd.). Na náklady Dopravního podniku města Brna byla postavena tramvajová trať, na náklady Tepláren Brno nové horkovody a Ředitelství silnic a dálnic investovalo do zkapacitnění komunikace I. třídy – tedy Velkého městského okruhu.

Projekt Tepláren navazoval a byl komplementární s výměnou zastaralých parovodů v Brně za modernější a efektivnější horkovody, která byla zahájena v roce 2010. Cílem této rozsáhlé investiční akce je snížení tepelných ztrát v distribuční soustavě a výměníkových stanicích. Přestavba na horkovody přinese efektivnější distribuci tepelné energie, úspory ve výdajích koncových zákazníků i ekonomičtější provoz společnosti Teplárny Brno. Dokončení projektu je plánováno na rok 2027.

***Vazba na další* opatření ISR BMO:**

Opatření A.1: Terminály veřejné dopravy a systémy P+R

Opatření A.3: Dopravní prostředky veřejné dopravy

Opatření A.4: Dopravní telematika a informační systémy

Opatření B.5: Snížení imisní zátěže území

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 (včetně jejich kvantifikace)

Projekt	Cílové skupiny
Tramvajová trať Plotní	Přítomní obyvatelé na území města Brna – 452 500 (průměrná denní hodnota, rok 2021)
Modernizace ÚAN Zvonařka Brno	
Tramvaj Plotní - soubor staveb - etapa 2-4	

Název projektů a hlavní aktivity

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

Tramvajová trať Plotní

Největším problémem bylo dočasné zhoršení dopravní obslužnosti. Trať křížila Velký městský okruh v jeho jižní části, který neměl žádnou alternativu objížďky, což způsobovalo výrazné dopravní kongesce.

Další komplikace nastaly při plnění harmonogramu realizace projektu – dokončení stavebních prací bylo dvakrát posunuto. Konečný termín realizace projektu byl 30. 6. 2021. Důvody spočívaly jednak ve snaze o zachování co největší možné dopravní obslužnosti v okolí stavby za využití stávajících komunikací a zároveň ve zajištění dostupnosti území pro složky IZS. Zpoždění realizace projektu způsobily rovněž dopady pandemie COVID-19 a vyhlášení nouzového stavu. Mezi hlavní faktory zpoždění patřily výpadky pracovních sil způsobené uzavřením hranic se Slovenskem a nemožnost provádět odstávky inženýrských sítí (voda, plyn, elektřina), což vedlo k přerušení a zpoždění následných stavebních prací. Při realizaci projektu také docházelo k úpravám finančního plánu.

V současnosti přetrvává problém s kabelovody. Ty musely být kvůli souběhu sítí a kmenové kanalizace uloženy až do hloubky 7 metrů, tedy pod hladinou spodní vody, což si vyžádalo jejich opakovanou výměnu kvůli zaplavování. Následně byly instalovány vodotěsné podvodní kabely, u nichž však zůstává otázkou jejich životnost. Kabelové komory jsou stále částečně zaplavené, i když v menší míře – město nechalo mimo nákladů tohoto projektu provést monitoring a zajišťuje odčerpávání vody.

Modernizace ÚAN Zvonařka Brno

U tohoto projektu došlo k časovému posunu realizace, avšak termín dokončení zůstal beze změny. Vzhledem k významnému posunu termínu schválení žádosti o dotaci (oproti předpokládanému termínu), a tedy i celkovému posunu zahájení prací na projektu, byly sloučeny první a druhá etapa projektu, a následně také třetí a čtvrtá etapa projektu. Také došlo ke změnám finančního plánu, které byly způsobeny jednak klimatickými podmínkami ovlivňujícími stavební práce, a dále zpožděním dodávky svítidel a prací na ocelové konstrukci.

Tramvaj Plotní - soubor staveb - etapa 2-4

Při realizaci projektu přestavby parovodů byla nutná koordinace s ostatními stavebními aktivitami souvisejícími s přesunem tramvajové trati z ulice Dornych na ulici Plotní. Jejich zpoždění proto výrazně ovlivnilo harmonogram stavby společnosti Teplárny Brno, a.s. Další zdržení přinesla protiepidemická opatření vlády ČR a Jihomoravského kraje, která si vyžádala úpravu pracovních postupů a dočasné pozastavení některých činností. V důsledku toho nebylo možné manipulovat s částmi důležité infrastruktury. Kvůli těmto okolnostem nebylo možné dokončit stavbu a získat kolaudaci všech stavebních objektů v původním termínu, a proto bylo požádáno o prodloužení termínu ukončení projektu do 31. 8. 2021.

Veškeré problémy v realizaci projektů se podařilo operativně vyřešit a projekty byly úspěšně ukončeny.

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

Výstupem projektů je realizace nové tramvajové tratě v ulici Plotní o délce 1,417 km, 1 rekonstruovaného přestupního terminálu ve veřejné dopravě, 30 parkovacích míst pro jízdní kola, 65 parkovacích míst pro automobily a 1 nové soustavy zásobování teplem.

Výsledkem je snížení počtu přepravených osob na 4 550 418 osob ročně (-1 700 182)**,** zkvalitnění a zrychlení dopravy z jižních částí do centra města Brna, plynulejší a rychlejší provoz vozidel veřejné i individuální dopravy, zvýšení atraktivity, komfortu a bezpečnosti autobusového nádraží, efektivnější distribuce tepelné energie, úspory ve výdajích koncových zákazníků i ekonomičtější provoz společnosti Teplárny Brno.

Klíčové faktory:

- V přípravné fázi: Pečlivé časové i věcné sladění jednotlivých projektů, kvalita stavební a další přípravné dokumentace, rychlost povolovacích řízení, zkušený projektový tým, výběr zkušeného zpracovatele, projednávání všech výstupů v průběhu přípravy, koordinace s dalšími správci sítí (při přestavbě parovodů)
- V realizační fázi: Pravidelná komunikace se žadateli ze strany koordinátora a administrátora ITI – kontrola termínů, formálních a věcných náležitostí PZ; koordinace ze strany správce stavby – kontrola termínů, rozpočtu projektu, koordinace provozu během stavby;
- V provozní fázi: Funkčnost a provázanost v rámci Integrovaného dopravního systému JMK, vysoká dopravní poptávka po MHD, finanční udržitelnost, pravidelná údržba;
- Ve všech fázích: Dobrá komunikace, koordinace, vazby na klíčové partnery v území, schopnost pružně reagovat na problémy (technické, legislativní, finanční), identifikace a prevence rizik.

H. Zhodnocení plnění indikátorů

Indikátory výstupů byly splněny na více než 100 %. Indikátor č. 74500 v projektu „Tramvajová trať Plotní“ byl původně v projektové žádosti uveden v délce 1,413 km. Dle projektové dokumentace vznikl rozdíl, který je dán skutečným zaměřením realizované trati včetně možného drobného přesahu proti projektu v místě napojení na stávající trať na obou koncích přesunovaného úseku. V rámci projektu „Modernizace ÚAN Zvonařka Brno“ bylo vytvořeno 30 parkovacích míst pro jízdní kola a 65 parkovacích míst dvojího typu pro individuální automobilovou dopravu; K+R v počtu 10 ks a P+R v počtu 55 ks (indikátor č. 74001).

Indikátor výsledků *Počet osob přepravených veřejnou dopravou* byl splněn na 93,60 %, a to v důsledku nižšího počtu cestujících způsobeného pandemií covidu. Díky projektu „Tramvaj Plotní - soubor staveb - etapa 2-4“ se zatím ročně ušetřilo 1429,1 GJ primární energie a množství emisí skleníkových plynů se snížilo o 441,083 tun ekvivalentu CO_2 (hodnoty k 9.8.2025).

Projekt	**Indikátory a jejich plánované plnění**
Tramvajová trať Plotní	(74500) Celková délka nových nebo modernizovaných linek metra, tramvajových tratí nebo trolejbusových tratí: plánovaná cílová hodnota **1,413 km** a dosažená cílová hodnota **1,417 km** **Vše splněno na 100,28 %.**
Modernizace ÚAN Zvonařka Brno	(75201) Počet nových nebo rekonstruovaných přestupních terminálů ve veřejné dopravě: plánovaná cílová hodnota **1** a dosažená cílová hodnota **1** (76401) Počet parkovacích míst pro jízdní kola: plánovaná cílová hodnota **30** a dosažená cílová hodnota **30** (74001) Počet vytvořených parkovacích míst: plánovaná cílová hodnota **60** a dosažená cílová hodnota **65** (75110) Počet osob přepravených veřejnou dopravou: výchozí hodnota 6 250 600,00 osob/rok, plánovaná cílová hodnota 6 900 000,00 osob/rok a dosažená cílová hodnota 4 550 418,00 osob/rok **Vše splněno na 93,60 %.**

Projekt	Indikátory a jejich plánované plnění
Tramvaj Plotní - soubor staveb - etapa 2-4	(36010) Odhadované roční snížení emisí skleníkových plynů: dosažená cílová hodnota 441,083 tun ekvivalentu CO_2/rok, cílová hodnota nebyla stanovena (32301) Úspora primární energie: plánovaná cílová hodnota 7145,5 GJ/rok a dosažená cílová hodnota 1429,1 GJ/rok (33906) Nové nebo rekonstruované soustavy zásobování teplem: plánovaná cílová hodnota 0 soustav a dosažená cílová hodnota 1 soustava

I. Závěr – zhodnocení naplnění cílů projektu

Realizací projektu „Tramvajová trať Plotní" došlo ke zkvalitnění a zrychlení dopravy z jižních částí města Brna do centra, a to v elektrické trakci MHD. V podstatné části ulice Plotní byly vybudovány protihlukové stěny v takovém rozsahu, aby byly dodrženy legislativní limity na úroveň hladiny hluku generované tramvajovou dopravou. Byl zajištěn plně bezbariérový přístup mezi MHD a autobusovým nádražím. Lze tedy konstatovat, že cíl projektu byl naplněn.

Cíl projektu „Modernizace ÚAN Zvonařka" byl také naplněn – zlepšila se funkčnost, orientace i celkový vzhled prostoru. Bylo opraveno a prosvětleno zastřešení, vznikla nová odbavovací hala s kvalitními službami a přehlednými informacemi v češtině i angličtině. Zvýšila se úroveň bezpečnosti díky instalaci kamerového systému a zřízení centrálního přechodu pro chodce. Orientaci cestujících usnadňuje zavedené barevné značení. Vznikla parkovací místa typu P+R a K+R a přibyly stojany na kola. Terminál je nyní atraktivnější pro cestující i dopravce.

Cíl projektu „Tramvaj Plotní - soubor staveb - etapa 2-4" byl naplněn výměnou zastaralého parovodního potrubí za moderní horkovodní rozvody, čímž došlo ke snížení tepelných ztrát a zvýšení efektivity dodávek tepla.

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

Provázání tří samostatných projektů realizovaných různými subjekty, v rámci tří odlišných operačních programů, představovalo komplexní úkol, jak z hlediska koordinace časové, tak věcné. Integrované dopravní řešení v lokalitě Trnitá je efektivní nejen z hlediska provedení, ale i tím, že spojuje více prospěšných cílů. Projekty zlepšily podmínky pro využívání veřejné hromadné dopravy, kterou propojily s dalšími druhy dopravních prostředků. V plánu je navíc přesunutí hlavního vlakového nádraží do stejné oblasti, takže ve výsledku dojde k výraznému zlepšení dopravní dostupnosti, která posílí konkurenceschopnost celé Brněnské metropolitní oblasti. Realizovaná výměna parovodů za horkovody v rámci Integrovaného řešení má také pozitivní dopad na životní prostředí ve městě. Přispívá totiž ke snížení tepelných ztrát, zvýšení provozní efektivity a nižší spotřebě primárního paliva, což vede ke snížení emisí CO_2.

K. Zhodnocení účelnosti vynaložených finančních prostředků (tj. do jaké míry intervence splnila svůj účel, ve smyslu evaluačních otázek v části 3)

Dosažené hodnoty indikátorů ve většině případů korespondují s plánovanými cílovými hodnotami indikátorů. Všechny indikátory výstupů byly v projektech dosaženy, některé byly naplněny i z více než 100 %. Indikátor výsledků *Počet osob přepravených veřejnou dopravou* byl splněn na 93,60 %, a to v důsledku nižšího počtu cestujících způsobeného pandemií covidu. Indikátor výsledků *Úspora primární energie,* s cílovým datem stanoveným na 31. 8. 2026, byl dosud splněn na 20 %. Projekty přispěly k naplnění tří specifických cílů ISR BMO: *Prohloubit integraci veřejné dopravy a její vazbu na další druhy dopravy, Zlepšit kvalitu ovzduší a Zvýšit konkurenceschopnost BMO prostřednictvím zvýšení mobility*. Rovněž se podílely na naplnění tří opatření ISR BMO: *A.1 Terminály veřejné dopravy a systémy P+R,*

A.2: Infrastruktura městské a příměstské veřejné dopravy a B.5: Snížení imisní zátěže území. K naplnění aktivit těchto opatření přispělo integrované řešení modernizací terminálu veřejné dopravy, výstavbou nové tramvajové tratě a přestavbou parovodního systému zásobování tepelné energie na horkovodní systém.

Integrované řešení má největší přínos zejména pro cestující VHD, a to díky nové tramvajové trati a modernizovanému autobusovému nádraží. Nová tramvajová trať je lépe segregovaná od silniční dopravy, což přispělo ke zlepšení dopravní obslužnosti městské části Brno-jih, zrychlení tramvajové dopravy a celkové bezpečnosti dopravního provozu. Výstupy projektů rovněž zajistily lepší propojení individuální automobilové dopravy, VHD a nemotorové dopravy. Použití moderních stavebních technologií navíc zajistilo snížení negativních dopadů na obyvatele příslušné oblasti (hluk, otřesy).

Opatření jako je podpora VHD a náhrada parovodů horkovody mají také pozitivní vliv na životní prostředí a zdraví obyvatel, a to díky snížení emisí CO_2 a znečisťujících látek do ovzduší. Výměna parovodů zároveň přinesla úspory ve výdajích koncových zákazníků společnosti Teplárny Brno, a.s. Díky využití nástroje ITI bylo možné sladit cíle, harmonogramy i technické parametry jednotlivých intervencí tak, aby vytvářely vzájemně synergický celek. Integrovaný přístup umožnil maximální zefektivnění investic a současně významné posílení funkční propojenosti území.

L. Zhodnocení účinnosti vynaložených finančních prostředků a zhodnocení do jaké míry přinesly i neplánované (pozitivní i negativní) účinky – ve smyslu evaluačních otázek v části 3

Realizace projektů přinesla významné pozitivní účinky na funkčnost, bezpečnost a kvalitu mobility v BMO. Segregace tratě od automobilové dopravy umožnila vytvořit rychlé, kapacitní a bezemisní dopravní spojení. Trať se stala plnohodnotní součástí páteřního tramvajového systému, který je nejkapacitnějším a nejrychlejším druhem dopravy ve městě Brně. Došlo ke zvýšení atraktivity veřejné hromadné dopravy, a to jak z hlediska komfortu, tak i plynulosti provozu. Pro obyvatelé BMO je nyní jednodušší a pohodlnější přestupovat mezi různými druhy dopravy – autem, MHD, kolem nebo dálkovými autobusy. Díky zajištění kvalitní dopravní obslužnosti preferují obyvatelé této oblasti využívání MHD před IAD, což má kladný dopad na životní prostředí. Dalším pozitivním účinkem je zvýšení mobility pro osoby se zdravotním postižením díky bezbariérovým úpravám a modernizovanému zázemí.

Podpořené projekty dále přinesly energetické úspory a přispěly k ekonomickému oživení území zvýšením jeho konkurenceschopnosti pro podnikatelské aktivity. Výstavba tramvajové tratě na Plotní podnítila celkový rozvoj oblasti včetně developerských projektů bytové výstavby nebo projektů financovaných MČ Brno-Jih, například parkoviště Spěšná, parku Plotní či nového veřejného prostoru. V současnosti se uvažuje o dalším prodloužení trati z Komárova, otázkou však zůstává, zda se podaří zajistit potřebné finanční prostředky. V nadcházejícím programovém období 2028+ se navíc plánuje výstavba nového hlavního vlakového nádraží v této oblasti, což výrazně zlepší dopravní dostupnost a posílí konkurenceschopnost celé Brněnské metropolitní oblasti.

PŘÍPADOVÁ STUDIE 2: TRAMVAJOVÁ TRAŤ DO KAMPUSU

A. Identifikační údaje

Integrované řešení: Tramvajová trať do Kampusu

Prioritní oblasti: A) Doprava a mobilita, B) Životní prostředí

Důvod výběru integrovaného řešení: Řešení je klíčové pro zajištění kapacitní a spolehlivé veřejné dopravy do dynamicky se rozvíjející oblasti Univerzitního kampusu a Fakultní nemocnice v Bohunicích. Má značný vliv nejen na Brno, ale i na jeho zázemí, a tudíž na celou metropolitní oblast. Regionální

autobusy končí u Kampusu, odkud mohou cestující snadno přestoupit na tramvaj. Díky tomu nemusí autobusy zajíždět do přetíženého centra, což zvyšuje spolehlivost dopravy a šetří čas cestujících i řidičů.

Metody a zdroje: V rámci zpracování případové studie bylo využito vlastního šetření za využití podkladů z projektových fiší a systému CSSF 2014-2020. Především se jednalo o tiskové verze žádostí o podporu, žádostí o změnu, zpráv o realizaci, zpráv o udržitelnosti, projektový záměr *Prodloužení tramvajové trati z Osové ke Kampusu MU v Bohunicích* a dokument k posouzení vlivů na životní prostředí. Na závěr byla data verifikována v rámci řízeného rozhovoru s nositelem projektu.

Projekty tvořící integrované řešení:

Název a číslo projektu	**Posílení napájení oblasti Netroufalky pro elektrickou trakci** **CZ.04.1.40/0.0/0.0/18_055/0000398**
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	25. 7. 2018–30. 11. 2020
Celkové výdaje	124 729 797,00 Kč
Celkové způsobilé výdaje	84 349 762,00 Kč
z toho dotace EU	50 733 008,20 Kč

Název a číslo projektu	**Prodloužení tramvajové trati z Osové ke Kampusu MU v Bohunicích** **CZ.04.1.40/0.0/0.0/18_055/0000326**
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	12. 10. 2015–16. 12. 2022
Celkové výdaje	2 014 525 671,00 Kč
Celkové způsobilé výdaje	1 362 239 493,00 Kč
z toho dotace EU	1 156 993 042,25 Kč

Webové stránky projektů:

Opd.cz - Posílení napájení oblasti Netroufalky pro elektrickou trakci

Prodloužení tramvajové trati z Osové ke Kampusu MU v Bohunicích | Dopravní podnik města Brna, a.s.

Tramvajová trať do Kampusu - Brněnská metropolitní oblast

B. Výchozí situace – popis problému

Projekt „Prodloužení tramvajové trati z Osové ke Kampusu MU v Bohunicích“ (dále jen Tramvajová trať do Kampusu) řešil problém nedostatečné kapacity veřejné dopravy v oblasti Univerzitního kampusu Bohunice a Fakultní nemocnice Brno, která je jedním z hlavních rozvojových center města Brna a Jihomoravského kraje. Tato oblast je každodenně navštěvována více než 40 000 lidmi, ale stávající autobusové a trolejbusové linky nebyly schopny pokrýt rostoucí poptávku. Dopravní spojení bylo přeplněné a pravidelně docházelo ke zpožděním, především na linkách č. 60, 61 a 25. Tento stav byl způsoben nedostatkem vyhrazených jízdních pruhů a dopravními kongescemi, které významně prodlužovaly jízdní doby. Vzhledem k plánovanému rozvoji oblasti, včetně výstavby nových kancelářských prostor, atletické haly, pavilonů Fakultní nemocnice a výstavbě P+R parkovišť, bylo nezbytné zajistit kapacitní veřejnou dopravu, která by umožnila efektivní obslužnost této oblasti a zabránila dalšímu nárůstu intenzity automobilové dopravy. Bez zajištění dostatečné kapacity veřejné dopravy by se rozvoj oblasti a plánované investice staly problematické.

Součástí integrovaného řešení byl i projekt „Posílení napájení oblasti Netroufalky pro elektrickou trakci“ (dále jen měnírna Netroufalky), který zajistil potřebnou kapacitu pro napájení stávajících i plánovaných trolejbusových tratí v oblasti. Tehdejší napájecí síť DPMB v této oblasti nebyla dimenzována na vyšší odběry elektrické energie, což způsobovalo časté výpadky napájení a poruchy na přívodních kabelech.

C. Popis integrovaného řešení

1. Význam projektů na naplnění specifického cíle strategie BMO (velmi významný)

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

Specifický cíl: Prohloubit integraci veřejné dopravy a její vazbu na další druhy dopravy

Naplnění specifického cíle (velmi):

Nová tramvajová trať zlepšila propojení městské hromadné dopravy s dalšími dopravními módy, zejména s přestupní vazbou na plánovaný terminál u železniční zastávky Brno – Starý Lískovec. Projekt tak posílil provázanost tramvajové, trolejbusové, autobusové i železniční dopravy. Výstavba měnírny Netroufalky zároveň zajistila spolehlivé napájení pro tento systém, čímž umožnila jeho další rozvoj.

Specifický cíl: Zvýšit konkurenceschopnost BMO prostřednictvím zvýšení mobility

Naplnění specifického cíle (velmi):

Kapacitní tramvajové spojení zrychlilo dopravu do významné rozvojové oblasti města s vysokou koncentrací pracovních míst, vzdělávacích a zdravotnických zařízení. Projekt odlehčil přetíženým autobusovým a trolejbusovým linkám a umožnil stabilní obsluhu i v době dopravních špiček. Tím přispěl ke zlepšení dostupnosti oblasti a zvýšení její atraktivity pro investory, zaměstnance a studenty.

2. Vazba na další projekty/opatření ISg

Vazba na další projekty:

V případě tramvajové trati do Kampusu se jedná o strategický projekt plnohodnotné integrace celé oblasti do města Brna. Klíčové je provázání s projekty rozvoje Univerzitního kampusu MU, například projektem MUNI BioPharma Hub, dále Fakultní nemocnice Brno, sportovní haly Campus, rozšiřování komerční zóny, budoucí výstavby objektů pro bydlení v lokalitě „Západní brány“.

Projekt financován mimo ITI:

Automatické počítání cestujících - I. Etapa – DMPB má v současné době v rámci IROP schválen projekt, jehož obsahem je instalace systému na kontinuální počítání cestujících ve všech tramvajích. Realizace tohoto projektu včetně ukončení zkušebního provozu by měla být dokončena do konce září 2025. Na

základě výstupů z tohoto automatizovaného systému budou v následující zprávě o udržitelnosti uvedeny přesné počty přepravených osob na nově postaveném úseku tramvajové trati.

***Vazba na další* opatření ISR BMO:**

Opatření A.1: Terminály veřejné dopravy a systémy P+R

Opatření A.3: Dopravní prostředky veřejné dopravy

Opatření A.4: Dopravní telematika a informační systémy

Opatření B.5: Snížení imisní zátěže území

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

Projekt	Cíle projektů
Posílení napájení oblasti Netroufalky pro elektrickou trakci	Vytvořit podmínky pro další rozvoj veřejné dopravy v elektrické trakci, a to prostřednictvím navýšení kapacity pro napájení trolejbusových tratí elektrickou energií v oblasti Univerzitního kampusu Bohunice.
Prodloužení tramvajové trati z Osové ke Kampusu MU v Bohunicích	Vytvořit podmínky pro vyšší využívání veřejné hromadné dopravy ve městech v elektrické trakci, a to prostřednictvím vybudování nové tramvajové trati na území města Brna v jeho jihozápadní části.

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

Projekt	Cílové skupiny
Posílení napájení oblasti Netroufalky pro elektrickou trakci	Přítomní obyvatelé na území města Brna – 452 500 (průměrná denní hodnota, rok 2021)
Prodloužení tramvajové trati z Osové ke Kampusu MU v Bohunicích	

Název projektů a hlavní aktivity

Posílení napájení oblasti Netroufalky pro elektrickou trakci

- výstavba nové měnírny Netroufalky
- nová kabelová trasa ve směru ulice Osová o délce cca 693 m
- nová kabelová trasa ve směru ulic Kamenice a Rybnická o délce cca 1 080 m

Prodloužení tramvajové trati z Osové ke Kampusu MU v Bohunicích

- výstavba komunikací, zpevněných ploch a mostů
- výstavba a rekonstrukce trolejového vedení
- výstavba a přeložky veřejného osvětlení
- výstavba a přeložky kanalizací v ulicích
- výstavba a odvodnění tunelu
- přeložka vodovodu DN150, DN 200 a DN250
- rekonstrukce vodovodní přípojky Masarykovy univerzity
- vegetační a sadové úpravy
- související úpravy pozemních objektů, přesun sběrného dvora v ul. Okrouhlá
- výstavba a rekonstrukce světelných zabezpečovacích zařízení včetně výstavby související kabeláže

- výstavba sdělovacích zařízení (kamerové systémy, informační zařízení, EZS)
- realizace dopravního značení

F. Popis řešených problémů při realizaci projektů

Posílení napájení oblasti Netroufalky pro elektrickou trakci

V průběhu realizace projektu došlo k problémům, které si vyžádaly úpravy finančního plánu. Hlavním důvodem bylo pozdní zveřejnění Rámcové smlouvy o financování mezi SFDI a DPMB, a.s. v registru smluv (16. listopadu 2021) a v té době dosud neschválený státní rozpočet na rok 2022. Finanční plán projektu byl také upraven vedle aktualizace dokumentace k žádosti na základě reakce na připomínky Hodnotící komise.

Prodloužení tramvajové trati z Osové ke Kampusu MU v Bohunicích

Hlavním problémem při výstavbě bylo dočasné zvýšení hluku pro obyvatele přilehlých bytových domů, jelikož výstavba tratě byla realizována v zastavěném území. Po dobu stavebních prací se zároveň zhoršila dopravní obslužnost západní části sídliště, protože doprava byla odkloněna do Kampusu. Dále u projektu došlo k opoždění harmonogramu realizace kvůli mimořádné situaci způsobené pandemií covid-19 a s ní souvisejícím nouzovým stavem v ČR. V ŽoZ bylo předpokládané datum fyzického ukončení projektu posunuto z 17. 12. 2022 na 17. 3. 2023. Nouzový stav vedl k vážným personálním a technologickým problémům na straně zhotovitele, zejména kvůli omezené dostupnosti pracovníků ze zahraničí, narušení dodavatelských řetězců a ztíženému provozu správních orgánů. V rámci realizace stavebních prací nebylo možné provádět odstávky a stavební práce na přeložkách inženýrských sítí, ani v předpokládaném rozsahu realizovat konstrukční práce na objektech podzemních staveb. V celkových časových dopadech tedy došlo ke zpoždění uvedených stavebních prací a prací na ně navazujících. Navzdory těmto komplikacím se nakonec podařilo projekt dokončit v původním termínu 16. 12. 2022.

Dalším problémem při realizaci byla skutečnost, že zhotovitel během stavby upravil skladbu zařízení staveniště s ohledem na postup prací na jednotlivých objektech. Tato změna vedla k vyšším provozním nákladům, které nebylo možné pokrýt z původní rozpočtové položky, a proto byla požadována jejich úhrada z nepředvídatelných výdajů.

Veškeré problémy v realizaci projektů se podařilo operativně vyřešit a projekty byly zdárně ukončeny.

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

Výstupem projektů je 1 nové zařízení obslužné a napájecí infrastruktury městské drážní dopravy a nová tramvajová trať o délce 1,373 km.

Výsledkem je navýšení počtu cestujících MHD v elektrické trakci o 4,723 mil. osob ročně, odlehčení autobusové a trolejbusové dopravy, zkapacitnění napájecí sítě a stabilní napájení pro stávající i plánované trolejbusové tratě v oblasti, zjednodušení a zrychlení spojení dané oblasti s centrem města, snížení hluku a zlepšení bezbariérovosti.

Klíčové faktory:

- V přípravné fázi: Prosazení projektu v orgánech města, získaní všech stavebních povolení, vyřešení vlastnických vztahů k pozemkům dotčených stavbou, kvalita stavební a další přípravné dokumentace, rychlost povolovacích řízení, zkušený projektový tým, výběr zkušeného zpracovatele, pečlivé projednávání všech výstupů v průběhu přípravy;
- V realizační fázi: Pravidelná komunikace se žadateli ze strany koordinátora a administrátora ITI – kontrola termínů, formálních a věcných náležitostí PZ; koordinace ze strany správce stavby – kontrola termínů, rozpočtu projektu;

- V provozní fázi: Funkčnost a provázanost projektů v rámci Integrovaného dopravního systému JMK, vysoká dopravní poptávka po MHD, finanční udržitelnost, pravidelná údržba;
- Ve všech fázích: dobrá komunikace, koordinace, vazby na klíčové partnery v území, schopnost pružně reagovat na problémy (technické, legislativní, finanční), identifikace a prevence rizik.

H. Zhodnocení plnění indikátorů

Plnění indikátorů výstupů mírně překročilo plánované cílové hodnoty (100,44 %). Hodnota indikátoru délky trati je nepatrně vyšší, protože při podání žádosti vycházela z dokumentace pro územní rozhodnutí, zatímco finální délka byla určena až po realizaci podle geometrického zaměření skutečného stavu.

Indikátor výsledků *Počet cestujících MHD v elektrické trakci na podpořených projektech* byl splněn na 100 %.

Projekt	**Indikátory a jejich plánované plnění**
Posílení napájení oblasti Netroufalky pro elektrickou trakci	(74501) Počet nových či zmodernizovaných zařízení obslužné a napájecí infrastruktury městské drážní dopravy: plánovaná cílová hodnota **1 ks** a dosažená cílová hodnota **1 ks** **Vše splněno na 100 %.**
Prodloužení tramvajové trati z Osové ke Kampusu MU v Bohunicích	(74500) Celková délka nových nebo modernizovaných linek metra, tramvajových tratí nebo trolejbusových tratí: plánovaná cílová hodnota **1,367 km** a dosažená cílová hodnota **1,373 km** (74600) Celková délka nových nebo modernizovaných tratí metra a tramvajových tratí: plánovaná cílová hodnota **1,3**67 km a dosažená cílová hodnota **1,373 km** (74511) Počet cestujících MHD v elektrické trakci na podpořených projektech: plánovaná cílová hodnota **4,723 mil. osob/rok** a dosažená cílová hodnota **4,723 mil. osob/rok** **Vše splněno na 100,44 %.**

I. Závěr – zhodnocení naplnění cílů projektu

Vybudováním měnírny byl naplněn hlavní cíl projektu „Posílení napájení oblasti Netroufalky pro elektrickou trakci“, a to zvýšení spolehlivosti napájení trolejbusové sítě v této oblasti. Došlo k redukci výpadků v napájení, což přispělo ke zkrácení reálných jízdních dob a ke zvýšení kvality i konkurenceschopnosti veřejné dopravy ve srovnání s dopravou individuální. Současně byla snížena i zátěž měníren i kabelových tras v okolí (Pisárky, Kamenný Vrch, Bohunice).

Cíl projektu „Prodloužení tramvajové trati z Osové ke Kampusu MU v Bohunicích“ byl naplněn vybudováním nové tramvajové trati, která významně přispěla ke zvýšení přepravní kapacity veřejné dopravy do této oblasti.

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

Vybudování tramvajové trati do Univerzitního kampusu v Bohunicích významně posílilo kapacitu a spolehlivost veřejné dopravy v jedné z nejrychleji se rozvíjejících částí Brna. Projekt zefektivnil spojení s centrem města, odlehčil přetíženým linkám a vytvořil předpoklady pro udržitelný rozvoj území. Součástí integrovaného řešení bylo posílení napájení oblasti Netroufalky prostřednictvím nové měnírny, která odstranila problémy s přetíženou sítí a zajistila stabilní provoz elektrické trakce. Oba projekty společně přispěly ke zvýšení odolnosti dopravní infrastruktury a lepší dostupnosti Brněnské metropolitní oblasti.

K. Zhodnocení účelnosti vynaložených finančních prostředků (tj. do jaké míry intervence splnila svůj účel, ve smyslu evaluačních otázek v části 3)

Dosažené hodnoty indikátorů odpovídají plánovaným cílovým hodnotám indikátorů. Dosažené hodnoty indikátorů výstupů mírně překročily cílové hodnoty, a to z důvodu drobné odchylky u indikátoru 74500/74600, která vznikla rozdílem mezi hodnotou v projektové dokumentaci a skutečným stavem. Indikátor výsledků byl splněn na 100 % – celkově se zvýšil počet cestujících MHD v elektrické trakci přibližně o 4,7 milionu ročně. Dané projekty přispěly k naplnění dvou specifických cílů ISR BMO: *Prohloubit integraci veřejné dopravy a její vazbu na další druhy dopravy* a *Zvýšit konkurenceschopnost BMO prostřednictvím zvýšení mobility*. Rovněž se podílely na naplnění opatření ISR BMO *A.2: Infrastruktura městské a příměstské veřejné dopravy.* K naplnění aktivit tohoto opatření přispělo integrované řešení výstavbou infrastruktury veřejné dopravy na území BMO.

Integrované řešení zlepšilo dopravní dostupnost oblasti Univerzitního kampusu a Fakultní nemocnice Brno, které denně navštěvují desetitisíce osob. Všem cílovým skupinám se díky tomuto řešení zlepšily podmínky cestování – došlo ke zvýšení kapacity a komfortu dopravy, zrychlení spojení a vyšší spolehlivosti veřejné dopravy, která už není tolik ovlivněna dopravními kongescemi. Rychlejší a přímější spojení s areálem Kampusu i Fakultní nemocnice má i sociální přínos díky lepšímu přístupu ke zdravotní péči i ke vzdělání pro všechny cílové skupiny.

L. Zhodnocení účinnosti vynaložených finančních prostředků a zhodnocení do jaké míry přinesly i neplánované (pozitivní i negativní) účinky – ve smyslu evaluačních otázek v části 3

Nová tramvajová trať významně zvýšila kvalitu, spolehlivost a rychlost VHD mezi významnou rozvojovou lokalitou, centrem města a zázemím BMO. Regionální autobusové linky končí svou trasu v terminálu u Kampusu, kde cestující z okolních obcí mohou hned přestoupit na tramvaj. To motivuje obyvatele BMO k častějšímu využívání veřejné dopravy namísto automobilů. Trať zlepšuje dostupnost univerzity i nemocnice, a to včetně pohodlného přístupu pro osoby se sníženou pohyblivostí, což podporuje sociální inkluzi. Obyvatelé v okolí, zejména na Jihlavské ulici, profitují ze snížení dopravní zátěže. Projekt zároveň vytváří předpoklady pro další rozvoj území – například výstavbu parkoviště P+R, nové sportovní haly, porodnice či bytových domů. V současnosti DPMB uvažuje o zavedení častějších odjezdů tramvají na této trati, přičemž na lince by byly nasazeny nové obousměrné vozy.

Nahrazení autobusové dopravy tramvajovou navíc přispívá ke snížení emisí CO_2 a zlepšení kvality ovzduší. Z hlediska vlivu na faunu lze pozitivně hodnotit vedení trasy tramvajové tratě podzemní cestou, což omezuje negativní dopad projektu na migrační prostupnost území i rušení živočichů hlukem během provozu.

V místě stavby bylo nutné provést kácení dřevin. Tento negativní účinek byl kompenzován náhradní výsadbou přímo v prostoru stavby nebo na pozemcích určených úřadem příslušné městské části. Součástí projektu byly rovněž náklady na sanaci komunikací poškozených během výstavby. Stavba si vyžádala také zábor zemědělské půdy a došlo k mírnému zvýšení hlukové zátěže. Podle hlukové studie

však zůstává hluk způsobený provozem tramvajové trati pod hygienickými limity a má jen minimální dopad na okolní obytnou zástavbu.

PŘÍPADOVÁ STUDIE 3: SÍŤ TERMINÁLŮ A PARKOVIŠŤ P+R V BMO

A. Identifikační údaje

Integrované řešení: Síť terminálů a parkovišť P+R v BMO

Prioritní oblasti: A) Doprava a mobilita

Důvod výběru integrovaného řešení: Suburbanizace, tedy rozšiřování městské zástavby do příměstských oblastí, je jedním z klíčových procesů, který v posledních desetiletích výrazně proměňuje prostorové uspořádání metropolitních regionů. Tento trend vede ke změnám v každodenní mobilitě obyvatel, kteří stále častěji dojíždějí z okrajových částí měst a obcí v zázemí do centra za prací, vzděláním či službami. V důsledku rostoucí intenzity dojížďky se zvyšují nároky na dopravní infrastrukturu, zejména na efektivní propojení individuální automobilové dopravy s veřejnou dopravou. V tomto kontextu hrají důležitou roli parkoviště typu P+R a dopravní terminály, které umožňují přestup mezi osobním automobilem a hromadnou dopravou. Proces suburbanizace tak přímo ovlivňuje potřebu plánování, lokalizace a kapacitního řešení těchto zařízení, která se stávají nezbytnou součástí udržitelného dopravního systému v metropolitních oblastech.

Metody a zdroje: V rámci zpracování případové studie bylo využito vlastního šetření za využití podkladů z projektových fiší a systému CSSF 2014-2020. Především se jednalo o tiskovou verzi žádostí o podporu, studií proveditelnosti, žádostí o změnu, zprávy o realizaci a zprávy o udržitelnosti. Na závěr byla data verifikována v rámci řízeného rozhovoru s nositelem projektu.

Projekty tvořící integrované řešení:

Název a číslo projektu	**Dopravní terminál Kuřim, CZ.06.1.13/0.0/0.0/16_045/0014813**
Žadatel	Město Kuřim
Opatření integrované strategie	A.1: Terminály veřejné dopravy a systémy P+R
Operační program – specifický cíl	IROP, SC 1.2 Zvýšení podílu udržitelných forem dopravy
Termín realizace	1. 10. 2020 - 30. 6. 2023
Celkové výdaje	82 671 000,00
Celkové způsobilé výdaje	82 671 000,00
z toho dotace EU	69 333 868,18

Název a číslo projektu	**Židlochovice – přestupní terminál IDS, nekolejová část, CZ.06.1.37/0.0/0.0/16_045/0005228**
Žadatel	Město Židlochovice
Opatření integrované strategie	A.1: Terminály veřejné dopravy a systémy P+R
Operační program – specifický cíl	IROP, SC 1.2 Zvýšení podílu udržitelných forem dopravy
Termín realizace	9. 3. 2016 - 12. 4. 2019
Celkové výdaje	94 201 967,20
Celkové způsobilé výdaje	94 201 967,20
z toho dotace EU	72 984 730,82

Název a číslo projektu	**Parkovací dům Polní, CZ.06.1.37/0.0/0.0/16_045/0012160**
Žadatel	Brněnské komunikace
Opatření integrované strategie	A.1: Terminály veřejné dopravy a systémy P+R
Operační program – specifický cíl	IROP, SC 1.2 Zvýšení podílu udržitelných forem dopravy
Termín realizace	5. 5. 2020 - 31. 8. 2021
Celkové výdaje	40 000 000,00
Celkové způsobilé výdaje	40 000 000,00
z toho dotace EU	19 999 990,00

Název a číslo projektu	**Parkoviště na pozemku parc. č. 1279/13, k.ú. Telnice u Brna, CZ.06.1.37/0.0/0.0/16_045/0012153**
Žadatel	Obec Telnice
Opatření integrované strategie	A.1: Terminály veřejné dopravy a systémy P+R
Operační program – specifický cíl	IROP, SC 1.2 Zvýšení podílu udržitelných forem dopravy
Termín realizace	6. 4. 2018 - 8. 9. 2021
Celkové výdaje	10 500 000,00
Celkové způsobilé výdaje	10 500 000,00
z toho dotace EU	5 334 572,37

Název a číslo projektu	**Parkoviště P+R v obci Bílovice nad Svitavou, CZ.06.1.13/0.0/0.0/16_045/0013788**
Žadatel	Obec Bílovice nad Svitavou
Opatření integrované strategie	A.1: Terminály veřejné dopravy a systémy P+R
Operační program – specifický cíl	IROP, SC 1.2 Zvýšení podílu udržitelných forem dopravy
Termín realizace	21. 12. 2018 - 31. 5. 2022
Celkové výdaje	21 000 000,00
Celkové způsobilé výdaje	21 000 000,00
z toho dotace EU	16 647 660,17

Název a číslo projektu	**Přestupní terminál Ivančice, etapa 1 - Park & Ride, CZ.06.1.13/0.0/0.0/16_045/0015458**
Žadatel	Město Ivančice
Opatření integrované strategie	A.1: Terminály veřejné dopravy a systémy P+R
Operační program – specifický cíl	IROP, SC 1.2 Zvýšení podílu udržitelných forem dopravy
Termín realizace	19. 1. 2022 - 31. 10. 2022
Celkové výdaje	42 350 000,00

Celkové způsobilé výdaje	42 350 000,00
z toho dotace EU	22 082 999,99

Název a číslo projektu	**Tišnov – parkoviště u nádraží, CZ.06.1.37/0.0/0.0/16_045/0012150**
Žadatel	Město Tišnov
Opatření integrované strategie	A.1: Terminály veřejné dopravy a systémy P+R
Operační program – specifický cíl	IROP, SC 1.2 Zvýšení podílu udržitelných forem dopravy
Termín realizace	6. 8. 2019 - 31. 12. 2020
Celkové výdaje	23 084 939,00
Celkové způsobilé výdaje	23 084 939,00
z toho dotace EU	10 279 999,00

Webové stránky projektů:

Síť terminálů a parkovišť P+R v BMO - Brněnská metropolitní oblast

Dopravní terminál Kuřim - Město Kuřim

ŽIDLOCHOVICE – PŘESTUPNÍ TERMINÁL IDS, NEKOLEJOVÁ ČÁST - Město Židlochovice

BKOM - Projekty EU zajišťované společností Brněnské komunikace a.s.

RIS - Regionální informační servis

Nové parkoviště P&R otevřeno | Bílovice nad Svitavou

Přestupní terminál Ivančice, etapa 1 – Park & Ride

Tišnov - parkoviště u nádraží: Tišnov

B. Výchozí situace – popis problému

Brněnská metropolitní oblast se potýká s přetrvávajícím trendem preference individuální dopravy na denní dojížďku za prací, službami i zábavou do spádového centra. To způsobuje časté kongesce v Brně a na přilehlých komunikacích. I přes dobře fungující Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje (IDS JMK) chybí doprovodná infrastruktura v podobě odpovídajících parkovacích kapacit a dopravních terminálů zvyšující komfort cestujících. Parkoviště typu Park and Ride jsou rozvíjena v návaznosti na přestupní uzly v BMO umožňující obyvatelům z méně obsloužených regionů zaparkovat a pokračovat v cestě spoji veřejné dopravy. Integrované územní investice se zaměřují na podporu udržitelnějších dopravních módů v území, přičemž páteřní infrastrukturu v BMO tvoří železniční síť. Díky integrovanému přístupu síť terminálů a parkovišť P+R reaguje na modernizační opatření na důležitých železničních koridorech, které vedou nejen k zvýšení rychlosti a komfortu cestujících, ale také posilují četnost spojů a zpřístupňují centrum BMO většímu množství obyvatel.

C. Popis integrovaného řešení

1. Význam projektů na naplnění specifického cíle strategie BMO (velmi významné)

Specifický cíl: Prohloubit integraci veřejné dopravy a její vazbu na další druhy dopravy

Naplnění specifického cíle (velmi):

Dopravní terminál Kuřim

Dojde k vylepšení významného dopravního uzlu v rámci systému integrované dopravy v Brněnské metropolitní oblasti, což navýší přepravní kapacitu autobusového terminálu, umožní pohodlný přestup mezi více druhy veřejné dopravy a cyklodopravy, nabídne dostupné parkování a vybavené zázemí pro cyklisty.

Židlochovice – přestupní terminál IDS, nekolejová část

Přínosem projektu je krátký a bezbariérový přestup tzv. hrana-hrana mezi zapojenými druhy dopravy: vlak, autobus, individuální automobilová doprava, cyklodoprava a pěší. Realizací projektu dojde k úspoře času cestujících při přestupu mezi jednotlivými druhy dopravy.

Parkoviště na pozemku parc. č. 1279/13, k.ú. Telnice u Brna

Realizace tohoto parkoviště snižuje dopravní zátěž centrálních částí Brněnské metropolitní oblasti individuální automobilovou dopravou. V současnosti se v prostoru terminálu IDS JMK nenacházejí žádná parkovací místa pro jízdní kola, takže realizací projektu dojde k rozšíření možnosti využití tohoto způsobu dopravy v tomto regionu.

Parkoviště P+R v obci Bílovice nad Svitavou

Díky vybudování nového záchytného parkoviště při přestupním uzlu v Bílovicích nad Svitavou budou podpořeny udržitelné formy dopravy – v tomto případě se jedná zejména o železniční dopravu. Nejen obyvatelé Bílovic nad Svitavou, ale také občané dalších přilehlých obcí budou moci dojet k přestupnímu uzlu veřejné dopravy vlastním vozem a zde jej nechat bezpečně zaparkovaný a dále pokračovat veřejnou dopravou (VHD), která představuje daleko menší zátěž pro životní prostředí než v případě osobní (individuální) automobilové dopravy.

Přestupní terminál Ivančice, etapa 1 - Park & Ride

Projekt se na naplnění specifického cíle podílí zvýšením kvality a komfortu hromadné dopravy, dále zvýšením využívání hromadné dopravy IDS na úkor individuální automobilové dopravy, zvýšením bezpečnosti dopravy v konkrétním místě a snížením dopravní zátěže individuální automobilové dopravy.

Tišnov – parkoviště u nádraží

Město Tišnov je dopravně, ekonomicky, společensky a pracovně významným způsobem navázané na město Brno. Zvýšení atraktivity přednádražního prostoru pro uživatele motorové dopravy přinese pozitivní výsledky nejen městu Tišnov, kde je situace s parkováním u nádraží velice neuspokojivá, ale i městu Brnu, kam za současné situace denně míří stovky aut, z nichž alespoň část bude eliminována.

Jednotlivé projekty dále naplňují tyto specifické cíle strategie:

Specifický cíl: Rozšířit a zkvalitnit infrastrukturu pro pěší a cyklistickou dopravu ve vazbě na další druhy dopravy

Naplnění specifického cíle (středně)

Specifický cíl: Zvýšit konkurenceschopnost BMO prostřednictvím zvýšení mobility

Naplnění specifického cíle (velmi)

2. Vazba na další projekty/opatření ISg

Vazba na další projekty:

Název a číslo projektu	**Nákup nízkopodlažních trolejbusů pro MHD v Brně, CZ.06.1.37/0.0/0.0/16_045/0004399**
Žadatel	Dopravní podnik města Brna, a.s.
Název ISg a opatření ISg	Integrovaná strategie rozvoje Brněnské metropolitní oblasti pro uplatnění nástroje Integrované územní investice (ITI), A.3: Dopravní prostředky veřejné dopravy)
Celkové způsobilé výdaje	94 117 600 Kč
z toho dotace EU	79 999 960 Kč
WWW projektu	Pořízení nových nízkopodlažních trolejbusů pro MHD | Dopravní podnik města Brna, a.s.
Termín realizace projektu	24. 8. 2017 – 30. 9. 2018

Název a číslo projektu	**Vybavení vozidel DPMB terminály pro odbavení cestujících prostřednictvím bezkontaktní bankovní karty, CZ.06.1.37/0.0/0.0/16_045/0009807**
Žadatel	Dopravní podnik města Brna, a.s.
Název ISg a opatření ISg	Integrovaná strategie rozvoje Brněnské metropolitní oblasti pro uplatnění nástroje Integrované územní investice (ITI), A.4: Dopravní telematika a informační systémy
Celkové způsobilé výdaje	27 058 823 Kč
z toho dotace EU	23 000 000 Kč
WWW projektu	Vybavení vozidel DPMB terminály pro odbavení cestujících prostřednictvím bezkontaktní bankovní karty | Dopravní podnik města Brna, a.s.
Termín realizace projektu	23. 7. 2019 – 6. 4. 2020

Název a číslo projektu	**Cyklostezka Kuřim – Veverská Bítýška I, II etapa, CZ.06.1.13/0.0/0.0/16_045/0012932**
Žadatel	Mikroregion Kuřimka
Název ISg a opatření ISg	Integrovaná strategie rozvoje Brněnské metropolitní oblasti pro uplatnění nástroje Integrované územní investice (ITI), A.6: Cyklistická a pěší doprava
Celkové způsobilé výdaje	25 000 000 Kč
z toho dotace EU	21 250 000 Kč
WWW projektu	https://www.kurimsko.eu/sites/kurimsko.vertigo.cz/files/images/publicita_plakat_a3.pdf
Termín realizace projektu	1. 4. 2020 – 31. 12. 2021

Modernizace a elektrizace trati Hrušovany u Brna – Židlochovice – s výstavbou dopravního terminálu v Židlochovicích tvoří celek funkčního dopravního uzlu.

Rekonstrukce ŽST Tišnov – vytvoření moderního přestupního terminálu na který komplementárně reaguje výstavba parkovacích stání.

Vazba na další opatření ISR BMO:

A.2: Infrastruktura městské a příměstské veřejné dopravy,

A.3: Dopravní prostředky veřejné dopravy,

A.4: Dopravní telematika a informační systémy.

B.5: Snížení imisní zátěže území

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

Projekt	**Cíle projektů**
Dopravní terminál Kuřim	Celková rekonstrukce a modernizace stávajícího autobusového nádraží v Kuřimi, především zvýšení kapacity, funkčnosti a estetického sjednocení prostoru.
Židlochovice – přestupní terminál IDS, nekolejová část	Zvýšit využívání veřejné dopravy jejím uživatelským zatraktivněním a zjednodušením prostřednictvím úpravy přestupů mezi jednotlivými druhy dopravy
Parkoviště na pozemku parc. č. 1279/13, k.ú. Telnice u Brna	Vyřešení neutěšené situace v telnické Nádražní čtvrti, kde při realizaci terminálu IDS JMK nebylo dořešeno parkování při tomto významném dopravním uzlu Brněnské metropolitní oblasti.
Parkoviště P+R v obci Bílovice nad Svitavou	Vybudovat nové záchytné parkoviště typu P+R (Park & Ride) v blízkosti vlakového nádraží v obci Bílovice nad Svitavou. V obecnější rovině lze chápat cíl projektu jako snahu o efektivnější kombinaci individuální a hromadné dopravy.
Přestupní terminál Ivančice, etapa 1 - Park & Ride	Globálním cílem projektu je přispět ke zvýšení bezpečnosti dopravy a snížení individuální automobilové dopravy mezi Městem Ivančice a metropolí Brno. Tohoto cíle bude dosaženo prostřednictvím zvýšení pohodlí a bezpečnosti

Projekt	Cíle projektů
	při využívání hromadné dopravy zajištěné vytvořením a zavedením systému park and ride.
Tišnov – parkoviště u nádraží	Zvýšit konkurenceschopnost, dostupnost a bezpečnost města vybudováním samostatného parkovacího systému P+R v dopravním uzlu Tišnov, čímž bude podpořena multimodalita obyvatel města a blízkého okolí a vyřešena neuspokojivá situace parkování v okolí železniční stanice a přestupního autobusového terminálu.

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

Projekt	Cílové skupiny
Dopravní terminál Kuřim	Obyvatelé BMO Návštěvníci BMO Dojíždějící do škol, za prací a službami do BMO Uživatelé veřejné dopravy v BMO
Židlochovice – přestupní terminál IDS, nekolejová část	
Parkoviště na pozemku parc. č. 1279/13, k.ú. Telnice u Brna	
Parkoviště P+R v obci Bílovice nad Svitavou	
Přestupní terminál Ivančice, etapa 1 - Park & Ride	
Tišnov – parkoviště u nádraží	

Název projektů a hlavní aktivity

Dopravní terminál Kuřim

- demolice nákladové rampy v místě plánovaného parkoviště terminálu,
- rekonstrukce a modernizace terminálu jako významného přestupního uzlu veřejné dopravy,
- vybudování systému zastřešení stanovišť autobusové dopravy,
- vybavení digitálními informačními panely, připojením na WiFI, nabíjecími stanicemi na mobilní telefony,
- vybudování parkovacího systému P+R, parkovacích míst v režimu K+R a parkovacích míst pro kola P+B, včetně zázemí pro cyklisty.

Židlochovice – přestupní terminál IDS, nekolejová část

- část „A“: Nové zpevněné plochy pro komunikace v terminálu IDS – autobusová stání, zastávky, nástupiště a chodníky a parkoviště P+R, K+R, přístřešky pro cestující a rekonstrukce stávající výpravní budovy (čekárna, toalety),
- část „B“: rekonstrukce ploch veřejných prostranství v prostoru současného terminálu aut. st. Židlochovice – pěší komunikace, dopravní plochy zastávky IDS JMK,
- část „C“: parkovací plochy a přístupový chodník na ulici Zámecká, který propojuje jihozápadní část města s novým přestupním terminálem IDS Židlochovice a rozšiřuje počet parkovacích míst (součást odstavného parkoviště P+R).

Parkoviště na pozemku parc. č. 1279/13, k.ú. Telnice u Brna

- Vybudování veřejného parkovacího systému s kapacitou 42 parkovacích míst (včetně 1x K+R, 3x pro invalidy),
- parkovací plocha pro 26 ks jízdních kol,
- výsadba zeleně,
- přeložení drážního vedení,
- vybudování plotu, který bude oddělovat parkoviště od kolejiště.

Parkoviště P+R v obci Bílovice nad Svitavou

- vybudování nového záchytného parkoviště typu Park & Ride (P+R) s kapacitou 68 parkovacích míst,
- stání pro kola,
- automatické zajištění provozu parkoviště,
- instalace bezpečnostního kamerového systému a informačního systému o počtu volných parkovacích míst,
- výsadba zeleně.

Přestupní terminál Ivančice, etapa 1 - Park & Ride

- výstavba parkovacího domu a zprovoznění systému P&R s kapacitou 108 parkovacích míst,
- vybudování 25 míst pro jízdní kola.

Tišnov – parkoviště u nádraží

- hrubé terénní úpravy,
- parkoviště osobních automobilů,
- vsakovací trativod,
- veřejné osvětlení,
- vegetační a sadové úpravy,
- systém detekce obsazenosti parkoviště.

F. Popis řešených problémů při realizaci projektů

Vzhledem k hodnocení integrovaného řešení, které je tvořeno souborem vzájemně provázaných projektů, jsou řešené problémy popisovány souhrnně.

Nejčastějším typem problémů, který se v průběhu realizace projektu vyskytl, bylo prodloužení termínů realizace a s tím související změna počtu etap. K prodloužení docházelo kvůli pandemické situaci v souvislosti s onemocněním Covid-19 (konkrétně se situace projevila na nedostatku odborných pracovníků zajišťujících fyzickou realizaci projektů). Vyskytly se i případy, kdy byl termín fyzické realizace posunut kvůli dlouhému administrativnímu řízení na straně poskytovatele dotace. Častým důvodem vedoucím k prodloužení procesu realizace bylo řešení vlastnických vztahů, například v případě vlastnictví pozemků ve Správě železnic museli být změny projednávány až na úrovní jednání Vlády ČR.

Z věcného hlediska došlo ke změně v projektu města Tišnov, kde se v průběhu realizace vyvstala potřeba zajistit vybudování přechodu pro chodce a v projektu došlo k úpravě použitého stavebního materiálu.

Z pohledu nositele ITI nejvýznamnější problémy představovaly opakované podání žádostí o podporu, jelikož nebylo přistoupeno k definici minimální stavební přípravy ve výzvách ITI. Tato zkušenost se přetavila do navazujícího programového období 2021–2027, kde jsou projekty přestupních terminálů a parkovacích systémů řešeny síťově (bez předem daného seznamu strategických projektů). Minimální stavební připravenost projektů je výzvami nositele upravena na žádost o stavební povolení.

Veškeré problémy v realizaci projektu se podařilo operativně vyřešit a projekty byly zdárně ukončeny.

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

Výstupem projektů je realizace 495 vytvořených parkovacích míst, 223 parkovacích míst pro jízdní kola a 2 přestupních terminálů ve veřejné dopravě.

Výsledkem je navýšení počtu přepravených osob na většině projektových lokalit, zvýšení komfortu cestujících a zviditelnění veřejné dopravy jako atraktivní alternativy pro denní dojížďku za prací, vzděláním či službami.

Klíčové faktory:

- V přípravné fázi: kvalita stavební a další přípravné dokumentace, rychlost povolovacích řízení, zkušený projektový tým.
- V realizační fázi: pravidelná komunikace, koordinace napříč všemi zainteresovanými subjekty, kooperace s hlavními partnery – KORDIS JMK, a.s., Správa Železnic, České dráhy apod., díky aplikaci integrovaného přístupu.
- V provozní fázi: různé vnitřní faktory (motivace cílových skupin využívat nové P+R, přestupní terminály) i vnější faktory (např. rozhodnutí jiných subjektů zajišťujících veřejnou dopravu o zvýšení počtu spojů, realizace návazných projektů souvisejících s projektem, zvýšení kvality veřejných prostranství bezprostředně souvisejících s infrastrukturou přestupních terminálů).
- Ve všech fázích: dobrá komunikace, koordinace, vazby na klíčové partnery v území.

H. Zhodnocení plnění indikátorů

Indikátory výstupů byly splněny na 100 %, v ojedinělých případech i na víc než 100 % (projekt Židlochovice – přestupní terminál IDS, nekolejová část a indikátor *Počet parkovacích míst pro jízdní kola*).

Indikátory výsledků (*Počet osob přepravených veřejnou dopravou*) byly kumulativně téměř splněny – celkově byly naplněny na 94 %. Mezi dílčími projekty jsou v naplnění indikátoru značné rozdíly – obecně lze říci, že indikátor byl z větší části naplněn v projektech parkovišť než v projektech přestupních terminálů.

Projekt	**Indikátory a jejich plánované plnění**
Dopravní terminál Kuřim	Počet nových nebo rekonstruovaných přestupních terminálů ve veřejné dopravě: Plánována cílová hodnota: **1**, dosažená cílová hodnota: **1** Počet vytvořených parkovacích míst: Plánována cílová hodnota: **46**, dosažená cílová hodnota: **46** Počet parkovacích míst pro jízdní kola: Plánována cílová hodnota: **28**, dosažená cílová hodnota: **28** Počet osob přepravených veřejnou dopravou: Plánována cílová hodnota: **2 625 000** osob/rok, dosažená cílová hodnota: **1 847 760** osob/rok

Projekt	Indikátory a jejich plánované plnění
Židlochovice – přestupní terminál IDS, nekolejová část	Počet nových nebo rekonstruovaných přestupních terminálů ve veřejné dopravě: Plánována cílová hodnota: **1**, dosažená cílová hodnota: **1** Počet vytvořených parkovacích míst: Plánována cílová hodnota: **112**, dosažená cílová hodnota: **112** Počet parkovacích míst pro jízdní kola: Plánována cílová hodnota: **80**, dosažená cílová hodnota: **90** Počet osob přepravených veřejnou dopravou: Plánována cílová hodnota**: 1 935 160** osob/rok, dosažená cílová hodnota: **2 214 800** osob/rok
Parkoviště na pozemku parc. č. 1279/13, k.ú. Telnice u Brna	Počet vytvořených parkovacích míst: Plánována cílová hodnota: **42**, dosažená cílová hodnota: **42** Počet parkovacích míst pro jízdní kola: Plánována cílová hodnota: **26**, dosažená cílová hodnota: **26** Počet osob přepravených veřejnou dopravou: Plánována cílová hodnota: **8 000**, dosažená cílová hodnota: **24 132**
Parkoviště P+R v obci Bílovice nad Svitavou	Počet vytvořených parkovacích míst: Plánována cílová hodnota: **78**, dosažená cílová hodnota: **78** Počet parkovacích míst pro jízdní kola: Plánována cílová hodnota: **26**, dosažená cílová hodnota: **26** Počet osob přepravených veřejnou dopravou: Plánována cílová hodnota: **750 000**, dosažená cílová hodnota: **729 785**
Přestupní terminál Ivančice, etapa 1 - Park & Ride	Počet vytvořených parkovacích míst: Plánována cílová hodnota: **108**, dosažená cílová hodnota: **108** Počet parkovacích míst pro jízdní kola: Plánována cílová hodnota: **25**, dosažená cílová hodnota: **25** Počet osob přepravených veřejnou dopravou: Plánována cílová hodnota: **2 630 000,** dosažená cílová hodnota: v CSSF dosud neuvedeno.
Tišnov – parkoviště u nádraží	Počet vytvořených parkovacích míst Plánována cílová hodnota: **109**, dosažená cílová hodnota: **109** Počet parkovacích míst pro jízdní kola: Plánována cílová hodnota: **28**, dosažená cílová hodnota: **28** Počet osob přepravených veřejnou dopravou: Plánována cílová hodnota: **977 835,** dosažená cílová hodnota: **982 419**

I. Závěr – zhodnocení naplnění cílů projektu

Všechny uvedené dílčí projekty sdílejí společný cíl – zvýšit atraktivitu, plynulost a bezpečnost veřejné dopravy v Brněnské metropolitní oblasti prostřednictvím modernizace dopravní infrastruktury a podpory multimodality. Klíčovými přístupy jsou výstavba či úprava přestupních terminálů a záchytných parkovišť typu P+R, čímž dochází k efektivnějšímu propojení individuální a hromadné dopravy. Tato

opatření přispívají ke snížení dopravního zatížení, lepší dostupnosti veřejné dopravy, zvýšení počtu přepravených osob a zlepšení kvality života obyvatel v dotčených lokalitách a celé BMO.

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

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

Díky integrovanému přístupu se podařilo efektivně koordinovat budování a modernizaci parkovacích systémů v celém území Brněnské metropolitní oblasti. Projekty úspěšně reagovali na realizaci úzce souvisejících záměrů dopravní infrastruktury, ať už se jednalo o modernizaci železničních koridorů nebo multimodální terminály obsluhující širší území kolem sekundárních center BMO. Díky spolupráci s klíčovými partnery v oblasti udržitelné mobility (především KORDIS JMK jakožto poskytovatel IDS JMK) se podařilo na vybraných nově vybudovaných parkovacích systémech zavézt inteligentní systém evidence a monitoringu vytížení parkovacích kapacit. Pilotní lokality P+R v Tišnově či Bílovicích nad Svitavou sloužili k otestování unikátního systému a základ pro rozšíření na další lokality v Jihomoravském kraji. V dalším programovém období je podmínka napojení na systém vytížení parkovišť daná ploště ve výzvě nositele pro všechny záměry P+R realizovány prostřednictvím nástroje ITI.

Integrovaný systém napomohl i v případě budování přestupních terminálů. Do Židlochovic se díky projektu přestupního terminálu po desítkách let vrátila železniční doprava a navýšila počet přepravených cestujících cca o třetinu. V Kuřimi usnadnila přestup na další módy veřejné dopravy, poskytla komfortní zázemí pro cestující (větší počtu nástupišť, podchody, přístřešky či WiFi je nyní pro cestující samozřejmostí) a zpřístupnila veřejnou dopravu i osobám s omezenou schopností pohybu. Také podnítila rozvoj dalších navazujících dopravních projektů v území – ať už se jedná o modernizaci tratí, rekonstrukci výpravní budovy či podporu udržitelné mobility zavedením sdílených kol.

K. Zhodnocení účelnosti vynaložených finančních prostředků (tj. do jaké míry intervence splnila svůj účel, ve smyslu evaluačních otázek v části 3)

Cílové hodnoty indikátorů odpovídají cílům projektu. Indikátory výstupu byly z více než 100 % naplněny. Všechny projekty přispěly ke zlepšení dopravní obslužnosti území -> linky napojující předmětné terminály i P+R parkoviště obsluhují víc než pět obcí v BMO. Zároveň jsou všechny projektové lokality dlouhodobou součástí IDS JMK a umožňují přestup mezi minimálně 2 druhy veřejné dopravy nebo cyklodopravy. Propojení s infrastrukturou pro cyklistickou dopravu se týká především projektu Židlochovic, Tišnova, Kuřimi a Bílovic n. Svitavou. Dle částí H je účelnost prokazatelná i díky realizaci více než 20 parkovacích míst pro kola u všech projektů. Projekty parkovacích systémů vytvořily parkovací místa i v režimu K+R. Umožnění přestupu mezi více módy dopravy zajistilo úsporu času, zvýšení komfortu cestujících a atraktivity veřejné dopravy s vlivem na všechny cílové skupiny. Současně se výstupy projektů přímo podílí na naplnění specifického cíle ISR BMO *Prohloubit integraci veřejné dopravy a její vazbu na další druhy dopravy* a opatření *A.1 Terminály veřejné dopravy a systémy P+R.* Integrované řešení výstavbou terminálů, parkovacích systémů a doprovodné zeleně podpořilo naplnění aktivit daného opatření.

L. Zhodnocení účinnosti vynaložených finančních prostředků a zhodnocení do jaké míry přinesly i neplánované (pozitivní i negativní) účinky – ve smyslu evaluačních otázek v části 3

Realizace integrovaného řešení umožnila vznik nových pracovních příležitostí v oblasti dopravy, správy objektů a služeb. Výstavba přestupních uzlů přilákala investice a podnítila rozvoj obchodů a akcelerovala rozvoj širšího okolí, například v podobě revitalizace veřejného prostranství. Samotná výstavba terminálů a parkovacích systémů vedla k většímu zájmu o veřejnou dopravu v podobě většího množství přepravených cestujících. Z dlouhodobého hlediska dokáže ovlivnit změnu dopravního chování i u těch, kteří infrastrukturu typu P+R pravidelně nevyužívají. Zároveň dochází ke zvýšení mobility pro seniory, mládež a další osoby bez auta.

Mezi negativní účinky lze zařadit fakt, že P+R může nechtěně podporovat výstavbu v okrajových oblastech a rozšiřovat suburbánní styl života závislého na autě. Dopravní terminály ovlivňují bodové

zatížení VHD z konkrétních přestupních uzlů, což může vést k přeplněnosti spojů, aniž by rostla celková kapacita systému.

PŘÍPADOVÁ STUDIE 4: PŘESTUPNÍ TERMINÁL V ŽIDLOCHOVICÍCH

A. Identifikační údaje

Integrované řešení: Přestupní terminál v Židlochovicích

Prioritní oblasti: A) Doprava a mobilita

Důvod výběru integrovaného řešení: Výstavba přestupního terminálu v jednom ze sekundárních center Brněnské metropolitní oblasti je klíčovým krokem k zajištění efektivní, udržitelné a multimodální dopravní obslužnosti. Tento typ infrastruktury má několik zásadních opodstatnění. Prvním z nich je podpora udržitelné mobility. Kvalitní terminál umožňuje plynulý přestup mezi dopravními módy, čímž motivuje obyvatele k využívání veřejné dopravy. Integrace ekologických způsobů dopravy (vlak, cyklodoprava) přispívá k nižší uhlíkové stopě metropolitní mobility. Dalším zdůvodněním je zlepšení dopravní dostupnosti a konektivity širšího území. Díky znovu zprovoznění osobní vlakové dopravy mezi Židlochovicemi a jádrem Brněnské metropolitní oblasti slouží terminál k propojení regionálních spojů, zkracuje přestupní časy a zvyšuje komfort cestujících. Usnadňuje denní dojížďku za prací, vzděláním či službami. V neposlední řadě přispívá k decentralizaci metropolitní oblasti, umožňuje částečné přenesení dopravní zátěže z hlavního městského centra a přispívá k vyváženému rozvoji v celém území.

Metody a zdroje: V rámci zpracování případové studie bylo využito vlastního šetření za využití podkladů z projektové fiše a systému CSSF 2014-2020. Především se jednalo o tiskovou verzi žádosti o podporu, studii proveditelnosti, žádostí o změnu, zprávu o realizaci a zprávu o udržitelnosti. Na závěr byla data verifikována v rámci řízeného rozhovoru s nositelem projektu.

Projekty tvořící integrované řešení:

Název a číslo projektu	**Židlochovice – přestupní terminál IDS, nekolejová část, CZ.06.1.37/0.0/0.0/16_045/0005228**
Žadatel	Město Židlochovice
Opatření integrované strategie	A.1: Terminály veřejné dopravy a systémy P+R
Operační program – specifický cíl	IROP, SC 1.2 Zvýšení podílu udržitelných forem dopravy
Termín realizace	9. 3. 2016 - 12. 4. 2019
Celkové výdaje	94 201 967,20
Celkové způsobilé výdaje	94 201 967,20
z toho dotace EU	72 984 730,82

Webové stránky projektů:

Síť terminálů a parkovišť P+R v BMO - Brněnská metropolitní oblast

ŽIDLOCHOVICE – PŘESTUPNÍ TERMINÁL IDS, NEKOLEJOVÁ ČÁST - Město Židlochovice

B. Výchozí situace – popis problému

Brněnská metropolitní oblast se potýká s přetrvávajícím trendem preference individuální dopravy na denní dojížďku za prací, službami i zábavou do spádového centra. To způsobuje časté kongesce v Brně a na navazujících komunikacích. Integrované územní investice se zaměřují na podporu udržitelnějších dopravních módů v území, přičemž páteřní infrastrukturu v BMO tvoří železniční síť. Díky

integrovanému přístupu projekt přestupního terminálu v Židlochovicích reaguje na modernizační opatření na důležitém železničním koridoru. To vede nejen ke zvýšení rychlosti a komfortu přepravených osob, ale také k posílení četnost spojů a zpřístupnění jádro BMO většímu množství obyvatel.

C. Popis integrovaného řešení

1. Význam projektů na naplnění specifického cíle strategie BMO (velmi významný)

Specifické cíle:

Prohloubit integraci veřejné dopravy a její vazbu na další druhy dopravy

Rozšířit a zkvalitnit infrastrukturu pro pěší a cyklistickou dopravu ve vazbě na další druhy dopravy

Zvýšit konkurenceschopnost BMO prostřednictvím zvýšení mobility

Naplnění specifického cílů (velmi):

Přínosem projektu je krátký a bezbariérový přestup tzv. hrana-hrana mezi zapojenými druhy dopravy: vlak, autobus, individuální automobilová doprava, cyklodoprava a pěší. Realizací projektu dojde k úspoře času cestujících při přestupu mezi jednotlivými druhy dopravy.

2. Vazba na další projekty/opatření ISg

Vazba na další projekty:

Modernizace a elektrizace trati Hrušovany u Brna – Židlochovice (individuální projekt) – s výstavbou dopravního terminálu v Židlochovicích tvoří celek funkčního dopravního uzlu.

Úprava autobusového nádraží (individuální projekt) – modernizací prostoru pro autobusovou dopravu se zvýší komfort cestujících a ulehčí přestup mezi více módy veřejné dopravy.

Pořízení nových železničních elektrických jednotek do majetku Jihomoravského kraje – projekt realizovaný v programovém období 2021-2027 řeší nákup nových vlaků s vyšší kapacitou, mající za cíl posílit dojížďku z hlavních proudů (včetně obsluhy Židlochovic).

Vazba na další opatření ISR BMO:

A.2: Infrastruktura městské a příměstské veřejné dopravy,

A.3: Dopravní prostředky veřejné dopravy,

A.4: Dopravní telematika a informační systémy.

B.5: Snížení imisní zátěže území

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

Projekt	Cíl projektu
Židlochovice – přestupní terminál IDS, nekolejová část	Zvýšit využívání veřejné dopravy jejím uživatelským zatraktivněním a zjednodušením prostřednictvím úpravy přestupů mezi jednotlivými druhy dopravy

E. Popis realizovaných aktivit, zapojení cílových skupin

Projekt	Cílové skupiny
Židlochovice – přestupní terminál IDS, nekolejová část	Obyvatelé BMO Návštěvníci BMO

	Dojíždějící do škol, za prací a službami do BMO Uživatelé veřejné dopravy v BMO

Název projektu a hlavní aktivity

Židlochovice – přestupní terminál IDS, nekolejová část

- Část „A“: Nové zpevněné plochy pro komunikace v terminálu IDS – autobusová stání, zastávky, nástupiště a chodníky a parkoviště P+R, K+R, přístřešky pro cestující a rekonstrukce stávající výpravní budovy (čekárna, toalety).
- Část „B“: rekonstrukce ploch veřejných prostranství v prostoru současného terminálu aut. st. Židlochovice – pěší komunikace, dopravní plochy zastávky IDS JMK.
- Část „C“: parkovací plochy a přístupový chodník na ulici Zámecká, který propojuje jihozápadní část města s novým přestupním terminálem IDS Židlochovice a rozšiřuje počet parkovacích míst (součást odstavného parkoviště P+R).

F. Popis řešených problémů při realizaci projektů

Při realizaci došlo prodloužení termínů realizace a s tím související změně počtu etap. K prodloužení docházelo kvůli dlouhému administrativnímu řízení na straně poskytovatele dotace. Situaci také ovlivnila pandemie Covid-19, která zapříčinila nedostatek odborných pracovníků ve stavebnictví V průběhu stavby došlo k posunutí přípojky plynu a nutného zřízení věcného břemene s plynárenskou společností.

Veškeré problémy v realizaci projektu se podařilo operativně vyřešit a projekt byl zdárně ukončen.

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

Výstupem projektů je realizace 112 vytvořených parkovacích míst, 90 parkovacích míst pro jízdní kola a 1 přestupního terminálu ve veřejné dopravě.

Výsledkem je navýšení počtu přepravených osob o třetinu oproti původnímu odhadu dle reprezentativního sčítání KORDIS (plánovaná cílová hodnota počtu osob přepravených veřejnou dopravu: 1 935 160 osob/rok - 2015, dosažená cílová hodnota 2 214 800 osob/rok - 2020), zvýšení komfortu cestujících a zviditelnění veřejné dopravy jako atraktivní alternativy pro denní dojížďku za prací, vzděláním či službami.

Klíčové faktory:

- V přípravné fázi: kvalita stavební a další přípravné dokumentace, rychlost povolovacích řízení, zkušený projektový tým, meziodborová spolupráce
- V realizační fázi: pravidelná komunikace, koordinace a provázanost kterou se podařilo nastavit napříč všemi zainteresovanými subjekty, kooperace s hlavními partnery – KORDIS JMK, a.s., Správa Železnic apod., projekční kancelář, díky aplikaci integrovaného přístupu.
- V provozní fázi: různé vnitřní faktory (motivace cílových skupin využívat nový přestupní terminál) i vnější faktory (např. rozhodnutí jiných subjektů zajišťujících veřejnou dopravu o zvýšení počtu spojů, realizace návazných projektů souvisejících s projektem)
- Ve všech fázích: dobrá komunikace, koordinace, vazby na klíčové partnery v území.

H. Zhodnocení plnění indikátorů

Indikátory výstupů byly splněny na 100 %, v indikátoru *Počet parkovacích míst pro jízdní kola* se jednalo o splnění na 112,5 %.

Indikátor výsledků *Počet osob přepravených veřejnou dopravou* byly splněny nad rámec předpokládané cílové hodnoty – viz níže přiložená tabulka.

Projekt	Indikátory a jejich plánované plnění
Židlochovice – přestupní terminál IDS, nekolejová část	Počet nových nebo rekonstruovaných přestupních terminálů ve veřejné dopravě: Plánována cílová hodnota: **1**, dosažená cílová hodnota: **1** Počet vytvořených parkovacích míst: Plánována cílová hodnota: **112**, dosažená cílová hodnota: **112** Počet parkovacích míst pro jízdní kola: Plánována cílová hodnota: **80**, dosažená cílová hodnota: **90** Počet osob přepravených veřejnou dopravou: Plánována cílová hodnota**: 1 935 160** osob/rok, dosažená cílová hodnota: **2 214 800** osob/rok

I. Závěr – zhodnocení naplnění cílů projektu

Projekt Židlochovice – přestupní terminál, nekolejová část naplnil hlavní cíl – zvýšit atraktivitu, plynulost a bezpečnost veřejné dopravy v Brněnské metropolitní oblasti prostřednictvím modernizace dopravní infrastruktury a podpory multimodality. Projekt byl úspěšně realizován ve všech plánovaných aktivitách. Realizace projektu přispěla ke zlepšení dopravní obslužnosti města, zvýšení komfortu cestujících, podpoře cyklodopravy a celkovému zkvalitnění veřejného prostoru v oblasti terminálu. Projekt tak plně naplnil své cíle a přinesl očekávané přínosy pro obyvatele i návštěvníky města.

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

Integrované řešení přispělo k většímu využívání veřejné dopravy v dané lokalitě. Do Židlochovic se díky projektu přestupního terminálu po desítkách let vrátila železniční doprava a navýšila počet přepravených cestujících cca o třetinu. Díky vybudování parkovacích kapacit pro automobilovou i cyklodopravu se přestupní terminál zpřístupnil pro větší množství obyvatel z širšího okolí. Umožněním přestupu na vlak či autobus se snížil efekt dopravních zácp na páteřních komunikacích v Brněnské metropolitní oblasti vedoucích do jádrového města, na které žadatel reagoval i rozvojem cyklodopravy.

K. Zhodnocení účelnosti vynaložených finančních prostředků (tj. do jaké míry intervence splnila svůj účel, ve smyslu evaluačních otázek v části 3)

Cílové hodnoty indikátorů odpovídají cílům projektu. Všechny indikátory výsledku i výstupu byly dosaženy, přičemž vybrané byly naplněny i z více než 100 %, konkrétně počet parkovacích míst pro jízdní kola a objem přepravených osob veřejnou dopravou. To svědčí o zvýšeném zájmu veřejnosti o nový přestupní terminál a zlepšených podmínkách pro multimodální dopravu na území Židlochovicka. Projekt přispěl ke zlepšení dopravní obslužnosti území. Linky veřejné dopravy napojující předmětný terminál obsluhují víc než pět obcí v BMO a jsou součástí integrovaného dopravního systému IDS JMK. Samozřejmostí je napojení na elektronický systém IDS o informování o odjezdech a příjezdech spojů veřejné dopravy v reálném čase. Výstupy projektu umožňují přestup mezi minimálně 2 druhy veřejné dopravy a cyklodopravy, která je navíc podpořena uzamykatelnými cykloboxy pro bezpečnější parkovaní kol, zvyšující motivací k využití kombinované dopravy cestujících. Umožnění přestupu mezi více módy dopravy zajistilo úsporu času, zvýšení komfortu cestujících a atraktivity veřejné dopravy s vlivem na všechny cílové skupiny. Současně se výstupy projektu přímo podílí na naplnění specifického cíle ISR BMO *Prohloubit integraci veřejné dopravy a její vazbu na další druhy dopravy* a opatření *A.1 Terminály veřejné dopravy a systémy P+R.* Integrované řešení výstavbou terminálu, parkovacích kapacit a doprovodné zeleně podpořilo naplnění aktivit daného opatření.

L. Zhodnocení účinnosti vynaložených finančních prostředků a zhodnocení do jaké míry přinesly i neplánované (pozitivní i negativní) účinky – ve smyslu evaluačních otázek v části 3

Zlepšení dostupnosti a pohodlí veřejné dopravy díky vybudování přestupního terminálu významně přispělo k jejímu většímu využívání, a to nejen během špičkových hodin, ale i v průběhu celého dne.

Vyšší komfort a snadná dosažitelnost přestupních uzlů motivují více obyvatel BMO k opuštění individuální automobilové dopravy ve prospěch hromadné dopravy. Díky zpřístupnění regionu Židlochovicka přestupním terminálem došlo k výraznému nárůstu cyklistů, která předčila původní očekávání a ukázala se jako důležitý doplněk nového dopravního systému. Tato změna přináší řadu pozitivních dopadů, například zvýšení mobility pro seniory, mládež či osoby bez vlastního automobilu. Výstavba moderního přestupního uzlu podpořila investice v okolí a stala se dalším impulsem pro další rozvoj. V programovém období 2021 - 2027 na ní naváže další rozšíření cyklistické infrastruktury zpřístupňující lokalitu terminálu a zvýšení parkovacích kapacit.

Mezi negativní účinky, které může sebou vybudování terminálu přinést, je přetížení veřejné dopravy ve špičce – zejména v případě, kdy z konkrétního přestupního uzlu náhle proudí velký počet cestujících, aniž by byla současně navýšena přepravní kapacita systému. Vzniká tak bodové zatížení MHD, které může zhoršit cestovní komfort pro všechny cílové skupiny. Jihomoravský kraj proto navázal na investici nákupem moderních vlakových souprav (v PO 2021-2027) z Operačního programu Doprava a využil této příležitosti jako jediný kraj v ČR.
V neposlední řadě zavádění nového způsobu dopravy do Židlochovic (v návaznosti na modernizaci železniční tratě) způsobovalo zvýšení hlukové zátěže, proto muselo být přistoupeno k aplikaci protihlukových stěn. Dalším negativním rysem je zvýšená koncentrace nepřizpůsobivých občanů a lokální růst bezdomovectví. Řešením byla zvýšená kontrola vstupu pro držitele jízdních dokladů v podobě navýšení personálních kapacit ze strany Správy železnic.

PŘÍPADOVÁ STUDIE 5: CYKLOSTEZKY NA ŠLAPANICKU A POZOŘICKU

A. Identifikační údaje

Integrované řešení: Cyklostezky na Šlapanicku a Pozořicku

Prioritní oblasti: A) Doprava a mobilita

Důvod výběru integrovaného řešení: Kontinuální nárůst počtu účastníku individuální automobilové dopravy způsobuje v jádru Brněnské metropolitní oblasti tlak na dopravní infrastrukturu, časté kongesce či zvyšování počtu dopravních nehod. Přitom jízda na kole patří v Brněnské metropolitní oblasti mezi vyhledávané způsoby rekreace a trávení volného času. Budováním cyklistické infrastruktury se tak podpoří dojížďka do práce, školy nebo za službami, a může se jednat o užitečnou alternativu vůči automobilové dopravě obzvlášť pak v dopravních špičkách. Ucelená síť cyklostezek na Šlapanicku jako jednoho z území s nejvyšším počtem denních dojíždějících do Brna tuto alternativu přináší a současně zpřístupňuje obyvatelům města možnosti pro rekreační cykloturistiku.

Metody a zdroje: V rámci zpracování případové studie bylo využito vlastního šetření za využití podkladů z projektových fiší a systému CSSF 2014-2020. Především se jednalo o tiskovou verzi žádostí o podporu, studií proveditelnosti, žádostí o změnu, zprávy o realizaci a zprávy o udržitelnosti. Na závěr byla data verifikována v rámci řízeného rozhovoru s nositelem projektu.

Projekty tvořící integrované řešení:

Název a číslo projektu	**Stavba integrovaného systému bezpečných cyklostezek na území Šlapanicka, CZ.06.1.37/0.0/0.0/16_045/0008642**
Žadatel	Dobrovolný svazek obcí Šlapanicko
Opatření integrované strategie	Opatření A.6: Cyklistická a pěší doprava
Operační program – specifický cíl	IROP, SC 1.2 Zvýšení podílu udržitelných forem dopravy
Termín realizace	20. 10. 2016 - 23. 2. 2021
Celkové výdaje	54 130 718,46 Kč

Celkové způsobilé výdaje	52 000 000 Kč
z toho dotace EU	44 200 000,00

Název a číslo projektu	**Stavba integrovaného systému bezpečných cyklostezek na Šlapanicku: Jiříkovice – Blažovice, Kobylnice – Prace, CZ.06.1.37/0.0/0.0/16_045/0011640**
Žadatel	Dobrovolný svazek obcí Šlapanicko
Opatření integrované strategie	Opatření A.6: Cyklistická a pěší doprava
Operační program – specifický cíl	IROP, SC 1.2 Zvýšení podílu udržitelných forem dopravy
Termín realizace	20. 10. 2016 - 30. 11. 2021
Celkové výdaje	27 555 908,66
Celkové způsobilé výdaje	27 555 908,66
z toho dotace EU	17 200 824,48

Název a číslo projektu	**Výstavba integrované sítě cyklostezek Šlapanicko: Etapa Pozořicko I, CZ.06.1.13/0.0/0.0/16_045/0015952**
Žadatel	Dobrovolný svazek obcí Šlapanicko
Opatření integrované strategie	Opatření A.6: Cyklistická a pěší doprava
Operační program – specifický cíl	IROP, SC 1.2 Zvýšení podílu udržitelných forem dopravy
Termín realizace	8. 2. 2019 - 30. 6. 2023
Celkové výdaje	40 980 150,00
Celkové způsobilé výdaje	36 500 000,00
z toho dotace EU	29 092 639,06

Webové stránky projektů:

Titulní stránka: Dobrovolný svazek obcí Šlapanicko

Cyklostezky na Šlapanicku a Pozořicku - Brněnská metropolitní oblast

B. Výchozí situace – popis problému

Přes postupnou realizaci systému cyklistických tras a výstavbu některých úseků cyklostezek v Brněnské metropolitní oblasti stále přetrvává výrazný infrastrukturní deficit daný i opomíjením rozvoje cyklistických stezek, které v rámci dopravně – infrastrukturního rozvoje BMO nebyly prioritizovány. Chybělo vzájemné propojení mezi obcemi Šlapanicka pro nemotorovou dopravu. V zásadě chybělo toto propojení i z obcí k centrům zaměstnanosti, ať už se jedná o město Brno, Šlapanice, nebo okolní obce. Projekty reagovaly na bezútěšný stav výstavbou oddělené sítě bezpečných propojení mezi obci a městy na Šlapanicku pro nemotorovou dopravu.

C. Popis integrovaného řešení

1. Význam projektu/projektů na naplnění specifického cíle strategie BMO (velmi významný)

Specifický cíl: Rozšířit a zkvalitnit infrastrukturu pro pěší a cyklistickou dopravu ve vazbě na další druhy dopravy

Naplnění specifického cíle (velmi):

Stavba integrovaného systému bezpečných cyklostezek na území Šlapanicka

Cílem bylo vytvořit spojení pro cyklisty a pěší mezi obcemi a městy, ve kterých žije velký počet obyvatel a městem Brnem, kam směřuje drtivá většina dojíždějících za prací a do škol. Cílem bylo zároveň i zvýšení podílu nemotorové dopravy na módech dělby dopravní práce v rámci dojížďky za prací v Brněnské metropolitní oblasti.

Stavba integrovaného systému bezpečných cyklostezek na Šlapanicku: Jiříkovice – Blažovice, Kobylnice – Prace

Předkládaný projekt řešil vznik nového úseku cyklostezky mezi obcemi Jiříkovice a Blažovice a mezi obcemi Kobylnice a Prace v rámci Brněnské metropolitní oblasti. Cílem projektu bylo umožnit bezpečné spojení pro cyklisty a pěší jak navzájem mezi obcemi na území Šlapanicka, tak mezi těmito obcemi a městem Brnem, které v regionu působí jako přirozené spádové centrum a generuje pravidelné proudy osob dojíždějících za prací a do škol. Dílčím cílem projektu bylo rovněž i zvýšit podíl nemotorové dopravy na celkové dopravě v rámci dojížďky za prací a do škol v Brněnské metropolitní oblasti.

Výstavba integrované sítě cyklostezek Šlapanicko: Etapa Pozořicko I

Cílem projektu bylo zajistit bezpečné propojení cyklistů a chodců mezi obcemi na Šlapanicku a zároveň vytvořit spojení s městem Brnem, které v regionu funguje jako přirozené centrum, kam lidé pravidelně dojíždějí za zaměstnáním a vzděláním. Všechny zmiňované projekty vedly k vybudování komplexní sítě bezpečných cyklostezek v regionu za účelem zvýšení podílu nemotorové dopravy při dopravě za prací, do škol a za službami v zázemí druhého největšího města České republiky.

2. Vazba na další projekty/opatření ISg

Vazba na další projekty:

Název a číslo projektu	**Parkoviště na pozemku parc. č. 1279/13, k.ú. Telnice u Brna, CZ.06.1.37/0.0/0.0/16_045/0012153**
Žadatel	Obec Telnice
Název ISg a opatření ISg	Integrovaná strategie rozvoje Brněnské metropolitní oblasti pro uplatnění nástroje Integrované územní investice (ITI), A.6: Cyklistická a pěší doprava
Celkové způsobilé výdaje	6 517 060 Kč
z toho dotace EU	6 295 020 Kč
WWW projektu	RIS - Regionální informační servis
Termín realizace projektu	6. 4. 2018 – 30. 9. 2021

Název a číslo projektu	**MČ Brno Chrlice – Cyklostezka z ul. Davídkova po p.č. 3117, CZ.06.1.13/0.0/0.0/16_045/0012949**
Žadatel	Statutární město Brno
Název ISg a opatření ISg	Integrovaná strategie rozvoje Brněnské metropolitní oblasti pro uplatnění nástroje Integrované územní investice (ITI), A.6: Cyklistická a pěší doprava
Celkové způsobilé výdaje	10 704 962 Kč
z toho dotace EU	9 099 217 Kč
WWW projektu	Cyklostezka Davídkova: Brno - Chrlice
Termín realizace projektu	1. 10. 2015 – 30. 6. 2022

Výstavba integrované sítě cyklostezek na Šlapanicku pokračovala také v období 2021-2027:

Název a číslo projektu	**Cyklostezka Pozořicko II. Etapa, CZ.06.06.01/00/22_066/0003228**
Žadatel	Dobrovolný svazek obcí Šlapanicko
Název ISg a opatření ISg	Integrovaná strategie rozvoje Brněnské metropolitní oblasti 2021+, A.3: Výstavba cyklostezek a budování doprovodné infrastruktury
Celkové způsobilé výdaje	70 000 000 Kč
z toho dotace EU	59 500 000,01 Kč
WWW projektu	Projekt výstavby cyklostezek : Dobrovolný svazek obcí Šlapanicko
Termín realizace projektu	8.2. 2019 – 31.12. 2025

Název a číslo projektu	**Stavba integrovaného systému bezpečných cyklostezek na Šlapanicku - Pozořicko, etapa 3, CZ.06.06.01/00/22_066/0005864**
Žadatel	Dobrovolný svazek obcí Šlapanicko
Název ISg a opatření ISg	Integrovaná strategie rozvoje Brněnské metropolitní oblasti 2021+, A.3: Výstavba cyklostezek a budování doprovodné infrastruktury
Celkové způsobilé výdaje	5 500 000 Kč
z toho dotace EU	3 850 000 Kč
WWW projektu	Projekt výstavby cyklostezek: Dobrovolný svazek obcí Šlapanicko
Termín realizace projektu	1. 7. 2021 – 30. 9. 2026

Vazba na další opatření ISR BMO:

A.1: Terminály veřejné dopravy a systémy P+R,

A.2: Infrastruktura městské a příměstské veřejné dopravy,

B.5: Snížení imisní zátěže území.

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

Projekt	Cíle projektů
Stavba integrovaného systému bezpečných cyklostezek na území Šlapanicka	Zvýšení bezpečnosti na silnicích a celkově zvýšení bezpečnosti pohybu osob v území, kde chybí propojení pro nemotorovou dopravu mezi obcemi čítajícími cca 1000 obyvatel a městem Šlapanice, jak centrem dojížďky do základní a střední školy a jako centra dojížďky i za prací.
Stavba integrovaného systému bezpečných cyklostezek na Šlapanicku: Jiříkovice – Blažovice, Kobylnice – Prace	Bezpečné spojení pro cyklisty a pěší navzájem mezi obcemi na území Šlapanicka, tak mezi těmito obcemi a městem Brnem jakožto jádra BMO.
Výstavba integrované sítě cyklostezek Šlapanicko: Etapa Pozořicko I	Rozšíření sítě cyklostezek na Šlapanicku, zvýšení bezpečnosti pro cyklisty a pěší v rámci silniční dopravy díky oddělení infrastruktury pro motorovou a nemotorovou dopravu. Z dlouhodobého hlediska se jedná o podporu udržitelného druhu dopravy jako plnohodnotné alternativy k zajištění dojížďky za prací, do škol a za službami bez nutnosti využití motorové dopravy.

E. Popis realizovaných aktivit, zapojení cílových skupin

Projekt	Cílové skupiny
Stavba integrovaného systému bezpečných cyklostezek na území Šlapanicka	Obyvatelé Dojíždějící za prací a službami Návštěvníci Uživatelé veřejné dopravy
Stavba integrovaného systému bezpečných cyklostezek na Šlapanicku: Jiříkovice – Blažovice, Kobylnice – Prace	
Výstavba integrované sítě cyklostezek Šlapanicko: Etapa Pozořicko I	

Název projektů a hlavní aktivity

Stavba integrovaného systému bezpečných cyklostezek na území Šlapanicka

- výstavba čtyř úseků cyklostezek v celkové délce 6,754 km včetně lávky o délce 0,45 km
- vybudování odpočívadel, jejichž součástí jsou stojany na kola, lavičky a stoly, informační tabule a další mobiliář (např. odpadkové koše); v případě některých úseků (D2 a D41) byla realizována výstavba oplocení
- vybudování 24 parkovacích míst pro kola
- výsadba doprovodné zeleně kolem nových úseků cyklostezek

Stavba integrovaného systému bezpečných cyklostezek na Šlapanicku: Jiříkovice – Blažovice, Kobylnice – Prace

- výstavba dvou úseků cyklostezek v celkové délce 3,779 km

- vybudování 24 parkovacích míst pro kola
    - na úseku D5 02 vybudování závěsného dřevěného stojanu na kola pro 8 kol u významného biotopu
    - na úseku D42 umístění dřevěného stojanu na kola s kapacitou 16 kol u dětského hřiště v obci Prace, na konci cyklostezky Za Humny, v blízkosti zastávky, školy a obchodu
- výsadba doprovodné zeleně kolem nových úseků cyklostezek

Výstavba integrované sítě cyklostezek Šlapanicko: Etapa Pozořicko I

- výstavba čtyř úseků cyklostezek v celkové délce 3,014 km
- vybudování 12 parkovacích míst pro kola
- kácení stromů, odstranění souvislého porostu a provedení ořezu vzrostlé zeleně podél komunikace
- výsadba doprovodné zeleně kolem nových úseků cyklostezek
- vybudování nových konstrukčních vrstev
- vybudování trativodu se zaústěním do vsakovací štěrkové jímky
- vybudování podélného odvodňovacího příkopu
- úpravy v prostoru stávajícího mostu přes Roketnici, zpevnění koryta a osazení zábradlí na čela mostu nebo výškovou úpravu stávajících lávek přes Roketnici v návaznosti na novou niveletu účelové komunikace

F. Popis řešených problémů při realizaci projektů

Stavba integrovaného systému bezpečných cyklostezek na území Šlapanicka

Termín ukončení realizace projektu byl přeložen z 30.9.2020 na 23.2.2021, a to z důvodu nedodržení předpokládaných lhůt pro administraci projektu. Projekt byl poprvé zaregistrován 30.5.2018, právní akt byl vydán 31.5.2019. Dle Obecných pravidel pro žadatele a příjemce byla předpokládaná doba administrace žádosti o podporu projektu ITI u kolové výzvy 152 pracovních dnů, u tohoto projektu trvala 251 pracovních dnů. Tato prodleva způsobila mimo jiné zpoždění ve vyhlášení výběrového řízení na zhotovitele stavebních prací. Z důvodu lepšího rozložení čerpání byl projekt rozdělen na 2 etapy, s daty ukončení etap 30.9.2020 a 23.3.2021.

Stavba integrovaného systému bezpečných cyklostezek na Šlapanicku: Jiříkovice – Blažovice, Kobylnice – Prace

U tohoto projektu byla podána žádost o posunutí termínu ukončení realizace o 1 rok, z 30.11.2020 na 30.11.2021. K tomuto zpoždění došlo z důvodu prodloužení předpokládaných lhůt pro vydání pravomocného stavebního povolení, čímž se zdrželo i vydání právního aktu. Zároveň byla ponechána dostatečná časová rezerva, neboť klíčové byly klimatické podmínky a také vývoj epidemie covid-19.

Výstavba integrované sítě cyklostezek Šlapanicko: Etapa Pozořicko I

Při realizaci projektu došlo k problémům spojeným s trasou cyklostezky – konkrétně vlastník poloviny pozemku v k. ú. Tvarožná odvolal svůj souhlas se stavbou, což vedlo ke zkrácení úseku T13 o 0,014 km a snížení hodnoty indikátoru 76100 (délka nově vybudovaných cyklostezek) na 3 km. Vzhledem k umístění parcely (konečný úsek cyklostezky) kontinuita stezky nebyla narušena.

Dalším problémem bylo zpoždění realizace projektu kvůli opožděnému vydání stavebního povolení, které nabylo právní moci až 22. 3. 2022. V projektu byl odpor zájmového sdružení zásadní natolik, že došlo k odvolání na MŽP (ohledně údajného nedodržení procesu EIA). MŽP problém vyřešilo ve prospěch žadatele, prodlení ale vedlo k pozdnímu vydání SP a nutnosti realizovat návaznou etapu (Pozořicko II) až v dalším programovém období. Toto zpoždění znemožnilo dodržet původní termín ukončení projektu 31. 3. 2023, došlo k prodloužení termínu ukončení projektu do 30. 6. 2023. I tento projekt byl rozdělen na dvě etapy kvůli průběžnému profinancování (splácení úvěru).

Obecním problémem u projektů výstavby cyklostezek na Šlapanicku byl z počátku odmítavý postoj místních obyvatel, kteří nevěřili, že si infrastruktura nalezne své uživatele. Situace se zásadně změnila během pandemie Covid-19, kdy možnost trávit čas sportem mimo zastavěnou oblast představovala jednu z mála příležitostí nepřetrvávat pouze v místě bydliště. Veškeré problémy v realizaci projektů se podařilo vyřešit a projekty byly úspěšně ukončeny.

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

Výstupem projektů je 13,6 km nově vybudovaných cyklostezek a cyklotras a 60 parkovacích míst pro jízdní kola.

Výsledkem je zvýšení bezpečnosti a atraktivity cyklodopravy v každodenním dojíždění lidí za prací, do škol či za službami.

Klíčové faktory:

- V přípravné fázi: kvalita stavební a další přípravné dokumentace, rychlost povolovacích řízení, investiční priority obcí k podpoře cyklodopravy, zdárný proces majetkoprávního vypořádání pozemků v gesci DSO Šlapanicko, zkušený projektový tým.
- V realizační fázi: pravidelná komunikace, koordinace napříč všemi zainteresovanými subjekty, kooperace s hlavními partnery – především zástupců jednotlivých obcí v DSO Šlapanicko, díky aplikaci integrovaného přístupu.
- V provozní fázi: různé vnitřní faktory (motivace cílových skupin využívat nové prvky cykloinfrastruktury, změna dopravního chování) i vnější faktory (např. realizace návazných projektů v oblasti dopravy souvisejících s projektem, vytvoření sítě cyklokoordinátorů z úrovně JMK, podpora místní zaměstnanosti).
- Ve všech fázích: dobrá komunikace, koordinace, vazby na klíčové partnery v území, efektivní metropolitní spolupráce mezi městem Brnem, okolními obcemi, Jihomoravským krajem a dalšími partnery, která umožnila koordinaci projektů, sdílení nákladů a efektivní využití finančních prostředků.

H. Zhodnocení plnění indikátorů

Všechny indikátory byly splněny na 100 %. U projektu „Stavba integrovaného systému bezpečných cyklostezek na území Šlapanicka“ byl indikátor „Délka nově vybudovaných cyklostezek a cyklotras“ splněn na 101 %, stejný indikátor byl na více než 100 % splněn i v případě projektu „Výstavba integrované sítě cyklostezek Šlapanicko: Etapa Pozořicko I“.

Projekt	**Indikátory a jejich plánované plnění**
Stavba integrovaného systému bezpečných cyklostezek na území Šlapanicka	(76100) Délka nově vybudovaných cyklostezek a cyklotras: plánovaná cílová hodnota **6,754** km a dosažená cílová hodnota **6,880** km (76401) Počet parkovacích míst pro jízdní kola: plánovaná cílová hodnota **24** a dosažená cílová hodnota **24** **Vše splněno na více než 100 %.**
Stavba integrovaného systému bezpečných cyklostezek na Šlapanicku: Jiříkovice – Blažovice, Kobylnice – Prace	(76100) Délka nově vybudovaných cyklostezek a cyklotras: plánovaná cílová hodnota **3,779** km a dosažená cílová hodnota **3,779** km (76401) Počet parkovacích míst pro jízdní kola: plánovaná cílová hodnota **24** a dosažená cílová hodnota **24** **Vše splněno na 100 %.**

Projekt	Indikátory a jejich plánované plnění
Stavba integrovaného systému bezpečných cyklostezek na území Šlapanicka	(76100) Délka nově vybudovaných cyklostezek a cyklotras: plánovaná cílová hodnota **6,754** km a dosažená cílová hodnota **6,880** km (76401) Počet parkovacích míst pro jízdní kola: plánovaná cílová hodnota **24** a dosažená cílová hodnota **24** **Vše splněno na více než 100 %.**
Výstavba integrované sítě cyklostezek Šlapanicko: Etapa Pozořicko I	(76100) Délka nově vybudovaných cyklostezek a cyklotras: plánovaná cílová hodnota **3** km a dosažená cílová hodnota **3,003** km (76401) Počet parkovacích míst pro jízdní kola: plánovaná cílová hodnota **12** a dosažená cílová hodnota **12** **Vše splněno na více než 100 %.**

I. Závěr – zhodnocení naplnění cílů projektu

Všechny uvedené dílčí projekty sdílejí společný cíl – vytvořit bezpečné spojení pro cyklisty a pěší mezi obcemi na území Šlapanicka a městem Brnem jakožto jádrem BMO. Zaměřují se především na zvýšení bezpečnosti cyklistů a chodců oddělením nemotorové dopravy od dopravy motorové, čímž přispívají ke snížení rizika dopravních nehod. Společným prvkem je také podpora udržitelné dopravy, která má do budoucna sloužit jako plnohodnotná alternativa k dopravě automobilové. Projekty tak řeší nejen aktuální potřebu bezpečného pohybu osob v daném území, ale i dlouhodobý rozvoj kvalitní a udržitelné dopravní infrastruktury. Dílčí projekty tak vytvořily ucelenou síť cyklostezek ve východní části Brněnské metropolitní oblasti a poskytly její obyvatelům přístup k aktivní mobilitě. Vybudovaná infrastruktura slouží nejen k dojížďce do škol, za prací či službami, ale také nabízí možnost aktivního trávení volného času. Dále může posloužit jako příklad dobré praxe k vytvoření páteřní sítě cyklostezek i v jiných částech BMO.

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

Integrované řešení umožnilo vybudování husté sítě cyklostezek, které propojují celkem 13 obcí v oblasti Šlapanicka a Pozořicka. Jedním z hlavních přínosů realizovaných projektů je zvýšení bezpečnosti cyklodopravy díky fyzickému oddělení nemotorové a motorové dopravy a celkové zvýšení počtu obyvatel, kteří mají prospěch z vytvořené infrastruktury a využívají ji nad rámec očekávání. Kvalitní cyklostezky podpořily každodenní dojíždění do práce, škol i za službami a představují užitečnou alternativu k automobilové dopravě, zejména v dopravních špičkách. Nezanedbatelným přínosem je podpora ekologicky šetrné formy dopravy, což se může promítnout v nižším množství imisních látek v ovzduší. Kromě dojížďkové funkce jsou cyklostezky na Šlapanicku využívány i jako alternativa k dosažení atraktivit cestovního ruchu (např. k památce Mohyla Míru). Také jsou prostorem pro setkávání místních a nabízejí nové možnosti trávení volného času například i pro dětí místních mateřských škol. Neplánované dopady zahrnují vznik gastro zařízení poblíž cyklostezek, což napomáhá místní ekonomice a podporuje zaměstnanost v území.

Mezi negativní dopady patří zvýšené náklady z rozpočtu obcí na údržbu a provoz cyklostezek a předem neplánované poruchy na povrchu cyklostezky v době udržitelnosti. Díky dobré komunikaci s dodavatelskou firmou se daří tyto problémy průběžně řešit.

K. Zhodnocení účelnosti vynaložených finančních prostředků (tj. do jaké míry intervence splnila svůj účel, ve smyslu evaluačních otázek v části 3)

Cílové hodnoty indikátorů odpovídají cílům projektu. Indikátory výstupu byly z více než 100 % naplněny (indikátory výsledků nebyly v daných aktivitách stanoveny). Všechny projekty splnily kritérium

účelnosti doplnění chybějících úseků cyklostezek, které byly primárně určeny pro dopravu za prací, do škol a za službami. Díky délce vybudovaných úseků (ve všech případech vyšší než 3 km) je možné zhodnotit realizované úseky jako ucelený systém cyklostezek, a přímé zapojení cílové skupiny „Obyvatelé" a „Dojíždějící za prací a službami".

Projekty měly významný vliv v rámci systému integrované dopravy – cyklostezky propojují uzly (zastávky) veřejné dopravy IDS JMK. Významně tak došlo k zapojení cílové skupiny „Uživatelé veřejné dopravy".

Zásadní dopad realizace projektů lze spatřit ve zvýšení bezpečnosti a komfortu cestujících cyklistickou dopravou. Celkově se jednalo o intenzitu dopravy čítající 47 241 vozidel (na základě výsledků Celostátního sčítání dopravy v roce 2016) na silnicích, ze kterých předmětné cyklostezky svádí cyklistickou dopravu do oddělených komunikací. Příspěvek ke zvýšení bezpečnosti lze ilustrovat na počtu dopravních nehod s jízdním kolem (na základě dat Centra dopravního výzkumu). Zatím co před realizací projektů (v roce 2020) se jednalo o 16 nehod s jízdním kolem na území Šlapanicka, po dokončení cyklostezek v roce 2023 byl zaznamenán pokles o 31 %. Současně se výstupy projektů přímo podílí na naplnění specifického cíle ISR BMO *Rozšířit a zkvalitnit infrastrukturu pro pěší a cyklistickou dopravu ve vazbě na další druhy dopravy a* opatření *A.6: Cyklistická a pěší doprava*. Integrované řešení výstavbou vzájemně propojených cyklostezek, budováním doprovodné infrastruktury pro parkování kol a výsadbou doprovodné zeleně podpořilo naplnění aktivit daného opatření.

L. Zhodnocení účinnosti vynaložených finančních prostředků a zhodnocení do jaké míry přinesly i neplánované (pozitivní i negativní) účinky – ve smyslu evaluačních otázek v části 3

Samotné vybudování cyklostezek se i skrz pandemii covid-19 a zpoždění termínů realizace podařilo zdárně dokončit a vytvořit síť infrastruktury pro nemotorovou dopravu o délce 13 km jako alternativu ke každodennímu dojíždění. Síť cyklostezek nejen propojuje dílčí obce v regionu Šlapanicka se sekundárním centrem – Šlapanicemi, ale díky návaznosti na okrajové části Brna se značným množstvím pracovních příležitostí ulehčuje každodenní dojížďku za prací. Kromě primární dojížďkové funkce je dalším pozitivním účinkem vybudované cyklo infrastruktury její rekreační potenciál. Ten v kombinaci s historickým odkazem Napoleona v území přispívá k podpoře cestovního ruchu a místní ekonomiky.
Z hlediska negativních účinků nelze opomenout zábor zemědělské půdy, který na vybraných místech souvisel s výstavbou nových cyklostezek a vyvolané finanční náklady na pravidelné čištění, opravy a údržbu komunikací v dlouhodobějším měřítku.

PŘÍPADOVÁ STUDIE 6: BRNĚNSKÉ CENTRUM PRO MATERIÁLOVÉ VYUŽÍVANÍ ODPADŮ

A. Identifikační údaje

Integrované řešení: Brněnské centrum pro materiálové využívaní odpadů

Prioritní oblasti: B) Životní prostředí

Důvod výběru integrovaného řešení: Projekt představuje skutečný unikát v oblasti odpadového hospodářství – jde o první automatickou třídicí linku svého druhu v České republice. Nový systém třídění významně zvyšuje podíl recyklovatelného odpadu v BMO a přispívá k naplňování cílů oběhového hospodářství ČR a EU.

Metody a zdroje: V rámci zpracování případové studie bylo využito vlastního šetření za využití podkladů z projektové fiše a systému CSSF 2014-2020. Především se jednalo o tiskovou verzi žádosti o podporu, žádostí o změnu, zprávu o realizaci a výroční zprávy společnosti SAKO Brno, a.s.

Projekty tvořící integrované řešení:

Název a číslo projektu	**Brněnské centrum pro materiálové využívaní odpadů CZ.05.3.29/0.0/0.0/19_133/0011287**

Žadatel	SAKO Brno, a.s.
Opatření integrované strategie	Opatření B.7: Materiálové a energetické využití odpadů
Operační program – specifický cíl	OP ŽP, SC 3.2 Zvýšit podíl materiálového a energetického využití odpadů
Termín realizace	30. 11. 2021–18. 6. 2024
Celkové výdaje	345 322 301,56 Kč
Celkové způsobilé výdaje	203 202 046,48 Kč
z toho dotace EU	50 800 511,62 Kč

Webové stránky projektů:

https://metropolitni.brno.cz/projekty/brnenske-centrum-pro-materialove-vyuzivani-odpadu/

https://priprav.brno.cz/aktuality/sako-brno-otevrelo-novou-dotridovaci-linku/

B. Výchozí situace – popis problému

Množství vytříděných komunálních odpadů občany či živnostníky v Brněnské metropolitní oblasti se neustále zvyšuje. V tomto ohledu se nachází Česká republika na předních místech v Evropě. Nicméně v materiálovém využívání vytříděného odpadu výrazně zaostává za vyspělými zeměmi západní a severní Evropy. Hlavními důvody jsou zejména nedostatečná kapacita kvalitní třídicí a dotřiďovací infrastruktury a nízké poplatky za skládkování – v ČR končí na skládkách až 46 % komunálního odpadu, který má přitom až 80% recyklační potenciál. Potenciál materiálového využití v návaznosti na zavádění konceptu cirkulární ekonomiky a uzavírání materiálových toků tak není naplněn.

Důvodem potřeby nové velkokapacitní třídicí linky byla již nedostatečná kapacita původní ruční linky, protože množství občany vyseparovaného odpadu se ve městě Brně a okolí za posledních 8 let navýšilo šestinásobně. Rozhodnutí využít pro třídění stroje místo ruční práce bylo učiněno na základě provozních a ekonomických analýz. Dalším nezanedbatelným argumentem byly pracovní podmínky a pracovní prostředí pro zaměstnance.

C. Popis integrovaného řešení

1. Význam projektu na naplnění specifického cíle strategie BMO (velmi významný)

Specifický cíl: Rozšířit a zkvalitnit systém odpadového hospodářství v BMO

Naplnění specifického cíle (velmi):

Dotřiďovací linka automatizuje proces třídění odpadu, což umožňuje zpracovat až 15 000 tun odpadu ročně. Účinnost třídění jednotlivých komodit se pohybuje od 88 % u kovů a okolo 95 % u plastového odpadu. Díky využití optických separátorů a vzduchových trysek je třídění rychlé, spolehlivé a efektivní.

2. Vazba na další projekty/opatření ISg

Vazba na další projekty:

Projekty financovány z ITI:

Název a číslo projektu/název OP	SSO Jedovnická CZ.05.3.29/0.0/0.0/19_133/0011286/OPŽP
Žadatel	SAKO Brno, a.s.

Název ISg a opatření ISg	Integrovaná strategie rozvoje Brněnské metropolitní oblasti pro uplatnění nástroje integrované územní investice (2015) B.7: Materiálové a energetické využití odpadů
Celkové způsobilé výdaje	33 560 951,26 Kč
z toho dotace EU	8 390 237,81 Kč
WWW projektu	https://www.sako.cz/sites/default/files/docs/2024/04/SSO%20Jedovnicka_SAKO.pdf
Termín realizace projektu	4. 11. 2022–30. 5. 2025

Předmětem projektu bylo vybudování velkokapacitního sběrného dvora v městské části Brno-Židenice. Tento dvůr je největší svého druhu na Moravě, má otevřeno sedm dní v týdnu a slouží všem obyvatelům Brna včetně firem a živnostníků.

Název a číslo projektu/název OP	Nakládání s biologicky rozložitelným odpadem CZ.05.3.29/0.0/0.0/19_133/0011285/OPŽP
Žadatel	SAKO Brno, a.s.
Název ISg a opatření ISg	Integrovaná strategie rozvoje Brněnské metropolitní oblasti pro uplatnění nástroje integrované územní investice (2015) B.6: Předcházení vzniku odpadů
Celkové způsobilé výdaje	2 570 350,00 Kč
z toho dotace EU	642 587,50 Kč
WWW projektu	https://www.sako.cz/sites/default/files/docs/2024/04/Nakladani%20s%20biologicky%20rozlozitelnym%20odpadem_SAKO.pdf
Termín realizace projektu	16. 12. 2020–7. 12. 2021

Projekt spočíval v rozšíření míst sběrných nádob určených pro nakládání s biologicky rozložitelným odpadem v rámci města Brna. Pořízeny byly menší nádoby o velikosti 240 l v počtu 1 000 ks a velkoobjemové kontejnery o objemu 14 m³ v počtu 35 ks. Celkově projektem došlo k navýšení kapacity systému separace biologicky rozložitelného odpadu o 3 061 tun za rok. Zavedením efektivního systému bylo zajištěno předcházení vzniku odpadu přímo v místě jeho vzniku, zejména v domácnostech obyvatel města Brna.

***Vazba na další* opatření ISR BMO:**

Opatření B.6: Předcházení vzniku odpadů

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

Projekt	**Cíle projektů**
Brněnské centrum pro materiálové využívaní odpadů	Cílem projektu je navýšení kapacity pro třídění papírového, plastového i dalšího obalového odpadu na území Brněnské metropolitní oblasti o 15 000 t/rok.

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

Projekt	Cílové skupiny
Brněnské centrum pro materiálové využívaní odpadů	Kraje, města a obce, města a pověřené obce, původci odpadu, podnikatelské subjekty Vzhledem k tomu, že projekt má regionální význam a široký dopad na odpadové hospodářství, je počítána jako cílová skupina **celá BMO**, zahrnující asi **732 907 obyvatel** (rok 2024). Přesah je nicméně daleko za hranice BMO. Celkem **9 podnikatelských subjektů** (odběratelé výstupu)

Název projektů a hlavní aktivity

- vybudování haly, která byla vybavena technologickým zařízením linky s vysokým stupněm automatizace
- samotné technologické zařízení sestává z dotřiďovací linky, kompresorové stanice, výměníkové stanice, EPS, EZS a samočinného odvětrávacího zařízení
- za účelem bezproblémového provozu po technické, logistické, administrativní i bezpečnostní stránce rovněž byla vybudována nová vrátnice, přejezdová váha, opěrné stěny a zídky, přípojky inženýrských sítí a v neposlední řadě byl objekt oplocen

F. Popis řešených problémů při realizaci projektů

Při realizaci projektu bylo požádáno o prodloužení termínu ukončení realizace akce z 31. 12. 2023 na datum 15. 5. 2024 z důvodu nových požadavků stavebního úřadu za účelem vydání kolaudačního souhlasu. Zpracování podkladů pro stavební úřad proto vyžadovalo více času, než bylo předpokládáno, a původní termín tedy nebylo možné ze strany příjemce dotace dodržet. Na základě ZZoR bylo datum ukončení kolaudačního řízení 14. 5. 2024 a datum ukončení projektu 18. 6. 2024. Při realizaci projektu také došlo k úpravě finančního plánu.

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

Výstupem projektu je zvýšení kapacity pro recyklaci odpadů na území BMO o 15 000 tun ročně, a to vybudováním dotřiďovací linky s automatickým provozem. Linka je koncipována jako automatická, kdy separaci plně zajišťují technologie, nebo může být linka provozována v poloautomatickém provozu, kdy pracovníci kontrolují kvalitu jednotlivých toků vyseparovaných plastů a odstraňují případné příměsi z vytříděných materiálů.

Výsledkem je zefektivnění třídicího procesu, zajištění kvalitní výstupní suroviny a zvýšení materiálového využití odpadů o 55 % a energetického využití o 45 %.

Klíčové faktory:

- V přípravné fázi: Kvalita přípravné dokumentace, rychlost povolovacích řízení, zkušený projektový tým, výběr vhodného zpracovatele, pečlivé projednávání všech výstupů v průběhu přípravy, zajištění odběru vytříděného odpadu pro další využití;
- V realizační fázi: Pravidelná komunikace se žadatelem ze strany koordinátora a administrátora ITI – kontrola termínů, formálních a věcných náležitostí PZ, koordinace stavebních prací, integrace projektu s existující infrastrukturou, kontrola kvality a bezpečnosti;

- V provozní fázi: Efektivní provoz linky, monitorování a optimalizace za účelem dosažení vysoce kvalitního výstupu druhotných surovin, pravidelná údržba;
- Ve všech fázích: Dobrá komunikace, koordinace, vazby na klíčové partnery v území, schopnost pružně reagovat na problémy (technické, legislativní, finanční), identifikace a prevence rizik.

H. Zhodnocení plnění indikátorů

Indikátor výstupů byl splněn na 100 %.

Projekt	Indikátory a jejich plánované plnění
Brněnské centrum pro materiálové využívaní odpadů	(40101) Zvýšení kapacity pro recyklaci odpadů: plánovaná cílová hodnota **15 000 t/rok** a dosažená cílová hodnota **15 000 t/rok** **Vše splněno na 100 %.**

I. Závěr – zhodnocení naplnění cílů projektu

Vybudováním dotřiďovací linky byla navýšena kapacita pro třídění papírového, plastového i dalšího obalového odpadu na území Brněnské metropolitní oblasti o 15 000 tun ročně. Nově vybudovaná hala a technologie jsou umístěny k.ú. Židenice (č. 611115) na pozemcích žadatele. Lze tedy konstatovat, že cíl projektu byl úspěšně naplněn. Díky dostatečné kapacitě jsou na linku přijímány odpady jak z města Brna, tak okolních měst a obcí. Linka je provozována v poloautomatickém provozu, kdy pracovníci kontrolují kvalitu jednotlivých toků vyseparovaných plastů a odstraňují případné příměsi z vytříděných materiálů.

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

Realizace projektu umožní městu Brnu naplnit tzv. evropské cíle recyklace. Podle těchto cílů musí Česká republika již v roce 2025 recyklovat 55 % komunálního odpadu a do roku 2035 dosáhnout 65 %. Nový systém třídění zvyšuje podíl recyklovatelného odpadu na 68 %, což představuje výrazné zlepšení oproti původním 35 %. Tímto způsobem se snižuje množství odpadu končícího na skládkách a podporuje se cirkulární ekonomika, protože vytříděné materiály jsou využívány lokálními firmami (Brno, Modřice), což zároveň snižuje ekologickou zátěž.

K. Zhodnocení účelnosti vynaložených finančních prostředků (tj. do jaké míry intervence splnila svůj účel, ve smyslu evaluačních otázek v části 3)

Dosažená hodnota indikátoru odpovídá plánované cílové hodnotě indikátoru. Stanovený indikátor výstupu byl splněn na 100 % – kapacita pro recyklaci odpadů na území BMO se zvýšila o 15 000 tun ročně. Výstupy projektu přispěly k naplnění specifického cíle ISR BMO *Rozšířit a zkvalitnit systém odpadového hospodářství v BMO* a opatření *B.7: Materiálové a energetické využití odpadů.* K naplnění aktivit tohoto opatření přispělo integrované řešení výstavbou zařízení pro materiálové využití odpadů ve formě automatické dotřiďovací linky.

Projekt umožnil městu Brnu a dalším obcím v rámci BMO snížit množství skládkovaného odpadu nebo odpadu určeného k energetickému využití. Před zavedením automatické linky bylo pomocí ruční třídicí linky v roce 2022 vytříděno přibližně 5,6 tisíc tun plastového odpadu. V roce 2024, kdy již byla automatická linka provozována ve dvousměnném režimu, bylo vytříděno přibližně dvakrát více – kolem 11 tisíc tun.

Menší objem skládkovaného odpadu znamená pro obce nižší poplatky a nižší provozní náklady v dlouhodobém horizontu. Místním podnikatelům toto řešení zároveň nabízí možnost vykupovat

vytříděné suroviny a znovu je uvádět do oběhu. Společnost SAKO spolupracuje například s recyklační společností PETKA nebo BACHL, která v Modřicích zpracovává polystyren.

Finanční podpora z nástroje ITI přispěla k rozvoji infrastruktury pro třídění odpadu v BMO, který je nezbytným krokem k dosažení cílů EU v oblasti nakládání s komunálním odpadem – především se zřetelem na rostoucí požadavky na recyklaci a blížící se zákaz skládkování využitelných odpadů, který má vstoupit v platnost v roce 2030.

L. Zhodnocení účinnosti vynaložených finančních prostředků a zhodnocení do jaké míry přinesly i neplánované (pozitivní i negativní) účinky – ve smyslu evaluačních otázek v části 3

Výstavba automatické třídicí linky v Brně přinesla řadu pozitivních účinků. Jedním z nich jsou nižší náklady na odpadové hospodářství (menší výdaje na skládkování) pro město Brno a obce v zázemí BMO. Díky této technologii bylo možné zavést ve městě Brně takzvaný multikomoditní sběr – do žlutých kontejnerů tak patří nejen plast a nápojové kartony, ale také veškeré kovové obaly z domácností. Třídění odpadu se tak stalo jednodušším pro obyvatele a zároveň efektivnějším z hlediska zpracování. Dalším pozitivem je, že třídicí linka má o 21 % nižší energetickou náročnost na vytříděnou tunu odpadu než původní ruční linka a je zásobována vlastní elektřinou vyrobenou z odpadu v ZEVO SAKO Brno, a.s.

Projekt zároveň může otevírat nové podnikatelské příležitosti – například vznik nových firem či technologií zaměřených na zpracování vytříděných surovin. V neposlední řadě je třídicí linka jako unikátní technologie v ČR využívána producenty a designéry obalů k testování tříditelnosti jejich produktů. Linka je připravena na budoucí evropskou a národní legislativu, která bude stále více klást důraz na recyklovatelnost a tříditelnost obalů i ostatních produktů.

Potenciálním negativním účinkem je efekt „někdo to vytřídí za mě“ – tedy pokles motivace občanů třídit odpad doma, pokud se ví, že to udělá automatická linka. Tento efekt však lze minimalizovat dobrou osvětou.

PŘÍPADOVÁ STUDIE 7: ROZŠÍŘENÍ INFRASTRUKTURY CENTRA INTEMAC

A. Identifikační údaje

Integrované řešení: Rozšíření infrastruktury centra INTEMAC

Prioritní oblasti: C) Konkurenceschopnost a vzdělávání

Důvod výběru integrovaného řešení: Jedná se o unikátní projekt. Pořizované technologie jsou v Brněnské metropolitní oblasti (a v celém Jihomoravském kraji) jedinečné a díky realizaci projektu získaly firmy v oboru strojírenské výroby a obráběcích strojů možnost využití návrhových, zkušebních a měřicích technologií bez nutnosti vlastních investic.

Metody a zdroje: V rámci zpracování případové studie bylo využito rozhovoru se zástupci města Kuřim a vlastního šetření za využití podkladů z projektové fiše a systému CSSF 2014–2020. Především se jednalo o tiskovou verzi žádosti o podporu, žádostí o změnu, zprávy o realizaci, zprávy o udržitelnosti.

Projekty tvořící integrované řešení:

Název a číslo projektu	**Rozšíření infrastruktury centra INTEMAC** **CZ.01.1.02/0.0/0.0/17_193/0015011**
Žadatel	Jihomoravský kraj
Opatření integrované strategie	Opatření C.2: Podpora proinovačních služeb a aplikace výsledků VaV pro firmy v BMO

Operační program – specifický cíl	OP PIK, SC 1.2 Zvýšit intenzitu a účinnost spolupráce ve výzkumu, vývoji a inovacích
Termín realizace	8. 11. 2018–4. 5. 2021
Celkové výdaje	55 907 098,00 Kč
Celkové způsobilé výdaje	52 997 246,21 Kč
z toho dotace EU	26 498 623,10 Kč

Webové stránky projektů:

https://metropolitni.brno.cz/projekty/rozsireni-infrastruktury-centra-intemac/

https://www.jmk.cz/content/17859

B. Výchozí situace – popis problému

Projekt řešil nedostatečnou kapacitu a poddimenzovanost centra INTEMAC, které představuje výzkumně-vývojovou základnu sdílených služeb v oblasti obráběcích strojů, strojírenské výrobní techniky a technologií. Původní prostory centra neumožňovaly sestavit výrobní stroje v potřebné konfiguraci, aby bylo možné je vyvíjet a testovat v propojených a spolupracujících systémech – výrobních buňkách. Díky účasti v mezinárodních projektech se centrum INTEMAC stalo i významným demonstračním a školícím pracovištěm pro nastupující digitalizaci průmyslové výroby. Zapojením INTEMACu do evropské sítě DIH (Digital Innovation Hubs) a plánovaným vstupem do sítě Testbed, která slouží jako testovací platforma pro pokročilou robotiku, se zvýšily požadavky na infrastrukturu, která dokáže zvládnout technologické výzvy a efektivně přenášet nové poznatky do výroby.

C. Popis integrovaného řešení

1. Význam projektu na naplnění specifického cíle strategie BMO (velmi významný)

Specifický cíl: Rozvinout inovační potenciál BMO

Naplnění specifického cíle (velmi):

Rozšíření centra INTEMAC výrazně posílilo jeho schopnost aplikovat poznatky výzkumu a vývoje ve výrobní praxi, prohloubilo spolupráci s výrobním sektorem a zvýšilo efektivitu přenosu klíčových informací ke konkrétním výrobcům, což představuje významnou přidanou hodnotu v podpoře inovačních procesů v Brněnské metropolitní oblasti.

2. Vazba na další projekty/opatření ISg

Vazba na další projekty:

Projekt financován z ITI:

Název a číslo projektu/název OP	**Cyklostezka Kuřim - Lipůvka CZ.06.1.37/0.0/0.0/16_045/0003955/IROP**
Žadatel	Město Kuřim
Název ISg a opatření ISg	Integrovaná strategie rozvoje Brněnské metropolitní oblasti pro uplatnění nástroje integrované územní investice (2015) Opatření A.6: Cyklistická a pěší doprava
Celkové způsobilé výdaje	23 822 378,43 Kč
z toho dotace EU	20 249 021,66 Kč

WWW projektu	https://www.kurim.cz/redakce/index.php?clanek=37366&detail_claim=169286&xuser=&lanG=cs
Termín realizace projektu	1. 8. 2016–27. 9. 2019

K průmyslové zóně byla vybudována nová cyklostezka z Lipůvky. Došlo tím ke zlepšení dopravní dostupnosti obyvatel dojíždějících za prací do kuřimské průmyslové zóny, do škol i za službami. Stezka navazuje na stávající síť a vede cyklisty až k vlakovému a autobusovému nádraží v Kuřimi. V Lipůvce se napojuje na již existující úsek Lipůvka – Lažany. Vznikl tak osmikilometrový úsek, který umožňuje jízdu cyklistů mimo silně zatíženou silnici I/43.

Projekt financován mimo ITI:

Kompetenční centrum Kuřim - obráběcí stroje

Jde o realizovaný projekt podaný v rámci OP podnikání a inovace, na který navazuje projekt Rozšíření infrastruktury centra INTEMAC. Díky realizaci tohoto projektu došlo k vybudování stávající budovy centra INTEMAC. Centrum se zaměřuje na aplikovaný výzkum, experimentální vývoj a vzdělávání v oblasti strojírenské výrobní techniky. Poskytuje expertní služby a přístup k moderním technologiím, zároveň podporuje spolupráci firem a výzkumníků v Jihomoravském kraji.

***Vazba na další* opatření ISR BMO:**

Opatření C.1: Infrastruktura a služby pro inovace a nová odvětví v BMO

Opatření C.3: Podpora proinovačních služeb pro začínající firmy v BMO

Opatření C.4: Budování kapacit a kvality zařízení pro celoživotní učení

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

Projekt	Cíle projektů
Rozšíření infrastruktury centra INTEMAC	Cílem projektu je rozšíření centra INTEMAC jako výzkumně-vývojové základny sdílených služeb v oblasti obráběcích strojů, strojírenské výrobní techniky a technologií.

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

Projekt	Cílové skupiny
Rozšíření infrastruktury centra INTEMAC	Podnikatelské subjekty (zejména MSP) – 4 Výzkumné organizace – 2

Hlavní aktivity projektu:

- stavební práce spojené s realizací přístavby o podlahové ploše 606,30 m^2 a úpravami stávajícího objektu centra INTEMAC (zejména kotelny o ploše 27 m^2)
- sadové úpravy a drobný mobiliář, přístřešek na kola, vybudování 9 parkovacích míst, příprava pro dvě dobíjecí stanice pro elektromobily, příjezdová komunikace a přeložky sítí vyvolané umístěním přístavby
- modernizace systému vzduchotechniky a vytápění, instalace zařízení využívající OZE – tepelné čerpadlo a solární kolektory

- zpracování projektové dokumentace ve stupni pro provedení stavby
- zajištění služby Technický dozor investora
- zajištění služby BOZP
- zajištění služby Autorský dozor

F. Popis řešených problémů při realizaci projektů

Z důvodu pozdějšího schválení projektu ze strany řídicího orgánu byl předpokládaný termín ukončení realizace projektu přeložen na 31. 5.2021. Nakonec se projekt podařilo dokončit o něco dříve – 4. 5. 2021.

V průběhu realizace docházelo k úpravám jednotlivých etap a jejich rozpočtu. Druhá a třetí etapa projektu byly sloučeny do jedné etapy z důvodu prodloužené administrace první žádosti o platbu. Zároveň byly zpřesněny jednotlivé položky projektového rozpočtu.

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

Výstupem projektu je realizace přístavby o celkové rozloze 606,30 m^2 v podobě nové výrobní buňky 4.0. Nová buňka má větší rozměry než předchozí, díky čemuž lze pracovat s většími zařízeními a výrobky než doposud. Dalším výstupem je rozšíření spolupráce centra na celkem 3 podniky.

Výsledkem projektu je posílení inovační schopnosti strojírenského průmyslu, podpora jeho konkurenceschopnosti a zlepšení spolupráce mezi výzkumnou a výrobní sférou.

Klíčové faktory:

- V přípravné fázi: Kvalita stavební a další přípravné dokumentace, rychlost povolovacích řízení, zkušený projektový tým, výběr vhodného zpracovatele, pečlivé projednávání všech výstupů v průběhu přípravy;
- V realizační fázi: Pravidelná komunikace se žadateli ze strany koordinátora a administrátora ITI – kontrola termínů, formálních a věcných náležitostí PZ, koordinace stavebních prací, integrace technologií;
- V provozní fázi: Ověření funkčnosti laboratoří a zařízení, udržitelné financování, pravidelná údržba, atraktivita pro firmy a partnery;
- Ve všech fázích: Dobrá komunikace, koordinace, vazby na klíčové partnery v území, schopnost pružně reagovat na problémy (technické, legislativní, finanční), identifikace a prevence rizik.

H. Zhodnocení plnění indikátorů

Indikátory výstupů byly splněny na více než 100 %. U indikátoru č. 20000 byl při podání žádosti zvolen konzervativní odhad cílové hodnoty ve výši 1 podniku. Ve skutečnosti však bylo dosaženo hodnoty 3, čímž byl původní cíl výrazně překročen. Konkrétně centrum INTEMAC uzavřelo memoranda s následujícími partnery: ABB s.r.o., B+R automatizace, spol. s r.o. a Renishaw s.r.o. U indikátoru č. 24100 byla při podání žádosti o podporu předpokládaná hodnota indikátoru 610,9 m^2, která vycházela z dokumentace pro stavební povolení. Rozdíl ve výši 4,6 m^2 vznikl z toho důvodu, že v prováděcí dokumentaci nebyla do plochy místností započítána plocha schodiště, která do ní byla započítána v původní dokumentaci pro stavební povolení.

Projekt	Indikátory a jejich plánované plnění
Rozšíření infrastruktury centra INTEMAC	(20000) Počet podniků spolupracujících s výzkumnými institucemi: plánovaná cílová hodnota **1** a dosažená cílová hodnota **3** **Vše splněno na 300 %.**
	(23000) Počet nově vzniklých a modernizovaných inovačních infrastruktur: plánovaná cílová hodnota **0** a dosažená cílová hodnota **1** **Vše splněno na 100 %.**
	(24100) Zrekonstruované, rozšířené a nově vybudované kapacity: plánovaná cílová hodnota **610,90** m^2 a dosažená cílová hodnota **606,30** m^2 **Vše splněno na 99,25 %.**

I. Závěr – zhodnocení naplnění cílů projektu

Cíl projektu byl naplněn rozšířením centra INTEMAC o novou výrobní buňku, která firmám v oblasti strojírenské výrobní techniky, technologií a obráběcích strojů poskytuje přístup k moderním technologiím bez nutnosti vlastních investic. Díky propojení s měřicí stanicí, robotem a adaptivní výrobou slouží buňka jako sdílená výzkumně-vývojová platforma v dané oblasti.

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

Projekt rozšíření centra INTEMAC v Kuřimi má výrazný dopad na podporu inovací, technologického rozvoje a konkurenceschopnosti firem v oblasti strojírenství. Zavedení moderní výrobní buňky 4.0 umožňuje firmám testovat a rozvíjet vlastní technologie bez nutnosti vysokých investic do technického vybavení, čímž výrazně snižuje vstupní bariéry pro zavádění principů chytré výroby. Díky propojení výzkumné infrastruktury s praktickým využitím ve firmách centrum usnadňuje přechod na průmysl 4.0, přispívá ke zvyšování produktivity a efektivity výroby a nabízí prostor pro vzdělávání a praktické školení. Projekt tak posiluje pozici Kuřimi jako technologického centra v regionu a pomáhá řešit strukturální výzvy českého průmyslu.

K. Zhodnocení účelnosti vynaložených finančních prostředků (tj. do jaké míry intervence splnila svůj účel, ve smyslu evaluačních otázek v části 3)

Dosažené hodnoty indikátorů výstupů v projektech odpovídají plánovaným cílovým hodnotám, s výjimkou indikátoru *Počet podniků spolupracujících s výzkumnými institucemi* – centru INTEMAC se podařilo navázat spolupráci se třemi partnery namísto plánovaného jednoho. Výstupy projektu přispěly k naplnění specifického cíle ISR BMO *Rozvinout inovační potenciál BMO* a opatření *C.2: Podpora proinovačních služeb a aplikace výsledků VaV pro firmy v BMO.* K naplnění aktivit tohoto opatření přispělo integrované řešení rozšířením infrastruktury centra INTEMAC jako výzkumně-vývojové platformy a sdílením poznatků mezi podniky a výzkumnou sférou. Podpora z nástroje ITI umožnila realizovat celý koncept rozšíření centra INTEMAC najednou a v kratším časovém období, než by to bylo možné bez ní.

Díky projektu mají firmy ze strojírenství možnost využívat návrhové, zkušební a měřicí technologie bez potřeby vlastních investic. Tyto technologie představují velké investiční náklady, které by jednotlivé firmy nebyly schopny financovat samostatně. Projekt současně podpořil spolupráci výzkumných organizací a podniků, což přispívá k rychlejšímu přenosu inovací do praxe a zvyšuje

konkurenceschopnost místních firem. Posílení spolupráce s vysokými školami, zejména s VUT v Brně, navíc umožnilo větší zapojení odborníků do vzdělávacích i výzkumných aktivit.

L. Zhodnocení účinnosti vynaložených finančních prostředků a zhodnocení do jaké míry přinesly i neplánované (pozitivní i negativní) účinky – ve smyslu evaluačních otázek v části 3

Rozšíření infrastruktury centra INTEMAC přineslo řadu významných přínosů pro rozvoj výzkumu, inovací a spolupráce mezi akademickou a podnikatelskou sférou. Projekt výrazně podpořil přenos znalostí mezi výzkumníky, studenty a firmami, čímž umožnil efektivnější využití výsledků výzkumu v praxi. Díky možnosti pronájmu špičkových měřicích a zkušebních zařízení mohou firmy v oboru strojírenské výroby a obráběcích strojů snížit své náklady na výzkum a vývoj, zvýšit kvalitu výrobků a posílit svou konkurenceschopnost.

Pro zajištění udržitelnosti je klíčová aktivní spolupráce s partnery a efektivní propagace centra. Jako potenciální nedostatek lze proto uvést relativní izolovanost centra od podnikatelské a vzdělávací infrastruktury. V jeho bezprostředním okolí se nacházejí nevyužité pozemky ve vlastnictví města Brna, o které projevily zájem firmy z JIC nebo Technologického parku, jež postrádají stálé zázemí. Tento fakt omezuje možnost okamžité spolupráce s podniky a využití synergií mezi centrem a okolními inovativními subjekty. Dalším omezením je absence odborné střední školy v blízkosti centra, což snižuje příležitosti pro praktické vzdělávací aktivity studentů a propojení vzdělávacího procesu s reálnou praxí.

PŘÍPADOVÁ STUDIE 8 **ČESKÉ CENTRUM KYBERBEZPEČNOSTI**

A. Identifikační údaje

Integrované řešení: České centrum kybernetické bezpečnosti

Prioritní oblasti: C) Konkurenceschopnost a vzdělávání

Důvod výběru integrovaného řešení: Projekty v rámci integrovaného řešení provazují vzdělávací aktivity v rámci přípravy na povolání a v rámci celoživotního vzdělávání. Projekty řeší vysoce aktuální téma kybernetické bezpečnosti a její propojení na odvětví vědy a výzkumu. Unikátnost spočívá v propojení středoškolské a navazující univerzitní a vědecko-výzkumné sféry. Je to velmi dobrý příklad pro ostatní metropolitní oblasti/aglomerace v České republice.

Metody a zdroje: V rámci zpracování případové studie bylo využito vlastního šetření za využití podkladů z projektové fiše a systému CSSF 2014-2020. Především se jednalo o tiskovou verzi žádosti o podporu, studii proveditelnosti, žádosti o změnu, zprávu o realizaci a zprávu o udržitelnosti.

Projekty tvořící integrované řešení:

Název a číslo projektu	**CERIT Science Park II** **CZ.01.1.02/0.0/0.0/19_290/0018827**
Žadatel	InfoNet 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	4/2020–4/2023
Celkové výdaje	352 388 523,00 Kč
Celkové způsobilé výdaje	260 000 000,00 Kč
z toho dotace EU	130 000 000,00 Kč

Název a číslo projektu	**Junior centrum excellence pro kybernetickou bezpečnost a ICT při SŠ Čichnova Brno** **CZ.06.2.67/0.0/0.0/16_066/0007889**
Žadatel	Střední škola informatiky, poštovnictví 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	1/2016–4/2020
Celkové výdaje	51 798 793,00 Kč
Celkové způsobilé výdaje	39 997 413,00 Kč
z toho dotace EU	33 997 801,05 Kč

Webové stránky projektů:

https://www.cerit2.cz/

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

https://www.jcekb.cz/o-jcekb/

B. Výchozí situace – popis problému

Jednou z největších výzev současnosti je kybernetická bezpečnost. Střední škola informatiky, poštovnictví a finančnictví Brno predikovala, že nebude dostatek zaměstnanců v oboru, proto společně s průmyslovkou (Praha-Smíchov) začala vytvářet vzdělávací program týkající se kybernetické bezpečnosti.

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 bylo potřeba vybudovat v areálu nový CERIT Science Park II zaměřený na oblast bezpečnostního výzkumu. Umístění parku koresponduje se zaměřením celé oblasti Brna, a to ulic Šumavská – Botanická – Hrnčířská, kde se nachází IT CAMPUS CITY CENTRE/Cyber Campus. V kampusu a jeho blízkosti sídlí subjekty působící v oblasti bezpečnostního výzkumu.

V České republice chybělo unikátní řešení v podobě vybudování technologického centra pro kybernetickou bezpečnost a informační a komunikační technologie.

C. Popis integrovaného řešení

1. Význam projektů na naplnění specifického cíle strategie BMO (velmi významný)

Specifický cíl: Zvýšit vzdělanostní úroveň obyvatelstva s důrazem na relevanci a rozvoj vybraných klíčových kompetencí

Naplnění specifického cíle (velmi významné):

Vzdělávání v inovativních oborech je velmi důležité pro zachování pozice metropolitní oblasti, která se profiluje lokalizací odvětví s vysokou přidanou hodnotou. Vybudováním odpovídající infrastruktury pro rozvoj těchto odvětví se tato pozice ještě posílí. Velmi důležitá je také výchova absolventů těchto odvětví a jejich udržení v regionu.

Specifický cíl: Rozvinout inovační potenciál BMO

Naplnění specifického cíle (velmi významné):

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.

2. Vazba na další projekty/opatření ISg

Vazba na další projekty:

Realizace projektů 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.

CERIT Science Park II

Projekt **CERIT Science Park II** je komplementární a synergický s dalšími projekty v území "Cyber Campus" a BMO. Zejména se jedná o:

- dostavbu areálu MU Botanická 68a v rámci Národního investičního programu MŠMT (Masarykova univerzita),
- 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,
- 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,
- CERIT Science Park a zde umístěná infrastruktura pro bezpečnostní výzkum – KYPO,
- vznik profesního programu v oblasti vzdělávání v ICT včetně specifického vzdělávání pro kyberbezpečnost z prostředků ESF – OP VVV (Masarykova univerzita).

Projekt CERIT Science Park II je výrazně integrovaný se synergickým zaměřením na oblast kyberbezpečnosti, a to jak v návaznosti na dosavadní a plánované aktivity MU v této oblasti a v oblasti posilování spolupráce univerzity se soukromým sektorem, tak vzhledem k silným vazbám na zde působící instituce, dalším projektům a aktivitám zde působících subjektů. Obdobný projekt je tedy na území Brněnské metropolitní oblasti unikátní.

Vazba na další opatření ISR BMO:

C.1: Infrastruktura a služby pro inovace a nová odvětví v BMO – vědeckotechnický park a podnikatelský inkubátor s úzkou návazností na univerzitní výzkumné a vývojové aktivity a know-how vytvářejí předpoklady a prostředí pro průmyslový výzkum, technologický vývoj a inovace zaměřené zejména na realizaci nových technologií a konkurenceschopných výrobků a služeb.
C.3: Podpora proinovačních služeb pro začínající firmy v BMO – podnikatelský inkubátor bude poskytovat zvýhodněný nájem a služby podporující začínající inovační firmy a jejich zapojení do relevantního inkubačního programu.
C.4: Budování kapacit a kvality zařízení pro celoživotní učení.

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

SŠ informatiky, poštovnictví a finančnictví Brno byla MŠMT vybrána jako jedna ze dvou škol v ČR pro tvorbu a pilotní ověřování vzdělávacího programu v rámci SŠ "Kybernetická bezpečnost", rovněž pak pro tvorbu rozšíření osnov ZŠ a SŠ o kybernetickou bezpečnost, což bylo deklarováno Sektorovou dohodou pro kybernetickou bezpečnost (2015). Projekt vybudování **Junior centra excellence pro kybernetickou bezpečnost a ICT** na tyto aktivity navazuje.

Vazba na další opatření ISR BMO:

C.1: Infrastruktura a služby pro inovace a nová odvětví v BMO

C.6: Kvalita LZ: Klíčové kompetence již od počátečního vzdělávání

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 žádáni 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

Vybudování technologického centra pro kybernetickou bezpečnost a ICT, které je unikátním řešením v rámci České republiky, a to těmito konkrétními aktivitami:

- 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 projektů

CERIT Science Park II

V souvislosti s realizací projektu CERIT Science PARK II došlo k prodloužení termínu realizace projektu o 4 měsíce z důvodu vyhlášení nouzového stavu v souvislosti s epidemií viru SARS CoV-2. Usnesení vlády České republiky ze dne 30. září 2020 č. 957 a jeho následné prodlužování vedlo ke značnému omezení kapacit ve stavebnictví a omezení pohybu osob. Dále došlo ke změně založení stavby z pilotového založení na mikropilotové založení, a to z důvodu velkého množství dutin, prostupů atd., které byly zjištěny po zahájení stavebních prací pod podlahovou deskou 1.PP a které znemožnily provedení pilotového založení.

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

Na základě hodnocení projektu byla provedena finální revize projektové dokumentace, výkresové části a položkového rozpočtu a byl upraven harmonogram jednotlivých VZ. Tím, došlo ke zpoždění většiny VZ a následně samotných stavebních prací, byla realizace projektu oproti původnímu plánu posunuta o 10 měsíců.

Oba projekty byly i přes prodloužení realizace projektu zdárně dokončeny.

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

Výstupem integrovaného řešení je, že v areálu IT CAMPUS CITY CENTRE v oblasti Šumavská – Botanická – Hrnčířská vyrostl CERIT Science Park II a střední škola sídlící v Čichnově ulici v městské části Komín se dočkala unikátního technologického centra pro kybernetickou bezpečnost a informační a komunikační technologie (ICT).

Výsledkem vybudování **Junior centra excellence pro kybernetickou bezpečnost a ICT** (od roku 2020 Junior Centra Excelence pro kybernetickou bezpečnost) při SŠ Čichnova Brno je unikátní řešení v rámci ČR, které je zaměřeno na klíčových kompetencí žáků v oblasti komunikace v cizích jazycích a práci s digitálními technologiemi. Současně mohlo dojít ke zvýšení kvality počátečního vzdělávání v dalších technických oborech školy – informační technologie, telekomunikace a zabezpečení dopravy. Junior Centrum Excelence kombinuje tři prvky: nový vzdělávací program v oblasti kybernetické bezpečnosti, propojení odborníků z praxe se studenty v rámci CyberCommunity a vzdělávání pedagogických pracovníků. Nově vytvořená cloudová platforma zároveň podporuje přenos informací do dalších škol v regionu. Unikátní Centrum tak vede studenty ke zlepšování dovedností v oboru kybernetické

bezpečnosti a vzniklá konkurenční výhoda je posouvá vpřed na trhu práce či při dalším studiu. Výsledkem realizace **CERIT Science Parku II** zaměřeného na oblast bezpečnostního výzkumu je vrcholové pracoviště s doprovodným zázemím, které podporuje aplikační, inovační podnikání a transfer technologií v oblasti specifického bezpečnostního výzkumu.
Oba projekty jsou svým významem výrazně nadregionální a mohou na sebe navázat další inovativní odvětví.

Klíčové faktory:

- V přípravné fázi: kvalita stavební a další přípravné dokumentace, rychlost povolovacích řízení, zkušený projektový tým, pravidelná komunikace se žadatelem ze strany odd. řízení ITI, povinnost prezentace PZ ze strany žadatele na pracovních skupinách – odladění případných nedostatků, prostor pro diskusi s členy PS ŘV BMO, kontrola termínů, formálních a věcných náležitostí PZ;
- V realizační fázi: viz výše (komunikace, koordinace)
- V provozní fázi: různé vnitřní faktory (např. motivace učitelů a vedení školy používat novou technologii ve škole, tvorba osnov nového vzdělávacího kurzu) i vnější faktory (např. realizace výše zmíněných návazných projektů/opatření souvisejících s projektem, ať už ovlivňují využití podpořeného projektu pozitivně či negativně)
- Ve všech fázích: dobrá komunikace, koordinace, vazby na klíčové partnery v území i na národní úrovni, zajištění finanční podpory obou projektů.

H. Zhodnocení plnění indikátorů

Nastavené indikátory v jednotlivých projektech byly dosaženy. Indikátory byly naplněny ze 100%.

Projekt	**Indikátory a jejich plánované plnění**
CERIT Science Park II	(24100) Zrekonstruované, rozšířené a nově vybudované kapacity: plánovaná cílová hodnota **11841 m2** a dosažená cílová hodnota **12217,48 m2**. *V průběhu realizace projektu CERIT Science Park byly vybudovány plochy Vědecko-technického parku a podnikatelského inkubátoru o výměře 12 217,48 m2, z toho pronajímatelné plochy činí 10 851,57 m2 a ostatní plochy (chodby, schodiště, záchody, výtahy, technické zařízení apod.) činí 1 365,91 m2.* **Indikátory splněny na více než 100%.**
Junior centrum excellence pro kybernetickou bezpečnost a ICT při SŠ Čichnova Brno	(50001) Kapacita podporovaných zařízení péče o děti nebo vzdělávacích zařízení: plánovaná cílová hodnota **1390 osob** a dosažená cílová hodnota **1390 osob**. Hodnota indikátoru se rovná kapacitě školského zařízení. (50000) Počet podpořených vzdělávacích zařízení: plánovaná cílová hodnota **1** zařízení a dosažená cílová hodnota **1** zařízení. Podpořeným vzdělávacím zařízením je Střední škola informatiky, poštovnictví a finančnictví Brno. **Indikátory splněny na 100%.**

I. Závěr – zhodnocení naplnění cílů projektu

Investice do kybernetické bezpečnosti jsou více než aktuální. Podle statistik zasáhne průměrnou českou organizaci více než 2200 kybernetických útoků týdně, což je výrazně nad evropským průměrem.

Od roku 2014 je v provozu CERIT Science Park I, jehož kapacita už byla naplněna. Z toho důvodu byl postaven **CERIT Science Park II.** Jedná se o podnikatelský inkubátor pro inovativní start-upové firmy zaměřené na oblast bezpečnostního výzkumu a vývoje, který pomůže upevnit postavení Brna v rámci ČR i v mezinárodním měřítku. Jeho výstavba byla dokončena v roce 2023. CERIT Science Park II zvýšil rozlohu celého parku o 20 000 m2 a tím tak podpořil zvýšení koncentrace IT kapacit v dané oblasti.

Projekt přispěl ke zvýšení intenzity a účinnosti spolupráce ve výzkumu, vývoji a inovacích prostřednictvím vybudování vrcholového pracoviště s doprovodným zázemím, které podporuje aplikační, inovační podnikání a transfer technologií v oblasti specifického bezpečnostního výzkumu.

Význam Brna jako centra kyberbezpečnosti podtrhuje také Střední škola informatiky, poštovnictví a finančnictví Brno, která je jedna ze dvou středních škol v ČR nabízející studium kybernetické bezpečnosti. Projektem **Junior centrum excellence pro kybernetickou bezpečnost a ICT** při SŠ Čichnova Brno bylo vybudováno nejmodernější technologické centrum. Nejen, že bude zajišťovat výuku kybernetické bezpečnosti, ale bude schopno se i v průběhu času přizpůsobovat novým požadavkům, absorbovat nové technologické trendy a dále je rozvíjet vlastními kapacitami. Toto kybernetické centrum bude schopno produkovat absolventy oboru kybernetické bezpečnosti (a dalších ICT oborů, které základní principy kybernetické bezpečnosti také potřebují ke správnému výkonu profese), kteří budou využitelní jak pro potřeby veřejnoprávních zaměstnavatelů, tak i pro soukromou, podnikatelskou sféru.

Projekt se zaměřil 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. Byla tak vyřešena poptávka po absolventech, kteří jsou žádáni na trhu práce v kontextu s procesem digitalizace.

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

Díky integrovanému přístupu a financím v celkové výši 164 mil. Kč skrze nástroj ITI vznikly v Brně hned dva projekty zaměřené na kyberbezpečnost. V areálu IT CAMPUS CITY CENTRE v oblasti Šumavská – Botanická – Hrnčířská vyrostl CERIT Science Park II a střední škola sídlící v Čichnově ulici v městské části Komín se dočkala unikátního technologického centra pro kybernetickou bezpečnost a informační a komunikační technologie (ICT).

Oba projekty jsou vzájemně provázané – studenti kyberbezpečnosti získají uplatnění v prostředí, které vzniká v CERITu, a naopak firmy a výzkumníci mají k dispozici připravené lidské zdroje.

Kyberbezpečnost je jedním z témat, která nelze řešit pouze na úrovni jednoho oboru. Ačkoliv primárně spadá do oblasti vědy, výzkumu a inovací, mladé lidi je třeba do oboru zasvětit a nadchnout už během výuky na středních a vysokých školách. Vzniklo proto integrované řešení pod název České centrum kybernetické bezpečnosti, které odvětví vzdělávání a vědy a výzkumu spojuje.

Brno má naštěstí na čem stavět. Střední škola informatiky, poštovnictví a finančnictví Čichnova Brno je jedna ze dvou škol v Česku nabízející studium kybernetické bezpečnosti. Z prostředků nástroje ITI se zde podařilo vybavit moderní Junior Centrum Excelence pro kybernetickou bezpečnost. Centrum samozřejmě podporuje i kvalitu vzdělávání v dalších oborech, jako jsou informační technologie, telekomunikace a zabezpečení dopravy. Absolventi budou díky této průpravě žádaní na trhu práce a uplatnit se budou moct třeba i v CERIT Science Parku II, který je součástí téhož integrovaného řešení.

Oba projekty tohoto integrovaného řešení provazují vzdělávací aktivity v rámci přípravy na povolání a také celoživotního vzdělávání. Kromě toho, že zvyšují vzdělanost v oblasti kybernetické bezpečnosti, rozvíjí oba projekty také inovační potenciál Brněnské metropolitní oblasti.

K. Zhodnocení účelnosti vynaložených finančních prostředků (tj. do jaké míry intervence splnila svůj účel, ve smyslu evaluačních otázek v části 3)

Cílové hodnoty indikátorů odpovídají cílům projektu. Indikátory výstupu byly naplněny na 100 %.

Projekt **CERIT Science Park II.** přispěl ke zvýšení intenzity a účinnosti spolupráce ve výzkumu, vývoji a inovacích prostřednictvím vybudování vrcholového pracoviště s doprovodným zázemím, které podporuje aplikační, inovační podnikání a transfer technologií v oblasti specifického bezpečnostního výzkumu.

Projektem **Junior centrum excellence pro kybernetickou bezpečnost a ICT** bylo vybudováno nejmodernější technologické centrum, které zajišťuje výuku kybernetické bezpečnosti. Toto kybernetické centrum bude schopno produkovat absolventy oboru kybernetické bezpečnosti (a dalších ICT oborů, které základní principy kybernetické bezpečnosti také potřebují ke správnému výkonu profese), kteří budou využitelní jak pro potřeby veřejnoprávních zaměstnavatelů, tak i pro soukromou, podnikatelskou sféru.

Dle vedení školy získají studenti představu o zranitelnosti systémů, sítí a jejich zabezpečení. Díky izolované infrastruktuře, která vznikla díky penězům z EU, si mohou studenti vyzkoušet i útočné techniky, aniž by ohrozili zbytek školní sítě. Ze 1360 žáků školy se jich čtvrtina vzdělává v oboru kybernetické bezpečnosti, přičemž o 60 míst ročně má zájem čtyři až pětkrát více uchazečů. Maturanti pokračují ve studiích na Univerzitě obrany, VUT nebo Masarykově univerzitě, nebo často rovnou nastupují přímo do firem, ve kterých plnili středoškolskou praxi.

Současně se výstupy projektu přímo podílí na naplnění specifických cílů ISR BMO *Zvýšit vzdělanostní úroveň obyvatelstva s důrazem na relevanci a rozvoj vybraných klíčových kompetencí* a *Rozvinout inovační potenciál BMO* a opatření C.2: Podpora proinovačních služeb a aplikace výsledků VaV pro firmy v BMO *a* C.4: Budování kapacit a kvality zařízení pro celoživotní učení. Integrované řešení vybudováním vědeckotechnického parku a podnikatelského inkubátoru a technologického centra pro kybernetickou bezpečnost a ICT podpořilo naplnění aktivit daných opatření.

L. Zhodnocení účinnosti vynaložených finančních prostředků a zhodnocení do jaké míry přinesly i neplánované (pozitivní i negativní) účinky – ve smyslu evaluačních otázek v části 3

SŠ informatiky, poštovnictví a finančnictví v Brně proměnila evropské dotace v mezinárodně oceňovaný vzdělávací projekt, který připravuje specialisty na kybernetické hrozby a inspiruje republiku i svět. Kyberbezpečnost není důležitá pouze pro střední školu a její žáky. Město spolu s partnery z akademické a soukromé sféry systematicky buduje takzvaný CyberCampus[1] – soubor vzájemně spolupracujících institucí a projektů, které se věnují aktivitám v oblasti bezpečnosti a pokročilých technologií. Součástí Cyber Campusu je i technologické centrum CERIT Science Park 2 - specializovaný hub, kde se mohou absolventi SŠ nabyté znalosti s úspěchem uplatnit.

Projekt **CERIT Science Park II.** přispěl k rozvoji a modernizaci areálu centra Šumavská v městské části Brno-Královo pole, kde jsou prostřednictvím synergických a systematických rozvojových aktivit koncentrovány subjekty působící v oblasti bezpečnostního výzkumu a s přímým napojením na strategickou činnost věcně i geograficky blízkých významných subjektů této činnosti (např. Národní úřad pro kybernetickou a informační bezpečnost, Univerzita Obrany, VÚT v Brně). V BMO bylo více rozvinuto prostředí pro rozvoj podnikání v oblasti bezpečnostního výzkumu, kde v návaznosti na výzkumné a vývojové aktivity a know-how partnera byly vytvořeny podmínky pro průmyslový výzkum, technologický vývoj a inovace zaměřené na realizaci nových technologií a konkurenceschopných výrobků a služeb. Projekt vytváří synergické doplnění aktivit realizovaných v CSP I, jehož kapacita je plně využita, čímž v BMO došlo ke zvyšování intenzity a účinnosti spolupráce jednotlivých aktérů inovačního procesu ve výzkumu, vývoji a inovacích.

[1] Cyber Campus by měl koncentrovat aktivity týkající se resilience, bezpečnosti a vyspělých technologií. Svoje místo v něm našel také třeba tuzemský Industry 4.0 cluster, český Národní polovodičový klastr, nebo řada dalších firem a výzkumných projektů. Třeba Cyber Security Hub školí jednotlivce i firmy v oblasti cyber security. Jeho součástí je Evropské centrum pro digitální inovace. Cílem je posílit bezpečnost a odolnost českých firem a veřejných organizací. Centrum má v portfoliu 125 klientů – polovinu tvoří veřejné organizace, polovinu soukromé firmy. Celkem proškolilo 3500 zaměstnanců ze 125 institucí. Služby zahrnují nejen klasické lekce, ale i praktická cvičení. Školili tu třeba manažery i správce IT jedné z brněnských nemocnic, kteří kromě teorie prošli i testem reálného kybernetického útoku.

Projekt **Junior centrum excellence** přispěl k rozvoji klíčových kompetencí žáků v oblasti komunikace v cizích jazycích a práci s digitálními technologiemi. Podpořil sociálně vyloučené skupiny a inkluzi ve vzdělávání. Vytvořil předpoklad pro rozvoj lidských zdrojů v regionu v oblasti kybernetické gramotnosti a ICT. Řešil i poptávku po absolventech, kteří jsou žádáni na trhu práce v kontextu s procesem digitalizace. Projekt měl dopad i na druhou cílovou skupinu, pedagogické pracovníky, kteří si zvýšili své odborné kompetence v nové oblasti – v kybernetické bezpečnosti.

Za pozitivní dopad lze považovat i fakt, že od roku 2020 je tzn. Kybercentrum nositelem označení Junior Centrum Excelence kybernetické bezpečnosti (JCEKB) a škola za něj dostala už několik cen – od České asociace IT až po prestižní cenu na World Government Summitu v Dubaji. Tam se brněnská škola stala první českou institucí, která tuto cenu získala. Dále se projekt stal jedním z finalistů soutěže Regiostars Awards 2023. Soutěž vyhlašuje Evropská komise s cílem najít inspirativní projekty spolufinancované z fondů EU. Ceny jsou udělovány v šesti tematických kategoriích projektům, které prokáží nové přístupy v regionálním rozvoji. Junior Centrum Excellence uspělo v kategorii Konkurenceschopná a Chytrá Evropa společně s dalšími pěti projekty.

PŘÍPADOVÁ STUDIE 9: **DŮM PRO JULII**

A. Identifikační údaje

Integrované řešení: Dům pro Julii

Prioritní oblasti: D) Sociální soudržnost

Důvod výběru integrovaného řešení: Jedná se o unikátní projekt. Realizací projektu vznikl první dětský hospic v České republice, který může sloužit jako inspirace pro další města a obce v ČR.

Metody a zdroje: V rámci zpracování případové studie bylo využito vlastního šetření za využití podkladů z projektové fiše a systému CSSF 2014-2020 - především se jednalo o tiskovou verzi žádosti o podporu, studii proveditelnosti, žádosti o změnu, zprávu o realizaci a zprávu o udržitelnosti. Na závěr byla data verifikována v rámci řízeného rozhovoru s nositelem projektu.

Projekty tvořící integrované řešení:

Název a číslo projektu	**Dům pro Julii** **CZ.06.2.56/0.0/0.0/16_056/0017273**
Žadatel	Statutární město Brno
Opatření integrované strategie	Opatření D.2: Doplnění kapacit infrastruktury sociálních a návazných služeb
Operační program – specifický cíl	SC 2.1: Zvýšení kvality a dostupnosti služeb vedoucí k sociální inkluzi
Termín realizace	5/2022–6/2024
Celkové výdaje	186 976 660,60 Kč
Celkové způsobilé výdaje	102 352 941,00 Kč
z toho dotace EU	86 999 999,85 Kč

Webová stránka projektu:

https://www.dumprojulii.com/

https://metropolitni.brno.cz/projekty/dum-pro-julii/

B. Výchozí situace – popis problému

Příběh prvního dětského hospice v Česku je spojen s osudem Julinky, která v sedmi měsících zemřela na pneumokokovou infekci. Ona ani její rodiče neměli štěstí na dostatečně kvalitní paliativní péči. Dům, který nese její jméno, tak umožňuje, aby rodiče mohli být i v těžkých chvílích nablízko jejich nemocným dětem. To vše v moderním zařízení obklopeném vzrostlou zahradou, což plnohodnotně nahradí sterilní nemocniční prostředí. Projekt inspirovaly příklady ze zahraničí, kde podobné hospice fungují již delší dobu.

Projekt řeší nedostatečnou kapacitu sociálních služeb, konkrétně terénní a odlehčovací sociální služby na území Brněnské metropolitní oblasti. Výstavbou Domu pro Julii (dále "DPJ") s podporou nástroje ITI mohlo dojít k řešení nedostatku odlehčovacích služeb, konkrétně k rozvoji sociální infrastruktury a zvýšení dostupnosti odlehčovacích služeb pro specifickou cílovou skupinu primárně na území BMO, ale v i JMK, resp. celé ČR. S podporou nástroje ITI mohlo dojít k podpoře pečujících osob (cílové skupiny osob sociálně vyloučených a ohrožených sociálním vyloučením) a klientů (osob se zdravotním postižením) v domácím prostředí, což bude mít dopad na menší finanční zátěž pro stát. Dále k uvolnění lůžek následné intenzivní péče, čím mohlo dojít k odlehčení přehlcenosti zdravotnické péče. Prostřednictvím služeb DPJ mohla být řešena problematika prevence syndromu vyhoření u pečujících osob, předcházení sociálnímu vyloučení uživatelů služeb i pečujících. Dále mohlo dojít k podpoře pečujících být ekonomicky aktivní, k předcházení sociální izolace uživatelů služeb i pečujících a zvýšení dostupnosti následných služeb.

C. Popis integrovaného řešení

1. Význam projektu/projektů na naplnění specifického cíle strategie BMO (velmi významný)

Specifický cíl: Zvýšit dostupnost a kvalitu sociálních a návazných služeb v regionu, včetně zajištění sociálního bydlení

Naplnění specifického cíle (velmi významné):

Projekt zvyšuje dostupnost a kapacitu sociálních a návazných služeb pro děti, dospívající a mladé dospělé ve věku 1–26 let s život limitujícím nebo život ohrožujícím onemocněním. Doplní pobytovou terénní odlehčovací službu. Služba domova pro osoby se zdravotním postižením zaměřeného na takto specifickou cílovou skupinu v městě v Brně zcela absentuje. Je tak prvním svého druhu, a to nejen v městě Brně a celé Brněnské metropolitní oblasti, ale také v celém Jihomoravském kraji i České republice.

2. Vazba na další projekty/opatření ISg

Tento projekt svou unikátností (obdobné zařízení v ČR nebylo dosud vybudováno) přispěje ke zvýšení kapacity odlehčovacích sociálních služeb na území BMO, konkrétně bylo vybudováno zázemí pro dětskou hospicovou péče. Vysokou potřebu rozvoje v území vykazují odlehčovací služby pokrývající potřeby osob pečujících o své rodinné příslušníky (např. dlouhodobě nemocné, děti s mentálním či kombinovaným postižením). Bylo tak nezbytné doplnit infrastrukturu sociálních služeb vedoucí k sociální inkluzi.

Výstavba podpořila rozvoj sociální infrastruktury a dostupnost odlehčovacích služeb osobám, které mají sníženou soběstačnost z důvodu věku, chronického onemocnění nebo zdravotního postižení, o které je jinak pečováno v jejich přirozeném sociálním prostředí. Prostřednictví služeb nabízených v DPJ

bude pečujícím osobám umožněn nezbytný odpočinek, případně setrvat na trhu práce a být ekonomicky aktivní.

Dům pro Julii se stane součástí lokality u domova pro seniory Kociánka v brněnské městské části Královo Pole, který se dle plánů brněnského magistrátu rozšíří. Vedle dětského hospice a domova pro seniory, který se má rozšířit, se v rámci této lokality vybuduje také domov se zvláštním režimem nebo dostupné bydlení pro seniory. Dnes oplocený areál se otevře tak, aby jeho zelené plochy a vycházkové trasy mohla využívat i veřejnost. Péči vyžadující klienti tak nebudou odříznutí od okolního světa. Cílem projektu je naopak odstraňování bariér a podpora mezigeneračního soužití.

Vazba na další opatření ISR BMO:

D.1: Zkvalitnění a rozvoj sítě sociálních a návazných služeb,

D.3: Budování sociálního bydlení.

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

Projekt	Cíle projektů
Dům pro Julii	Hlavním cílem je rozvoj sociální infrastruktury, konkrétně zvýšit kapacitu odlehčovacích sociálních služeb. Cílem je vybudování zázemí pro dětskou hospicovou péči. Obdobné zařízení v ČR nebylo dosud vybudováno.

E. Popis realizovaných aktivit, zapojení cílových skupin

Projekt	Cílové skupiny
Dům pro Julii	Osoby se zdravotním postižením, osoby ohrožené sociálním vyloučením, osoby sociálně vyloučené. Konkrétně se jedná o osoby do 26 let se sníženou soběstačností z důvodu chronického onemocnění nebo zdravotního postižení, o které jinak pečuje osoba blízká v domácnosti. Vzhledem k zaměření DPJ bude péče cílená zejména na děti v paliativní péči, tj. na klienty ve věku 0-26 let se životem zkracujícím či životem ohrožujícím onemocnění, a jejich rodiny.

Název projektu a hlavní aktivity:

Dům pro Julii

- Výstavba infrastruktury pro poskytování pobytové a terénní odlehčovací služby, která bude součástí nově vznikajícího komplexu dětského hospice Dům pro Julii o dvou nadzemních a jednom podzemním podlaží.

F. Popis řešených problémů při realizaci projektů

Vzhledem k činnostem, které předcházely vlastnímu založení stavby, došlo k výraznému zpoždění v plnění harmonogramu hned na počátku stavby. Projekt byl poté rozdělen na 2 etapy, první etapa od 1. 5. 2022 do 31. 12. 2023, druhá etapa od 1. 1. 2024 do 31. 5. 2024. Následně byl projekt prodloužen o

další měsíc kvůli vícepracím. To z pohledu ukončení programového období 2014-2020 znamenalo, že veškeré výdaje po 31.12.2023 byly nezpůsobilé. Přes tyto problémy byl projekt zdárně ukončen.

Obecně lze identifikovat následující problémy, se kterými se projekt potýkal:

- nedostatečná legislativní úprava sociálně zdravotního pomezí a z toho vyplývající striktně nastavené podmínky výzvy ŘO IROP, které neumí reagovat na projekty na pomezí sociální a zdravotní oblasti (vyřešeno poměrným rozdělením podlahové plochy);

- nedostatek zdravotních sester na trhu práce;

- závady v budově a termíny odstranění závad;

- nedostatečná osvěta oboru dětské paliativní péče napříč laickou i odbornou veřejností.

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

Výstupem integrovaného řešení je vybudování prvního dětského hospicu v České republice, který vyrostl v lokalitě Kocianka Společenská místnost, kuchyň, jídelna, bazén na terapii, smyslová herna, kino, výtvarná dílna, prostory pro arteterapii i muzikoterapii. Dům pro Julii je unikátním dětským hospicem, zdravotnickým a sociálním zařízením, které nabízí pomoc nevyléčitelně nemocným dětem a jejich rodinám.

Budova obsahuje deset pokojů pro děti (dvě hospicová lůžka a osm pro pobytovou odlehčovací službu) a kvalitní zázemí pro rodiče i doprovod dětí. O dětské pacienty se stará tým odborníků. K dispozici jsou také služby psychologů, terapeutů a duchovního, kteří mají pomáhat malým pacientům i celé rodině vyrovnat se s terminální diagnózou. Součástí hospice jsou rovněž zahrádka, hřiště pro děti a zázemí pro administrativu. Celý dům funguje jako penzion a částečně i jako škola a školka.

Výsledkem je zvýšení dostupnosti a kapacity sociálních a návazných služeb, konkrétně pobytové odlehčovací služby, jejíž posláním je zajistit dětem, dospívajícím a mladým dospělým ve věku 1–26 let s život limitujícím nebo život ohrožujícím onemocněním laskavou a odbornou péči zaměřenou na kvalitu života. Služba je určena pro občany celé České republiky.

Klíčové faktory:

- V přípravné i realizační fázi: zcela zásadní pro realizaci projektu byla včasná připravenost potřebné dokumentace pro stavbu a nastavení spolupráce mezi městem Brnem a neziskovou organizací Dům pro Julii, z.ú. Zároveň se jako zcela zásadní ukázala potřeba nastavení dobré spolupráce mezi subjekty zapojenými do stavby budovy – příjemce dotace, zhotovitel, budoucí uživatel, autorský dozor, technický dozor. Také bylo třeba mít zkušený projektový tým a v přípravné fázi odladění případných formálních a věcných nedostatků na PS ŘV BMO a ŘV BMO. U projektu tohoto typu byla zajištěna finanční dotace na vybudování domova, na vybavení přispěla i veřejná sbírka, případně sponzoři.
- V provozní fázi se ukázalo, že náběh projektu bude pomalejší, protože tento druh sociální služby je specifický, založený na budování důvěry u klienta. Bylo třeba vyřešit náročné personální zajištění projektu (na jedno dítě je třeba více pracovníků, ne naopak) a finanční zajištění provozu.

H. Zhodnocení plnění indikátorů

Indikátory byly příjemcem dotace naplněny ze 100 % (viz níže).

Projekt	**Indikátory a jejich plánované plnění**
Dům pro Julii	**(67510) Kapacita služeb a sociální práce** – plánovaná cílová hodnota **11** a dosažená cílová hodnota **11**. V rámci

Projekt	Indikátory a jejich plánované plnění
	projektu bylo vybudováno 8 samostatných jednolůžkových pokojů pro 8 klientů pobytové odlehčovací služby. Terénní odlehčovací služba může být v jeden okamžik poskytnuta 3 klientům DPJ. Celkový počet klientů, kterým může být v jeden okamžik poskytnuta sociální služba, je tak 11. **(55402) Počet poskytovaných druhů sociálních služeb** – plánovaná cílová hodnota **2** a dosažená cílová hodnota **2**. Jsou vydána pověření k poskytování služeb obecného hospodářského zájmu v Jihomoravském kraji na terénní i pobytovou odlehčovací službu. **(55401) Počet podpořených zázemí pro služby a sociální práci** – plánovaná cílová hodnota **2** a dosažená cílová hodnota **2**. V rámci projektu došlo k vytvoření zázemí pro pobytovou odlehčovací službu a zázemí pro poskytování terénní odlehčovací služby.

I. Závěr – zhodnocení naplnění cílů projektu

Vybudováním prvního dětského hospice v ČR se přispělo k rozvoji sociální infrastruktury v BMO, konkrétně se zvýšila kapacita odlehčovacích sociálních služeb (pobytová a terénní forma). Projekt byl úspěšně realizován ve všech plánovaných aktivitách. Projekt přispěl k rozvoji odlehčovací služby pokrývající potřeby osob pečujících o své rodinné příslušníky (např. dlouhodobě nemocné, děti s mentálním či kombinovaným postižením) a doplnil infrastrukturu sociálních služeb vedoucí k sociální inkluzi.

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

Integrované řešení přispělo ke snížení nedostatku odlehčovacích služeb, čímž došlo k rozvoji sociální infrastruktury a zvýšení dostupnosti odlehčovacích služeb pro specifickou cílovou skupinu na území BMO i celé ČR. Projekt v návaznosti na SC 2.1: Zvýšení kvality a dostupnosti služeb vedoucí k sociální inkluzi přispěl k řešení dostupnosti sociálních služeb zejména v návaznosti na rostoucí potřeby sociálních, zdravotních a návazných služeb.

K. Zhodnocení účelnosti vynaložených finančních prostředků (tj. do jaké míry intervence splnila svůj účel, ve smyslu evaluačních otázek v části 3)

Cílové hodnoty indikátorů odpovídají cílům projektu. Indikátory výstupu byly naplněny na 100 %. Dům pro Julii cílí péči především na děti, mladistvé a mladé dospělé do 26 let s chronickým onemocněním a zdravotním postižením, které mají život zkracující či život ohrožující onemocnění. U těchto klientů je velmi nepravděpodobné, že by se dožili dospělého věku, proto je věková skupina vymezena do 26 let. Péče je poskytnuta všem z cílové kategorie projektu.

Nově poskytované odlehčovací sociální služby mohou využívat osoby se sníženou soběstačností z důvodu chronického onemocnění nebo zdravotního postižení, které jinak velmi obtížně hledají umístění v jiném sociálně-zdravotním zařízení podobného druhu, současně bude těmto osobám umožněno s postižením žít život jako kdokoliv jiný.

Současně se výstupy projektu přímo podílí na naplnění specifického cíle ISR BMO *Zvýšit dostupnost a kvalitu sociálních a návazných služeb v regionu, včetně zajištění sociálního bydlení* a opatření D.2:

Doplnění kapacit infrastruktury sociálních a návazných služeb. Integrované řešení výstavbou dětského hospice podpořilo naplnění aktivit daného opatření.

L. Zhodnocení účinnosti vynaložených finančních prostředků a zhodnocení do jaké míry přinesly i neplánované (pozitivní i negativní) účinky – ve smyslu evaluačních otázek v části 3

Tento projekt je ukázkou dobré praxe v propojení veřejné správy a neziskového sektoru i veřejnosti. Může inspirovat další města a územní celky v České republice i zahraničí. O projekt se zajímali také zástupci slovenské vlády, kteří navštívili budovu Domu pro Julii pro získání poznatků z praxe. Za projektem organizace Dům pro Julii stojí i odborníci paliativní medicíny.

Zásadním pozitivním plánovaným dopadem je vznik služby pro cílovou skupinu dětí a mladých dospělých s život limitujícím nebo ohrožujícím onemocněním a jejich rodiny, kterých je dosud v ČR zásadní nedostatek. Za uplynulých 12 měsíců proběhlo více než 70 odlehčovacích pobytů. Zároveň má projekt neplánovaný pozitivní dopad v rámci propagace města a regionu z důvodu zájmu médií, zástupců vlády, odborníků i široké veřejnosti o tento unikátní projekt.

Financováním projektu došlo k podpoře pečujících a klientů v domácím prostředí, což do budoucna bude mít dopad na menší finanční zátěž pro stát. Dále k uvolnění lůžek následné intenzivní péče, čím došlo k odlehčení přehlcenosti zdravotnické péče. Prostřednictvím služeb DPJ je řešena problematika prevence syndromu vyhoření u pečujících osob, předcházení sociálnímu vyloučení uživatelů služeb i pečujících. Dále došlo k podpoře pečujících být ekonomicky aktivní, k předcházení sociální izolaci uživatelů služeb i pečujících a zvýšení dostupnosti následných služeb. Samotnou realizací a náplní projektu byl naplněn pozitivní dopad na horizontální princip podpora rovných příležitostí a nediskriminace. Zvýšilo se povědomí o paliativní péči, která je potřeba i pro umírající děti.

PŘÍPADOVÁ STUDIE 10: **PROPOJENÍ ŘEŠENÍ SOCIÁLNÍCH TÉMAT V ŽIDLOCHOVICÍCH**

A. Identifikační údaje

Integrované řešení: Propojení řešení sociálních témat v Židlochovicích

Prioritní oblasti: D) Sociální soudržnost

Důvod výběru integrovaného řešení: Jde o skupinu investičních i neinvestičních projektů realizovaných jedním žadatelem, přičemž každý z projektů se věnuje různým problémům ze sociální oblasti a projekty se do určité míry doplňují. Tím vzniká ideální integrované řešení v sociální oblasti.

Metody a zdroje: V rámci zpracování případové studie bylo využito vlastního šetření za využití podkladů z projektové fiše a systému CSSF 2014-2020 - především se jednalo o tiskovou verzi žádosti o podporu, studii proveditelnosti, žádosti o změnu, zprávu o realizaci a zprávu o udržitelnosti. Na závěr byla data verifikována v rámci řízeného rozhovoru s nositelem projektu.

Projekty tvořící integrované řešení:

Název a číslo projektu	**Denní stacionář Židlochovice** **CZ.06.2.56/0.0/0.0/16_056/0005236**
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	1/2017–9/2020
Celkové výdaje	25 739 632 Kč
Celkové způsobilé výdaje	17 587 656 Kč
z toho dotace EU	14 949 507 Kč

Název a číslo projektu	**Komunitní centrum Židlochovice** **CZ.06.2.56/0.0/0.0/16_056/0005165**
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	1/2017–9/2020
Celkové výdaje	60 568 545 Kč
Celkové způsobilé výdaje	37 078 550 Kč
z toho dotace EU	31 516 767 Kč

Název a číslo projektu	**Komunitní sociální práce v Židlochovicích** **CZ.03.2.60/0.0/0.0/16_048/0014883**
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	6 210 687,50 Kč
Celkové způsobilé výdaje	6 210 687,50 Kč
z toho dotace EU	5 279 084,37 Kč

Název a číslo projektu	**Sociální bydlení Židlochovice I. etapa** **CZ.06.2.56/0.0/0.0/18_105/0010286**
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	12 806 844,00 Kč

Celkové způsobilé výdaje	9 220 099,00 Kč
z toho dotace EU	7 837 084,15 Kč

Název a číslo projektu	**Sociální bydlení Židlochovice – II. Etapa** **CZ.06.2.56/0.0/0.0/16_056/0008133**
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	12/2017–11/2019
Celkové výdaje	7 350 027,80 Kč
Celkové způsobilé výdaje	6 000 000 Kč
z toho dotace EU	5 100 000 Kč

Webové stránky projektů:

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

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

https://www.zidlochovice.cz/cs/mesto-zidlochovice/mestsky-urad/projekty/komunitni-socialni-prace-v-zidlochovicich.html

https://storymaps.arcgis.com/stories/c307a0e1c8e34a17bd1b7a3fc4de4b24

B. Výchozí situace – popis problému

Město Židlochovice nedisponovalo žádnými byty v rámci sociálního bydlení, rovněž nabídka a kapacita sociálních služeb byla nedostatečná. Propojené řešení sociálních témat 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 měla poskytnout vhodné zázemí pro potřebné osoby, které dosud museli za službami dojíždět mimo město, případně jim byly služby doposud nabízeny pouze terénně bez zázemí pro pracovníky neziskových organizací.

C. Popis integrovaného řešení

1. Význam projektu/projektů na naplnění specifického cíle strategie BMO (velmi významný)

Specifický cíl: Zvýšit dostupnost a kvalitu sociálních a návazných služeb v regionu, včetně zajištění sociálního bydlení

Naplnění specifického cíle (velmi významné):

Integrované řešení vybudování objektů pro sociální bydlení, denního stacionáře, 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.

2. Vazba na další projekty/opatření ISg

Vazba na další opatření ISR BMO:

D.1: Zkvalitnění a rozvoj dítě sociálních a návazných služeb,

D.2: Doplnění kapacit infrastruktury sociálních a návazných služeb

D.3: Budování sociálního bydlení

Projekty jsou dále v souladu s Komunitním plánem sociálních služeb pro SO ORP Židlochovice a svým zaměřením 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 tyto osoby vede k prevenci sociálně-patologických jevů, integraci různých skupin osob do běžné společnosti.

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 prostřednictví vybudování denního stacionáře.
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 prostřednictvím vybudování komunitního centra.
Sociální bydlení Židlochovice I. 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. Cílem projektu je zřídit 8 bytových jednotek sociálního bydlení s kapacitou 15 lůžek a ubytovat v nich osoby z cílové skupiny, ohrožené bezdomovectvím.
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. Cílem projektu je vybudovat 8 bytových jednotek sociálního bydlení s 9 lůžky a ubytovat v nich osoby z cílové skupiny, ohrožené bezdomovectvím.
Komunitní sociální práce v Židlochovicích	Cílem projektu je zajistit provoz nově vzniklého komunitního centra v Židlochovicích (=komunitní sociální práce).

E. Popis realizovaných aktivit, zapojení cílových skupin

Projekt	Cílové skupiny
Denní stacionář Židlochovice	Osoby se zdravotním postižením a osoby ohrožené sociálním vyloučením
Komunitní centrum Židlochovice	Sociálně vyloučené a sociálním vyloučením ohrožené osoby, zejména znevýhodněné skupiny obyvatel Židlochovic a okolích obcí.
Sociální bydlení Židlochovice I. etapa	Osoby, které jsou ve stavu bytové nouze a nemají možnost si vlastními silami zajistit vhodné bydlení. Osoby ohrožené domácím násilím.
Sociální bydlení Židlochovice – II. etapa	Osoby, které jsou ve stavu bytové nouze a nemají možnost vlastními silami si zajistit vhodné bydlení.
Komunitní sociální práce v Židlochovicích	Primární cílovou skupinou jsou osoby a skupiny osob na území ORP Židlochovice ohrožené sociálním vyloučením a sociálně vyloučené. Komunitní sociální práce je primárně zacílena na pomoc těmto osobám. Sekundární cílová skupina je široká komunita lidí žijících na území ORP Židlochovice, na kterou budou směřovány aktivity na podporu inkluze osob sociálně znevýhodněných do majoritní společnosti. Mezi osoby ohrožené sociálním vyloučením a sociálně vyloučené řadíme: Osoby s kombinovanými diagnózami, osoby sociálně vyloučené a osoby sociálním vyloučením ohrožené, imigranti a azylanti, osoby žijící v sociálně vyloučených lokalitách, neformální pečovatelé, bezdomovci a osoby žijící v nevyhovujícím nebo nejistém ubytování, osoby dlouhodobě či opakovaně nezaměstnané, osoby ohrožené předlužeností, osoby ohrožené domácím násilím a závislostmi

Denní stacionář Židlochovice

- Vybudování nové bezbariérové budovy, kde bude denní stacionář.

Komunitní centrum Židlochovice

- Přestavba tří budov v Areálu staré radnice na komunitní centrum – hlavní budova (3 kanceláře, poradenské pracoviště pro externí soc. služby, 2x klubovna), sál komunitního centra s kapacitou pro 50 osob, hala komunitního centra s kapacitou 60 osob.

Sociální bydlení Židlochovice I. etapa

- Vybudování 8 sociálních bytů s kapacitou 15 lůžek v rekonstruovaných objektech ve vlastnictví žadatele.

Sociální bydlení Židlochovice – II. etapa

- Vybudováno 7 sociálních bytů s 1 lůžkem a 1 sociálního bytu pro 2 osoby (celkem 8 sociálních bytů, kde je možno ubytovat 9 osob).

Komunitní sociální práce v Židlochovicích

- Zajištění provozu komunitního centra, tj. zajištění samotné komunitní sociální práce a vybavení nábytkem prostor komunitního centra

F. Popis řešených problémů při realizaci projektů

S ohledem na situaci vyvolanou mimořádnými opatření vyhlášenými v souvislosti s epidemií koronaviru došlo ke zdržení některých subdodavatelů stavby, tudíž se prodloužil termín dokončení denního stacionáře a komunitního centra. V průběhu realizace stavebních prací byly zjištěny skutečnosti, které měly za následek vícepráce (např. jednání s památkáři při nálezu při zemních pracích = zdržení a zvýšení nákladů) nebo došlo ke změně projektanta, který nedodržoval termíny. Všechny situace byly zdárně vyřešeny a neměly vliv na zdárné ukončení realizace projektů.

Komunitní sociální práce – nebylo jasno v tom, co je komunitní sociální práce ze strany MPSV (rozsah toho, co má dělat obec a jmenuje se to sociální práce, a práce s komunitou a problém, jak definovat ty jednotlivé aktivity). Menší zájem veřejnosti o problémová témata (osvětové besedy cílené na veřejnost). V době provozu komunitního centra došlo ke změně služeb, kterými se naplňuje indikátor 55402 Počet druhů poskytovaných služeb. Pod vlivem opatření proti šíření koronaviru, které omezovaly společná setkání většího počtu osob a preferovaly individuální návštěvy v rodinách (týkalo se obou sociálních služeb – raná péče a sociálně aktivizační služby pro rodiny, bylo nutné upravit indikátory. V komunitním centru jsou tedy poskytovány 3 typy sociálních služeb dle zákona č. 108/2006 Sb.: původní Odborné sociální, právní a psychologické poradenství a nově: Sociální péče a Sociální rehabilitace.

U projektů sociálního bydlení byly problémy po realizaci projektu (soc. bydlení I), kdy tvrdě nastavené podmínky pro CS způsobily problém najít odpovídajícího nájemníka, přestože bylo žadatelů o bydlení mnoho. U projektu sociálního bydlení II došlo po realizaci projektu částečně k neshodám mezi obyvateli a rozmístění buněk mohlo být lepší. Nebyla prodloužena jedna nájemní smlouva pro dlouhodobé neplacení nájemného a musely být provedeny úpravy (výmalba, oprava vodoinstalace).

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

Výstupem integrovaného řešení je vybudování denního stacionáře, komunitního centra, 16 sociálních bytů a zajištění komunitní sociální práce v ORP Židlochovice.

Výsledkem je zvýšení dostupnosti a kapacity sociálních a návazných služeb pro sociálně vyloučené osoby a osoby ohrožené sociálním vyloučením ve městě Židlochovice a jeho okolí a zajištění sociálního bydlení.

Zajištěním vhodných prostor pro poskytovatele sociálních služeb a neziskových organizací, které na území města Židlochovice před realizací projektů nepůsobily, nemusí občané za službami dojíždět mimo město.

Klíčové faktory:

- V přípravné i realizační fázi: kvalita stavební a další přípravné dokumentace, rychlost povolovacích řízení, zkušený projektový tým, pravidelná komunikace se žadatelem ze strany odd. řízení ITI, povinnost prezentace PZ ze strany žadatele na pracovních skupinách – odladění případných nedostatků, prostor pro diskusi s členy PS ŘV BMO, kontrola termínů, formálních a věcných náležitostí PZ;

U všech projektů bylo klíčovým faktorem ochota vedení města řešit sociální problematiku (včetně dobře fungujícího sociálního odboru při ORP) a dobrá komunikace, koordinace, vazby na klíčové partnery v území a zajištění finanční podpory projektu. V rámci jednotlivých projektů bylo stěžejní vyřešit vhodné prostory pro stavbu (denní stacionář), možnost do stavby projektu zahrnout i část mimo projekt (komunitní centrum), zajistit širší okruh participujících osob a subjektů a s tím spojená těsná spolupráce se soc. odborem ORP (komunitní sociální práce) a v neposlední řadě ochota podstoupit administrativní zátěž (sociální bydlení)

H. Zhodnocení plnění indikátorů

Nastavené indikátory v jednotlivých projektech byly dosaženy. Indikátory byly naplněny na minimálně 100 %.

Projekt	Indikátory a jejich plánované plnění
Denní stacionář Židlochovice	(55401) Počet podpořených zázemí pro služby a sociální práci: plánovaná cílová hodnota **1** a dosažená cílová hodnota **1** denní stacionář. (55402) Počet poskytovaných druhů sociálních služeb: služby denního stacionáře, registrovaná služba. plánovaná cílová hodnota **1** a dosažená cílová hodnota **1**. (67510) Kapacita služeb a sociální práce: plánovaná cílová hodnota **10** a dosažená cílová hodnota **10** klientů. **Vše splněno na 100 %.**
Komunitní centrum Židlochovice	(55401) Počet podpořených zázemí pro služby a sociální práci: plánovaná cílová hodnota **6** a dosažená cílová hodnota **6** (2x klubovna, 2x prostor pro individuální poradenství, sál KC a Hala KC). (55402) Počet poskytovaných druhů sociálních služeb: plánovaná cílová hodnota **3**, dosažená cílová hodnota **4**. *V komunitním centru se poskytuje:* *- sociálního poradenství Persefona z.s.* *- sociální rehabilitace Práh Jižní Morava, z.ú.* *- sociální péče Pečovatelská služba Židlochovice* *- sociálně aktivizační služby pro rodiny s dětmi SOS Kompas (součást SOS dětské vesničky)* (67510) Kapacita služeb a sociální péče: plánovaná cílová hodnota **142** osob a dosažená cílová hodnota **142** osob. **Vše splněno na více než 100 %.**
Sociální bydlení Židlochovice I. etapa	(55310) Nárůst kapacity sociálních bytů: plánovaná cílová hodnota **15** a dosažená cílová hodnota **15** lůžek. (55301) Počet podpořených bytů pro sociální bydlení: plánovaná cílová hodnota **8**, dosažená cílová hodnota **8** bytových jednotek. *V rámci projektu bylo dokončeno vybudování 8 soc. bytů (3 b.j. v objektu Zámecká 236 a 5 b.j. v objektu Komenského 52).* (55320) Průměrný počet osob využívající sociální bydlení: plánovaná cílová hodnota **10,5** osoby/rok, dosažená cílová hodnota **12,66 osob** (průměrný počet obsazených lůžek na 1 den) **Vše splněno na více než 100 %.**
Sociální bydlení Židlochovice - II. etapa	**(55310) Nárůst kapacity sociálních bytů: plánovaná cílová hodnota 9 a dosažená cílová hodnota 9 lůžek.**

Projekt	Indikátory a jejich plánované plnění
	(55310) Nárůst kapacity sociálních bytů: plánovaná cílová hodnota **9** a dosažená cílová hodnota **9** lůžek. (55301) Počet podpořených bytů pro sociální bydlení: plánovaná cílová hodnota **8** a dosažená cílová hodnota **8** bytových jednotek. *Bylo vybudováno a zkolaudováno celkem 8 celoročně obytných bytových kontejnerů pro sociální bydlení na ulici Palackého a Nádražní.* (55320) Průměrný počet osob využívající sociální bydlení: plánovaná cílová hodnota **6,3** a dosažená cílová hodnota **8,866** osoby (průměrný počet obsazených lůžek na 1 den) **Vše splněno na více než 100 %.**
Komunitní sociální práce v Židlochovicích	(67001) Kapacita podpořených služeb: plánovaná cílová hodnota **142** a dosažená cílová hodnota **142** míst. *Klubovna 1 :15 osob; klubovna 2: 15 osob; 2 místnosti pro individuální poradenství 2 osoby, sál 50 osob, hala 60 osob, celkem max. okamžitá kapacita 142 osob.* (60000) Celkový počet účastníků: plánovaná cílová hodnota **20** a dosažená cílová hodnota **21** účastníků. (67010) Využívání podpořených služeb: plánovaná cílová hodnota **130** a dosažená cílová hodnota **192** osob. *Celkem se projektu účastnilo 213 osob, z toho 21 čerpalo podporu 40 hodin a více a 192 osob se účastnilo méně než 40 hodin.* **Vše splněno na více než 100 %.**

I. Závěr – zhodnocení naplnění cílů projektů

Denní stacionář Židlochovice

Výstavbou denního stacionáře s kapacitou 10 klientů pro občany města Židlochovic a okolí, ve kterém jsou poskytovány ambulantní služby denního stacionáře dle zákona 108/2006Sb., o sociálních službách, došlo ke zvýšení kapacity a dostupnosti sociálních a návazných služeb pro zdravotně postižené dospělé osoby a nepřímo pro pečující osoby, které jsou z důvodu této zdravotní situace ohrožené sociálním vyloučením a žijí ve městě Židlochovice a jeho okolí.

Komunitní centrum Židlochovice

Výstavbou komunitního centra jako zázemí a vhodné prostory pro poskytovatele sociálních služeb a neziskových organizací, došlo ke zvýšení dostupnosti a kapacity sociálních a návazných služeb pro sociálně vyloučené osoby a osoby ohrožené sociálním vyloučením ve městě Židlochovice a jeho okolí.

Sociální bydlení Židlochovice I. Etapa a Sociální bydlení Židlochovice – II. Etapa

Zřízením 16 bytových jednotek sociálního bydlení došlo k podpoře osob z cílové skupiny ohrožené bezdomovectvím. Ubytovaným je zajištěna i související podpora dle zákona o soc. službách (sociální práce s cílovou skupinou).

Komunitní sociální práce v Židlochovicích

Zajištění komunitní sociální práce přispělo k posílení schopností osob žijících na území Židlochovicka společně zvládat a pozitivně ovlivňovat znevýhodňující a obtížné životní podmínky. Podstatou

komunitní sociální práce je zapojení celého společenství, jedná se o společnou práci, na které se podílejí všichni relevantní aktéři z komunity, případně jejího okolí a celá společnost, a to za podpory (organizační, vzdělávací, strategické a facilitační) komunitního sociálního pracovníka. Současně s tím byl vytvořen prostor pro komunitní práci – bylo pořízeno vybavení do nově postaveného KC.

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

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 jsou také lépe dostupné konkrétní sociální služby a sociální poradenství. Zároveň došlo k rozšíření kapacit nejen pro poskytování sociálních služeb, ale také prostor pro vzdělávání, aktivní trávení volného času a spolkovou činnost.

Realizací 5 projektů v sociální oblasti došlo (nejen) v ORP Židlochovice ke zlepšení situace v oblasti zvýšení dostupnosti nebo standardu sociálního bydlení, zlepšení kvality a dostupnosti sociálních služeb a sociálního poradenství. Někteří ze současných klientů nebo klientek pochází z obcí až na druhé straně BMO, což o dokládá, že z jednoho individuálního projektu (nebo souboru více projektů) může benefitovat celý region.

V rámci BMO (především v zázemí Brna) byla realizací několika sociálních projektů napříč územím nastartována užší spolupráce, koordinace a předávání informací mezi úředníky sociálních odborů dotčených měst.

K. Zhodnocení účelnosti vynaložených finančních prostředků (tj. do jaké míry intervence splnila svůj účel, ve smyslu evaluačních otázek v části 3)

V rámci **denního stacionáře Židlochovice** došlo k:

- zajištění péče osobám, které nejsou soběstačné ze zdravotních důvodů a potřebují péči další osoby, aniž by museli opustit svoje prostředí,
- pomoci těmto osobám udržet, případně zlepši jejich fyzické i psychické schopnosti,
- zamezení jejich sociálního vyloučení ze společnosti,
- umožnění pečujícím osobám, pokud jsou v produktivním věku, zařadit se pracovního procesu,
- umožnění pečujícím osobám část dne si odpočinout od náročné péče o své blízké.

V rámci **komunitního centra Židlochovice** došlo k(e):

- zvýšení dostupnosti sociálních služeb a sociálního poradenství,
- zajištění odborného zázemí pomocí sociálního pracovníka a koordinátora komunitního centra v hlavním objektu KC,
- propojení prorodinných a sociálních aktivit, rozšíření odborného sociálního poradenství, služeb prevence, sociálně aktivizačních služeb (např. dluhového poradenství, zřízení a koordinace nových aktivit - např. dobrovolnictví),
- rozšíření stávajících aktivit pro cílovou skupinu – prorodinná politika, komunitní plánování sociálních služeb, charitativní činnost,
- zajištění odpovídajícího zázemí pro pořádání rodinných, seniorských, vzdělávacích a spolkových aktivit.

V rámci **Sociálního bydlení Židlochovice I. Etapa** a **Sociálního bydlení Židlochovice – II. Etapa** došlo zřízením 16 bytových jednotek sociálního bydlení k podpoře osob z cílové skupiny ohrožené bezdomovectvím. Ubytovaným je zajištěna i související podpora dle zákona o soc. službách (sociální práce s cílovou skupinou).

V rámci projektu **Komunitní sociální práce v Židlochovicích** byly realizovány tyto cíle:

- zavedení metody komunitní práce v ORP Židlochovice (zplnomocněná cílová skupina),
- snížení počtu osob bez přístřeší (min 5 osob),

- navrácení dlouhodobě nezaměstnaných na trh práce (min 5 osob),
- snižování předluženosti občanů (min 5 osob přijalo reálná opatření v rámci dluhového poradenství),
- prevence závislostí (uspořádány alespoň 2 osvětové akce pro celou komunitu),
- zvýšení podpory pečujících osob (min. 10 osob se zúčastnilo podpůrné aktivity),
- snížení předsudků k handicapovaným občanům (min. 3 akce pro veřejnost),
- zavedení systému dobrovolné svépomoci (min. 1 databáze s kontakty na osoby ochotné pomoci),
- zvýšení povědomí komunity o domácím násilí (min. 2 akce s cílem upozornit na závažnost domácího násilí),
- snižování předsudků a netolerance vůči etnickým menšinám (uspořádány min. 3 akce pro veřejnost s účelem představit a podpořit začlenění CS),
- aktivizace cílové skupiny žijící v SVL (min. 6 pracovních setkání členů CS).

Současně se výstupy projektu přímo podílí na naplnění specifického cíle ISR BMO *Zvýšit dostupnost a kvalitu sociálních a návazných služeb v regionu, včetně zajištění sociálního bydlení* a opatření D.1: *Zkvalitnění a rozvoj dítě sociálních a návazných služeb*, D.2: *Doplnění kapacit infrastruktury sociálních a návazných služeb* a D.3: *Budování sociálního bydlení*. Integrované řešení vybudováním denního stacionáře, 16 sociálních bytů v Židlochovicích a komunitního centra se zajištěním komunitní sociální práce v ORP podpořilo naplnění aktivit daného opatření.

Cílové hodnoty indikátorů odpovídají cílům projektu. Indikátory výstupu byly naplněny na 100 %. Ve všech projektech byl naplněn účel projektu, kdy např. v rámci komunitní sociální práce byl počet osob zapojených do projektu vyšší.

L. Zhodnocení účinnosti vynaložených finančních prostředků a zhodnocení do jaké míry přinesly i neplánované (pozitivní i negativní) účinky – ve smyslu evaluačních otázek v části 3

Financování prostřednictvím ITI těchto 5 projektů slouží jako prostředek k podpoře územní spolupráce, protože jednotlivé projekty mají dopad i na celé území BMO (co se týče trvalého bydliště klientů) a všechny splnily svůj plánovaný účel.

Projekt denního stacionáře byl zaměřen na pomoc nesoběstačným osobám, touto službou dochází ke zlepšení jejich přístupu ke zdrojům poskytovaným společností. Aktivity denního centra jsou různorodé a přináší klientům i jejich rodinám radost.

Vybudováním komunitního centra byla zvýšena dostupnost a kapacita sociálních a návazných služeb pro sociálně vyloučené osoby a osoby ohrožené soc. vyloučením v Židlochovicích a okolí. Poskytovatelé sociálních služeb a neziskové organizace, které působí v soc. oblasti a mají zde své klienty, nově využívají prostory a plánují zde své aktivity. Nejvíce využité jsou klubovny a poradenská místnost pro dojíždějící poskytovatele. Zájem o komunitní centrum je velký, i na samotné sociální pracovníky se od zahájení provozu obracejí osoby z cílové skupiny. Na stavbu komunitního centra (financováno z IROP) navázal projekt Komunitní sociální práce (financováno z OPZ). Velmi pozitivní dopad měla role psycholožky a etopedky (zásadní pro OSPOD). Nicméně je třeba setrvat v podpoře komunitní sociální práce, jinak by mohlo dojít k problému při zachování rozsahu služeb. Neplánované negativum toho, že komunitní centrum v průběhu roku žije, je skutečnost, že když se pořádají venkovní akce, hluk může obtěžovat sousedy.

Pořízením 16 bytů sociálního bydlení se výrazně zlepšila příležitost bydlení osobám, pro které je běžné komerční bydlení nedostupné a nemají příležitost nebo schopnost si je zajistit sami. Také při obsazování soc. bytů je dbáno, aby se byty dostaly na ty nejpotřebnější. Cíle bylo dosaženo – vytvoření kapacity 16 sociálních bytů, které jsou nabízeny osobám, pro které je běžné bydlení nedostupné. Vedlejším efektem byla možnost bydlení pro cílovou skupinu v rámci komunitní sociální práce a jejich lepší zaměstnanosti (projekt Začít znovu).

ZÁVĚRY A DOPORUČENÍ

Mid-term evaluace Integrované strategie rozvoje Brněnské metropolitní oblasti pro uplatnění nástroje ITI ukázala, že procesy implementace integrované strategie jsou funkční a efektivní. Ex-post evaluace tato zjištění potvrdila. Toto zjištění bylo potvrzeno i v rámci evaluací realizovaných na národní úrovni, kdy jednotliví respondenti sice potvrzují, že administrativní proces je náročnější, nicméně benefity tohoto nástroje tuto skutečnost převyšují.

Dále identifikovala dílčí návrhy na zlepšení, které by funkčnost a efektivnost mohly ještě zdokonalit. V následující tabulce jsou jednotlivá doporučení vyhodnocena a okomentována.

Zjištění/doporučení z mid-term evaluace	**Bylo doporučení splněno?**	**Relevantnost návrhu do budoucna**	**Komentář**
Pokračování v personální politice. Velikost úvazků a rozložení úvazků vyhovuje.	Ano	Ano	Agenda OITI se postupem času rozšířila. Bylo nutné ji tak personálně zajistit. Doporučení z mid-term evaluace zůstává v platnosti.
Pokračování v zapojení se do mezinárodních aktivit.	Ano	Ano	Mezinárodní aktivity jsou i nadále klíčové. Doporučení je nadále platné. Město Brno uspělo s žádosti v programu Interreg Central Europe, kde se v rámci projektu **Posilování metropolitní spolupráce a řízení ve střední Evropě** stalo jeho vedoucím partnerem.
Pokračování v zapojení do diskuzí o nastavení evropské urbánní agendy a kohezní politiky po roce 2020.	Ano	Ano (v modifikované podobě)	Toto doporučení bylo splněno, město Brno vystupovalo v rámci diskusi o nastavení evropské urbánní agendy a kohezní politiky po roce 2020 velmi aktivně.
Zvážení optimalizace složení pracovní skupiny (otázka rozpojení dopravy a životního prostředí a konkurenceschopnosti a vzdělávání)	Ano	Ne	Doporučení bylo realizováno.
Poskytování větší zpětné vazby pracovní skupině o dalším vývoji podpořených projektu.	Ano	Ano	Doporučení bylo realizováno. V rámci aplikace pz-iti.brno.cz jsou pro členy pracovních skupin k jednotlivým projektům aktualizovány informace.
Zajištění klidnější místnosti s většími stoly pro setkávání pracovních skupin.	Částečně	Ano	Prostory jsou většinou limitovány možnostmi Magistrátu města Brna. Nicméně některé pracovní skupiny se realizovaly v externích prostorách – např. v prostorách projektů realizovaných z ITI.
Zavedení průběžných diskuzí a rozhovorů s vybranými členy pracovních skupin za účelem získávání zpětné vazby.	Ano	Ano	Doporučení bylo splněno. OITI realizuje tzv. spanilé jízdy do zázemí města Brna, kde diskutují se zástupci ORP o klíčových tématech.

Snížení závislosti monitorování naplňování ISR BMO přes systém MS 2014+. Zavedení vlastní excelové databáze o naplňování financování a indikátorů a dalších základních informací o realizace ISR BMO.	Ano	Nerelevantní	Vznikla Databáze projektů města Brna a BMO. Pro období 2021+ existují v rámci ISKP21+ funkční sestavy.
Prosazování zrušení narovnání finančních plánů dle MPIN.	Ano	Nerelevantní	Od narovnávání finančních plánů se upustilo v době pandemie COVID-19.
Prosazování zjednodušení administrativně náročného proces posuzování změn integrovaných projektů na úrovni nositele ITI – informace nepřinášejí nositeli ITI žádnou přidanou informační hodnotu.	Ano	Ano	I od posuzování změn se z důvodu pandemie COVID-19 upustilo. Pro období 2021+ se nositele ITI opět ke změnám projektů musí opět vyjadřovat. Téma bude relevantní i pro období 2028+.
Prosazování omezení duplicitně vyhlášených individuálních plošných výzev (zejména IROP, OPŽP, OPPIK).	Ano	Ano	Opatření bylo částečně implementováno na národní úrovni pro období 2021+, je zde však potenciál pro zlepšení.
Dle potřeby průběžný přesun alokací mezi opatřeními.	Ano	Ano	Toto doporučení se dařilo naplňovat. Doporučení je relevantní průběžně i pro budoucí strategie.
Snaha o zařazení Blanenska při novém vymezení metropolitní oblasti.	Ano	Nerelevantní	Část Blanenska se na základě jednotného vymezení metropolitních oblastí a aglomerací (MOA) 21-17 zařadilo do BMO.
Zvážení propagace klouzavé hranice BMO.	Ne	Ano	Při řešení vymezení MOA pro období 28+ je možné klouzavou hranici diskutovat.

Ex-post evaluace potvrdila, že se dařilo naplňovat vizi Brněnské metropolitní oblasti. Naplňovat strategii se tak dařilo na vysoké úrovni, i když některé aktivity nakonec skrze nástroje ITI realizovány nebyly. Výstupy z mid-term evaluace byly ve velké míře použity i při tvorbě ISR BMO 21+.

I přesto, že mid-term evaluace obsahovala zjištění, že pro jednotlivá opatření by bylo potřeba více alokace, ne všechna opatření se podařilo vyčerpat.

Klíčovým aspektem strategie je však její integrovanost, a to nejen na úrovni strategie, ale i na úrovni konkrétních projektů tvořících integrovaná řešení. O tom svědčí případové studie, jež jsou součástí této evaluace.

Mid–term evaluace rovněž hovořila o zjištěních a doporučeních pro zajišťování dodatečné integrovanosti. Vyhodnocení těchto zjištění a doporučení prezentuje níže uvedená tabulka:

Zjištění/doporučení z mid-term evaluace	**Bylo doporučení splněno?**	**Relevantnost návrhu do budoucna**	**Komentář**
Pokračování v systematickém průběžném zjišťování absorpční kapacity.	Ano	Ano	Jedná se o kontinuální proces, který se realizuje bez ohledu na programová období.
Pokračování v podněcování integrovaných řešení v rámci	Ano	Ano	V rámci pracovních skupin je toto téma akcentováno a diskutováno. Stejně tak

zjištěné absorpční kapacity. Poskytovat informace, organizovat setkávání relevantních aktérů.			OITI organizuje jednání aktérů v území k nejrůznějším tématům.
Snaha o koordinaci integrovaných řešení v co nejdřívější fázi projektu.	Ano	Ano	Viz předchozí komentář.
Prohloubení „předdiskuze“ projektů v rámci pracovní skupiny. Zavedení neformální PS k přípravě projektů např. společné snídaně nebo kulaté stoly k diskuzi řešení a propojenosti témat.	Ne	Ano	Diskuse na toto téma se vede s konkrétními nositeli projektů. Probíhají ad hoc jednání dle potřeby. Pro řešení průřezových témat vznikla PS Horizontální.
Úpravy formuláře na projektový záměr. Podrobněji vysvětlit, co to je integrovanost. Klást větší důraz na popis cílových skupin.	Ano	Ne	Formulář byl pro období 2021+ upraven.
Pro podporu zajištění integrovaných projektů umožnit předkládat pouze 3 druhy projektů: o samostatný projekt, investičně náročný projekt s velkým dopadem do území, o soubor velkých vzájemně provázaných projektů, o soubor tematicky navazujících středně velkých projektů	Ano	Ano	Tři typy integrovaných řešení byly metodicky definovány a jsou součástí MP INRAP. Tyto projekty, které jsou součástí jednotlivých IŘ, jsou pak kde této definice rozřazeny do ISR BMO 21+.
Znemožnit předkládat malé lokální samostatné projektové záměry.	částečně	ano	Systém IŘ ještě nebyl v období 14-20 implementován, proto místy docházelo k předkládání malých individuálních projektů. Ve strategii 21+ se již neobjevuje žádný dílčí projekt, který by stál mimo některé z výše popsaných integrovaných řešení. Určitým limitem může být fakt, kdy se z komplexního integrovaného řešení zrealizuje z různých důvodů pouze jeho malá část. K těmto situacím občas dochází a toto riziko nelze nikdy zcela eliminovat.
Postupné zdokonalování webové aplikace pro sběr a administraci projektových záměrů. Zajištění náhledu i rozpracovaných textů.	Ano	Ano	Doporučení bylo realizováno. Bude diskutováno s členy PS, v rámci ověření funkčnosti v Mid-term evaluaci ISR BMO 2021+.
Pokračování v zaměření na investiční projekty.	Částečně	Částečně	Jedná se o kontinuální proces, který se realizuje bez ohledu na programová období, nicméně témata strategie se

			zaměřují i na neinvestiční aktivity, čímž dochází k posilování synergických efektů a integrovanosti.
Snaha o převzetí role lídra ve SMART řešeních v oblasti dopravy, nakládání s vodou apod.	Ne	Ne	Spíše než role lídra se OITI snaží o roli koordinátora poskytovatele informací.
Spolupráce s CzechInvestem a Regionální rozvojovou agenturou v oblasti řešení brownfieldů.	částečně	Ano	RRA již neexistuje, určitá spolupráce v oblasti získávání dat k brownfieldům byla navázána s CzechInvestem
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).	Ano (částečně)	Ano	Na základě komunikační kampaně je širší veřejnost až sekundární cílová skupina. Propagace integrovaných řešení tak primárně probíhá pro cílovou skupinu široká veřejnost.
Využití platformy ITI pro řešení problémů a potřeb, kde existuje více dotčených orgánů (např. propojování zaměstnavatelů a škol, návaznost infrastrukturních staveb apod.).	částečně	ano	Pro období 21+ byla ustanovena komplexní horizontální PS, která by se těmito průřezovými tématy měla zabývat. PS se však schází méně intenzivně a jde zde potenciál na zefektivnění fungování.
Vyšší zapojení místních akčních skupin do implementace ISR BMO (vzájemná komunikace, hledání společných integrovaných řešení např. v oblasti investičních a neinvestičních projektů).	částečně	Ano	Zástupci NS MAS je jako stálý host součástí ŘV BMO. Někteří zástupci MAS jsou i v pracovních skupinách. Zároveň probíhá užší intenzivní spolupráce na dílčích metropolitních tématech: potravinová spolupráce a lokální produkce, sběr dat atd.

Doporučení z mid-term evaluace se tak z velké části dařilo naplnit či jsou stále naplňována. Zjištění a doporučení se dále implementovala do tvorby ISR BMO 21+ a jsou nadále platná i v rámci tvorby ISR BMO 28+.

Závěrem je nutné zmínit podstatnou skutečnost, že celý systém řízení nástroje ITI a metropolitní spolupráce v ČR prochází od roku 2014 postupnou evolucí. Role nositele ITI se za tu dobu postupně vyvinula z role pouhého implementátora intervencí v rámci nástroje ITI do role plnohodnotného aktéra regionálního rozvoje, který se stále více zaměřuje na řešení širších a komplexních výzev, kterým MOA čelí, a to bez ohledu na zdroje financování (tvůrce a realizátor plnohodnotné strategie rozvoje území, sběr a vyhodnocování dat na metropolitní úrovni, animační činnost, koordinace vybraných projektů i mimo ITI) – a takto je územními partnery a klíčovými stakeholdery i vnímán. Tyto skutečnosti se sice dějí u jednotlivých MOA s různou mírou intenzity, nicméně trend je zřejmý. Mají-li MOA ČR zůstat tahouny konkurenceschopnosti, inovací a kreativity ČR i do budoucna, je třeba z národní úrovně daleko intenzivněji rozvíjet odbornou i politickou debatu o posílení jejich role v rozvoji území MOA, která umožní využít řadu nástrojů (finančních, legislativních i plánovacích), které se ve většině zahraničních zemí stále častěji uplatňují.

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 opatřením 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 částí 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.

Změna č. 6 - Změna ISR BMO se týká navýšení finanční alokace v rámci Operačního programu Životní prostředí – SC 1.3 Zajistit povodňovou ochranu intravilánu. Konkrétně dojde k navýšení alokace o 100 mil. Kč (výše dotace z ESIF). Tato změna se projeví v přílohách ISR BMO - Příloha 1a,b - Finanční plán a indikátory ISR BMO ITI, Příloha 1c_finance dle MPIN_nedělené, Příloha 1e_financování OP_dle MPIN a to konkrétně v letech 2020 a 2021.

Změna č. 7 - Nositel strategie ruší přílohu 1ab, aktualizuje přílohu finančních plánů a indikátorů – 1c, 1d a 1e strategie. Upravuje rovněž vybrané pasáže ve strategii. Přesouvá finanční alokaci z

opatření A.4 IROP do opatření A.1 IROP (8 539 902,44 Kč) a z opatření C.3 do C.2 (150 mil. Kč). Opatření C.3 je nyní řešeno individuálními projekty. Veškeré změny finančních plánů a indikátorů jsou vztaženy k celému sledovanému období.

Změna č. 8 – Dochází ke změnám finančního plánu u opatření A.2 Infrastruktura městské a příměstské veřejné dopravy o 235,7 mil. Kč z Ostravské aglomerace (rok 2020 a 2021 - příloha 1 c, e ISR BMO) a dále k přidání indikátoru 74501 - Počet nových či zmodernizovaných zařízení obslužné a napájecí infrastruktury městské drážní dopravy s cílovou hodnotou 1 (příloha 1d ISR BMO, doplnění karty opatření a tabulky 58). Došlo rovněž k aktualizaci záložky "Osoby subjektu".

Změna č. 9 – Dochází ke změně finančního plánu v letech – změna se týká těchto opatření ISR BMO: A.1, A.4, A.5, A.6, C.4, D.2 a D.3 - tedy opatřené v rámci IROP. Upraveny jsou roky 2019 – 2023. Změna se týká přílohy 1c a přílohy 1e – tedy přílohy vztažené k finančnímu plánu dle opatření a dle specifických cílů OP. V dokumentech pro ŽoZ jsou nahrány tyto přílohy s vyznačenými změnami, dále je zde pověření ŘV ITI, které ukládá aktualizovat dle potřeba finanční plány ISR BMO.

Změna č. 10 - IROP: přesun veškerých dostupných prostředků v rámci SC 1.2 IROP do opatření A6 - tedy z A1, A3 a A4 - cca 56,8 mil. Kč; snížená alokace u C4 kvůli odebírání alokace - 48 120 608 Kč; změny v indikátorech u opatření A1, A6, C4; narovnání finančního plánu - tato změna má vliv na přílohy 1c,d,e. 55101 - Počet podpořených polyfunkčních komunitních center - hodnota indikátoru se v systému stále objevovala jako hodnota 1, i když byl tento indikátor ze strategie odstraněn v rámci změny č. 4 - došlo tedy k formální úpravě cílové hodnoty indikátoru na hodnotu 0 - tato změna se projeví pouze v MS. V přílohách je indikátor již dávno odstraněn. OPD: snížení alokace o 150 mil. Kč v rámci opatření A2

Změna č. 11 – Změna se týká operačního programu IROP – dochází k narovnání finančního plánu za rok 2019 a 2020, následně upraven finanční plán pro roky 2021-2023. Dále dochází k přesunům alokací v rámci IROP, rovněž úpravy příslušných hodnot indikátorů – podrobnější popis změn je součástí přílohy Zdůvodnění změn (dokumenty pro ŽoZ). Změny měly v vliv na úpravu příloh 1c, 1d, 1e

PŘÍLOHA 2 – PŘEHLED ČERPÁNÍ FINANČNÍCH PROSTŘEDKŮ K 31. 12. 2024

Tabulka vychází z dat z monitorovacího systému, ručně byly doplněny údaje k opatření B.3 – nesedělo s MS. Detailnější komentáře k naplňováni finančního plánu jsou součástí kapitolo 3.1.

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.1: Terminály veřejné dopravy a systémy P+R	253 587 124,46	253 587 124,46
A.II Prohloubit integraci veřejné dopravy a její vazbu na další druhy dopravy	A.2: Infrastruktura městské a příměstské veřejné dopravy	1 772 550 000,00	1 772 550 000,00
A.II Prohloubit integraci veřejné dopravy a její vazbu na další druhy dopravy	A.3: Dopravní prostředky veřejné dopravy	55 999 972,00	55 999 972,00
A.I Zlepšit globální napojení BMO	A.5: Regionální silniční síť navazující na síť TEN-T	319 984 287,08	319 984 287,08
A.II Prohloubit integraci veřejné dopravy a její vazbu na další druhy dopravy	A.4: Dopravní telematika a informační systémy	349 999 999,99	349 999 999,99
A.II Prohloubit integraci veřejné dopravy a její vazbu na další druhy dopravy	A.4: Dopravní telematika a informační systémy	77 821 891,84	77 821 891,84
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	31 698 390,56	31 698 390,56
A.III Rozšířit a zkvalitnit infrastrukturu pro pěší a cyklistickou dopravu ve vazbě na další druhy dopravy	A.3: Dopravní prostředky veřejné dopravy	7 999 996,00	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	50 000 000,00	50 000 000,00
A.III Rozšířit a zkvalitnit infrastrukturu pro pěší a cyklistickou dopravu ve vazbě na další druhy dopravy	A.4: Dopravní telematika a informační systémy	11 117 413,12	11 117 413,12
A.III Rozšířit a zkvalitnit infrastrukturu pro pěší a cyklistickou dopravu ve vazbě na další druhy dopravy	A.6: Cyklistická a pěší doprava	235 766 952,87	235 766 952,87
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	121 500 000,00
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	467 717 864,68	467 717 864,68
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	120 000 000,00
A.I Zlepšit globální napojení BMO	A.4: Dopravní telematika a informační systémy	11 117 413,12	11 117 413,12
A.I Zlepšit globální napojení BMO	A.4: Dopravní telematika a informační systémy	50 000 000,01	50 000 000,01
B.I Zlepšit kvalitu ovzduší	A.3: Dopravní prostředky veřejné dopravy	7 999 996,00	7 999 996,00
B.I Zlepšit kvalitu ovzduší	A.5: Regionální silniční síť navazující na síť TEN-T	39 998 035,89	39 998 035,89

Specifický cíl	Opatření	Příspěvek Unie (v Kč)	
		Plánovaný stav	Za celé období realizace (čerpání)
B.I Zlepšit kvalitu ovzduší	B.5: Snížení imisní zátěže území	200 000 000,00	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	80 000 000,00
B.III Eliminovat riziko povodní a sucha a další významná environmentální rizika	B.3: Protipovodňová opatření	220 000 000,00	220 000 000,00
C.I Zvýšit konkurenceschopnost BMO prostřednictvím zvýšení mobility	A.5: Regionální silniční síť navazující na síť TEN-T	39 998 035,88	39 998 035,88
C.I Zvýšit konkurenceschopnost BMO prostřednictvím zvýšení mobility	A.1: Terminály veřejné dopravy a systémy P+R	31 698 390,56	31 698 390,56
C.I Zvýšit konkurenceschopnost BMO prostřednictvím zvýšení mobility	A.2: Infrastruktura městské a příměstské veřejné dopravy	196 950 000,00	196 950 000,00
C.I Zvýšit konkurenceschopnost BMO prostřednictvím zvýšení mobility	A.3: Dopravní prostředky veřejné dopravy	7 999 996,00	7 999 996,00
C.I Zvýšit konkurenceschopnost BMO prostřednictvím zvýšení mobility	A.4: Dopravní telematika a informační systémy	50 000 000,00	50 000 000,00
C.I Zvýšit konkurenceschopnost BMO prostřednictvím zvýšení mobility	A.4: Dopravní telematika a informační systémy	11 117 413,12	11 117 413,12
C.II Rozvinout inovační potenciál BMO	C.2: Podpora proinovačních služeb a aplikace výsledků VaV pro firmy v BMO	550 000 000,00	550 000 000,00
C.II Rozvinout inovační potenciál BMO	C.3: Podpora proinovačních služeb pro začínající firmy v BMO	0,00	0,00
C.II Rozvinout inovační potenciál BMO	C.4: Budování kapacit a kvality zařízení pro celoživotní učení	45 325 621,88	45 325 621,88
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	407 930 596,94	407 930 596,94

PŘÍLOHA 3 – PŘEHLED PLNĚNÍ INDIKÁTORŮ K 31. 12. 2024

Vzhledem k metodice dělení hodnot (příloha č. 12 ISR BMO) nedochází k rozpadu hodnot u výsledkových indikátorů. Tabulka vychází z dat z monitorovacího systému, ručně byly doplněny údaje k opatření A.5 a B.7 – nesedělo s MS. Detailnější komentáře k naplňováni indikátorů jsou součástí kapitolo 3.2.

Specifický cíl	Opatření	Kód	Název	Typ	Jednotka	Cílová hodnota	Dosažená hodnota
A.II Prohloubit integraci veřejné dopravy a její vazbu 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	31
A.II Prohloubit integraci veřejné dopravy a její vazbu na další druhy dopravy	A.1: Terminály veřejné dopravy a systémy P+R	75201	Počet nových nebo rekonstruovaných přestupních terminálů ve veřejné dopravě	Výstup	Terminály	2,4	2,4
A.II Prohloubit integraci veřejné dopravy a její vazbu na další druhy dopravy	A.1: Terminály veřejné dopravy a systémy P+R	74001	Počet vytvořených parkovacích míst	Výstup	Parkovací místa	712	536
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	31
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	75201	Počet nových nebo rekonstruovaných přestupních terminálů ve veřejné dopravě	Výstup	Terminály	0,3	0,3
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	74001	Počet vytvořených parkovacích míst	Výstup	Parkovací místa	89	67
A.II Prohloubit integraci veřejné dopravy a její vazbu na další druhy dopravy	A.1: Terminály veřejné dopravy a systémy P+R	76401	Počet parkovacích míst pro jízdní kola	Výstup	Parkovací místa	240	222,4

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.1: Terminály veřejné dopravy a systémy P+R	76401	Počet parkovacích míst pro jízdní kola	Výstup	Parkovací místa	30	27,8
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	31
C.I Zvýšit konkurenceschopnost BMO prostřednictvím zvýšení mobility	A.1: Terminály veřejné dopravy a systémy P+R	75201	Počet nových nebo rekonstruovaných přestupních terminálů ve veřejné dopravě	Výstup	Terminály	0,3	0,3
C.I Zvýšit konkurenceschopnost BMO prostřednictvím zvýšení mobility	A.1: Terminály veřejné dopravy a systémy P+R	74001	Počet vytvořených parkovacích míst	Výstup	Parkovací místa	89	67
C.I Zvýšit konkurenceschopnost BMO prostřednictvím zvýšení mobility	A.1: Terminály veřejné dopravy a systémy P+R	76401	Počet parkovacích míst pro jízdní kola	Výstup	Parkovací místa	30	27,8
A.II Prohloubit integraci veřejné dopravy a její vazbu na další druhy dopravy	A.2: Infrastruktura městské a příměstské veřejné dopravy	74510	Počet cestujících MHD v elektrické trakci	Výsledek	mil. osob/rok	1433	248,6
A.II Prohloubit integraci veřejné dopravy a její vazbu na další druhy dopravy	A.2: Infrastruktura městské a příměstské veřejné dopravy	74600	Celková délka nových nebo modernizovaných tratí metra a tramvajových tratí	Výstup	km	2,7	1,2357
A.II Prohloubit integraci veřejné dopravy a její vazbu na další druhy dopravy	A.2: Infrastruktura městské a příměstské veřejné dopravy	74500	Celková délka nových nebo modernizovaných linek metra, tramvajových tratí nebo trolejbusových tratí	Výstup	km	3,6	3,951

Specifický cíl	Opatření	Kód	Název	Typ	Jednotka	Cílová hodnota	Dosažená hodnota
A.II Prohloubit integraci veřejné dopravy a její vazbu na další druhy dopravy	A.2: Infrastruktura městské a příměstské veřejné dopravy	74501	Počet nových či zmodernizovaných zařízení obslužné a napájecí infrastruktury městské drážní dopravy	Výstup	ks	0,9	1,8
C.I Zvýšit konkurenceschopnost BMO prostřednictvím zvýšení mobility	A.2: Infrastruktura městské a příměstské veřejné dopravy	74600	Celková délka nových nebo modernizovaných tratí metra a tramvajových tratí	Výstup	km	0,3	0,1373
C.I Zvýšit konkurenceschopnost BMO prostřednictvím zvýšení mobility	A.2: Infrastruktura městské a příměstské veřejné dopravy	74510	Počet cestujících MHD v elektrické trakci	Výsledek	mil. osob/rok	1433	248,6
C.I Zvýšit konkurenceschopnost BMO prostřednictvím zvýšení mobility	A.2: Infrastruktura městské a příměstské veřejné dopravy	74500	Celková délka nových nebo modernizovaných linek metra, tramvajových tratí nebo trolejbusových tratí	Výstup	km	0,4	0,439
C.I Zvýšit konkurenceschopnost BMO prostřednictvím zvýšení mobility	A.2: Infrastruktura městské a příměstské veřejné dopravy	74501	Počet nových či zmodernizovaných zařízení obslužné a napájecí infrastruktury městské drážní dopravy	Výstup	ks	0,1	0,2
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	31
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	7

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.3: Dopravní prostředky veřejné dopravy	75120	Podíl veřejné osobní dopravy na celkových výkonech v osobní dopravě	Výsledek	%	35	31
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	360000000	31852844,8
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	1
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	360000000	4550406,4
B.I Zlepšit kvalitu ovzduší	A.3: Dopravní prostředky veřejné dopravy	75120	Podíl veřejné osobní dopravy na celkových výkonech v osobní dopravě	Výsledek	%	35	31
B.I Zlepšit kvalitu ovzduší	A.3: Dopravní prostředky veřejné dopravy	74801	Počet nově pořízených vozidel pro veřejnou dopravu	Výstup	Vozidla	1	1
B.I Zlepšit kvalitu ovzduší	A.3: Dopravní prostředky veřejné dopravy	75110	Počet osob přepravených veřejnou dopravou	Výsledek	Osoby/rok	360000000	4550406,4
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	31
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	1

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	360000000	4550406,4
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	31
A.I Zlepšit globální napojení BMO	A.4: Dopravní telematika a informační systémy	70401	Počet zařízení a služeb pro řízení dopravy	Výstup	ks	0,1	0,2
A.I Zlepšit globální napojení BMO	A.4: Dopravní telematika a informační systémy	72410	Pokrytí silniční sítě ITS	Výsledek	%	44	0
A.I Zlepšit globální napojení BMO	A.4: Dopravní telematika a informační systémy	72420	Počet nehod se smrtelným zraněním	Výsledek	Osoby	34	10
A.I Zlepšit globální napojení BMO	A.4: Dopravní telematika a informační systémy	72401	Počet zařízení a služeb ITS	Výstup	ks	0,4	6,4
A.II Prohloubit integraci veřejné dopravy a její vazbu na další druhy dopravy	A.4: Dopravní telematika a informační systémy	72410	Pokrytí silniční sítě ITS	Výsledek	%	44	0
A.II Prohloubit integraci veřejné dopravy a její vazbu na další druhy dopravy	A.4: Dopravní telematika a informační systémy	72420	Počet nehod se smrtelným zraněním	Výsledek	Osoby	34	10
A.II Prohloubit integraci veřejné dopravy a její vazbu na další druhy dopravy	A.4: Dopravní telematika a informační systémy	72401	Počet zařízení a služeb ITS	Výstup	ks	2,8	6,4
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	31
A.II Prohloubit integraci veřejné dopravy a její vazbu	A.4: Dopravní telematika a informační systémy	70401	Počet zařízení a služeb pro řízení dopravy	Výstup	ks	0,7	1,4

Specifický cíl	Opatření	Kód	Název	Typ	Jednotka	Cílová hodnota	Dosažená hodnota
na další druhy dopravy							
A.III Rozšířit a zkvalitnit infrastrukturu pro pěší a cyklistickou dopravu ve vazbě na další druhy dopravy	A.4: Dopravní telematika a informační systémy	72410	Pokrytí silniční sítě ITS	Výsledek	%	44	0
A.III Rozšířit a zkvalitnit infrastrukturu pro pěší a cyklistickou dopravu ve vazbě na další druhy dopravy	A.4: Dopravní telematika a informační systémy	72401	Počet zařízení a služeb ITS	Výstup	ks	0,4	1,6
A.III Rozšířit a zkvalitnit infrastrukturu pro pěší a cyklistickou dopravu ve vazbě na další druhy dopravy	A.4: Dopravní telematika a informační systémy	72420	Počet nehod se smrtelným zraněním	Výsledek	Osoby	34	10
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	31
A.III Rozšířit a zkvalitnit infrastrukturu pro pěší a cyklistickou dopravu ve vazbě na další druhy dopravy	A.4: Dopravní telematika a informační systémy	70401	Počet zařízení a služeb pro řízení dopravy	Výstup	ks	0,1	0,2
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	31
C.I Zvýšit konkurenceschopnost BMO prostřednictvím zvýšení mobility	A.4: Dopravní telematika a informační systémy	70401	Počet zařízení a služeb pro řízení dopravy	Výstup	ks	0,1	0,2
C.I Zvýšit konkurenceschopnost BMO prostřednictvím zvýšení mobility	A.4: Dopravní telematika a informační systémy	72401	Počet zařízení a služeb ITS	Výstup	ks	0,4	1,6

Specifický cíl	Opatření	Kód	Název	Typ	Jednotka	Cílová hodnota	Dosažená hodnota
C.I Zvýšit konkurenceschopnost BMO prostřednictvím zvýšení mobility	A.4: Dopravní telematika a informační systémy	72420	Počet nehod se smrtelným zraněním	Výsledek	Osoby	34	10
C.I Zvýšit konkurenceschopnost BMO prostřednictvím zvýšení mobility	A.4: Dopravní telematika a informační systémy	72410	Pokrytí silniční sítě ITS	Výsledek	%	44	0
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	km2	68079	67761
A.I Zlepšit globální napojení BMO	A.5: Regionální silniční síť navazující na síť TEN-T	72200	Celková délka nově postavených silnic	Výstup	km	3,2	3,136
A.I Zlepšit globální napojení BMO	A.5: Regionální silniční síť navazující na síť TEN-T	72300	Celková délka rekonstruovaných nebo modernizovaných silnic	Výstup	km	0,48	1,388
A.I Zlepšit globální napojení BMO	A.5: Regionální silniční síť navazující na síť TEN-T	72203	Délka nových silnic II. třídy	Výstup	km	3,2	3,136
A.I Zlepšit globální napojení BMO	A.5: Regionální silniční síť navazující na síť TEN-T	72304	Délka rekonstruovaných silnic III. třídy	Výstup	km	0,48	4,9736
B.I Zlepšit kvalitu ovzduší	A.5: Regionální silniční síť navazující na síť TEN-T	72304	Délka rekonstruovaných silnic III. třídy	Výstup	km	0,06	0,1735
B.I Zlepšit kvalitu ovzduší	A.5: Regionální silniční síť navazující na síť TEN-T	72200	Celková délka nově postavených silnic	Výstup	km	0,4	0,392
B.I Zlepšit kvalitu ovzduší	A.5: Regionální silniční síť navazující na síť TEN-T	72300	Celková délka rekonstruovaných nebo modernizovaných silnic	Výstup	km	0,06	0,1735
B.I Zlepšit kvalitu ovzduší	A.5: Regionální silniční síť	72203	Délka nových silnic II. třídy	Výstup	km	0,4	0,392

Specifický cíl	Opatření	Kód	Název	Typ	Jednotka	Cílová hodnota	Dosažená hodnota
	navazující na síť TEN-T						
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	km2	68079	67761
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	km2	68079	67761
C.I Zvýšit konkurenceschopnost BMO prostřednictvím zvýšení mobility	A.5: Regionální silniční síť navazující na síť TEN-T	72200	Celková délka nově postavených silnic	Výstup	km	0,4	0,392
C.I Zvýšit konkurenceschopnost BMO prostřednictvím zvýšení mobility	A.5: Regionální silniční síť navazující na síť TEN-T	72300	Celková délka rekonstruovaných nebo modernizovaných silnic	Výstup	km	0,06	0,1735
C.I Zvýšit konkurenceschopnost BMO prostřednictvím zvýšení mobility	A.5: Regionální silniční síť navazující na síť TEN-T	72203	Délka nových silnic II. třídy	Výstup	km	0,4	0,392
C.I Zvýšit konkurenceschopnost BMO prostřednictvím zvýšení mobility	A.5: Regionální silniční síť navazující na síť TEN-T	72304	Délka rekonstruovaných silnic III. třídy	Výstup	km	0,06	0,1237
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	29	31,298
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	170	237
B.III Eliminovat riziko povodní a sucha a další významná environmentální rizika	B.3: Protipovodňová opatření	43300	Délka řešených kilometrů toků	Výstup	km	6,5	0

Specifický cíl	Opatření	Kód	Název	Typ	Jednotka	Cílová hodnota	Dosažená hodnota
B.III Eliminovat riziko povodní a sucha a další významná environmentální rizika	B.3: Protipovodňová opatření	43210	Počet obyvatel dotčených rozlivem Q100	Výsledek	Osoby	362000	391820
B.III Eliminovat riziko povodní a sucha a další významná environmentální rizika	B.3: Protipovodňová opatření	43500	Počet obnovených, vystavěných a rekonstruovaných vodních děl sloužících k povodňové ochraně	Výstup	ks	3	0
B.III Eliminovat riziko povodní a sucha a další významná environmentální rizika	B.3: Protipovodňová opatření	43200	Počet obyvatel chráněných opatřeními proti povodním	Výstup	Osoby	10400	0
B.I Zlepšit kvalitu ovzduší	B.5: Snížení imisní zátěže území	36010	Odhadované roční snížení emisí skleníkových plynů	Výstup	Tuny ekvivalentu CO2/rok	1200	23429,177
B.I Zlepšit kvalitu ovzduší	B.5: Snížení imisní zátěže území	32601	Úspora primární energie	Výsledek	GJ/rok	6900000	88463,82
B.II Rozšířit a zkvalitnit systém odpadového hospodářství v BMO	B.7: Materiálové a energetické využití odpadů	40102	Kapacita podpořených zařízení pro materiálové využití ostatních odpadů	Výstup	t/rok	20000	0
B.II Rozšířit a zkvalitnit systém odpadového hospodářství v BMO	B.7: Materiálové a energetické využití odpadů	40107	Kapacita podpořených zařízení pro materiálové využití komunálního odpadu	Výstup	t/rok	5000	0
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 vsech odpadů	Výsledek	t/rok	22992701	33249826,27
B.II Rozšířit a zkvalitnit systém odpadového hospodářství v BMO	B.7: Materiálové a energetické využití odpadů	40711	Celkové množství energeticky využitých	Výsledek	t/rok	1409000	1373823

Specifický cíl	Opatření	Kód	Název	Typ	Jednotka	Cílová hodnota	Dosažená hodnota
			ostatních odpadů				
B.II Rozšířit a zkvalitnit systém odpadového hospodářství v BMO	B.7: Materiálové a energetické využití odpadů	40103	Nově vytvořená kapacita systémů separace a svozu všech odpadů	Výstup	t/rok	15000	24811
C.II Rozvinout inovační potenciál BMO	C.2: Podpora proinovačních služeb a aplikace výsledků VaV pro firmy v BMO	23000	Počet nově vzniklých a modernizovaných inovačních infrastruktur	Výstup	Infrastruktury	1	1
C.II Rozvinout inovační potenciál BMO	C.2: Podpora proinovačních služeb a aplikace výsledků VaV pro firmy v BMO	24100	Zrekonstruované, rozšířené a nově vybudované kapacity	Výstup	m2	2000	17840,3
C.II Rozvinout inovační potenciál BMO	C.2: Podpora proinovačních služeb a aplikace výsledků VaV pro firmy v BMO	23200	Počet podniků využívajících podpůrné služby inovační infrastruktury	Výsledek	Podniky	14	0
C.II Rozvinout inovační potenciál BMO	C.2: Podpora proinovačních služeb a aplikace výsledků VaV pro firmy v BMO	20101	Počet výzkumných organizací spolupracujících s firmami	Výstup	Organizace	3	-
C.II Rozvinout inovační potenciál BMO	C.3: Podpora proinovačních služeb pro začínající firmy v BMO	10000	Počet podniků pobírajících podporu	Výstup	Podniky	0	0
C.II Rozvinout inovační potenciál BMO	C.3: Podpora proinovačních služeb pro začínající firmy v BMO	10700	Přidaná hodnota MSP	Výsledek	tis. Kč/rok	0	-
C.II Rozvinout inovační potenciál BMO	C.3: Podpora proinovačních služeb pro začínající firmy v BMO	24301	Počet instalovaných technologií	Výstup	Zařízení	0	-

Specifický cíl	Opatření	Kód	Název	Typ	Jednotka	Cílová hodnota	Dosažená hodnota
C.II Rozvinout inovační potenciál BMO	C.3: Podpora proinovačních služeb pro začínající firmy v BMO	23200	Počet podniků využívajících podpůrné služby inovační infrastruktury	Výsledek	Podniky	0	-
C.II Rozvinout inovační potenciál BMO	C.3: Podpora proinovačních služeb pro začínající firmy v BMO	23201	Počet nabízených oblastí služeb dle podnikatelského záměru	Výstup	oblasti služeb	0	0
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	6,8
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	%	90,5	82,1
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	1040	1050,1
C.II Rozvinout inovační potenciál BMO	C.4: Budování kapacit a kvality zařízení pro celoživotní učení	50000	Počet podpořených vzdělávacích zařízení	Výstup	Zařízení	4	4
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	6,8
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	%	90,5	82,1
C.III Zvýšit vzdělanostní	C.4: Budování kapacit a	50001	Kapacita podporovaných	Výstup	Osoby	9360	9450,9

Specifický cíl	Opatření	Kód	Název	Typ	Jednotka	Cílová hodnota	Dosažená hodnota
úroveň obyvatelstva s důrazem na relevanci a rozvoj vybraných klíčových kompetencí	kvality zařízení pro celoživotní učení		h zařízení péče o děti nebo vzdělávacích zařízení				
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	36	36
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	504
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	66400	1463
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	60000	Celkový počet účastníků	Výstup	Osoby	520	901
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	67401	Nové nebo inovované sociální služby týkající se bydlení	Výstup	Služby	2	1
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	67510	Kapacita služeb a sociální práce	Výsledek	Klienti	890	892,2
D.I Zvýšit dostupnost a kvalitu sociálních a	D.2: Doplnění kapacit infrastruktury	55401	Počet podpořených zázemí pro	Výstup	Zázemí	51	49

Specifický cíl	Opatření	Kód	Název	Typ	Jednotka	Cílová hodnota	Dosažená hodnota
návazných služeb v regionu, včetně zajištění sociálního bydlení	sociálních a návazných služeb		služby a sociální práci				
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	55101	Počet podpořených polyfunkčních komunitních center	Výstup	Zařízení	0	-
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	55402	Počet poskytovanýc h druhů sociálních služeb	Výstup	Služby	30	28
D.I Zvýšit dostupnost a kvalitu sociálních a návazných služeb v regionu, včetně zajištění sociálního bydlení	D.3: Budování sociálního bydlení	55310	Nárůst kapacity sociálních bytů	Výsledek	Lůžka	535	263
D.I Zvýšit dostupnost a kvalitu sociálních a návazných služeb v regionu, včetně zajištění sociálního bydlení	D.3: Budování sociálního bydlení	55301	Počet podpořených bytů pro sociální bydlení	Výstup	Bytové jednotky	180	129
D.I Zvýšit dostupnost a kvalitu sociálních a návazných služeb v regionu, včetně zajištění sociálního bydlení	D.3: Budování sociálního bydlení	55320	Průměrný počet osob využívající sociální bydlení	Výsledek	Osoby/rok	380	185,926

PŘÍLOHA 4 – DOKLAD O SCHVÁLENÍ

Ex-post evaluace Integrované strategie rozvoje Brněnské metropolitní oblasti pro uplatnění nástroje ITI byla schválena Řídicím výborem Brněnské metropolitní oblasti v rámci hlasování per rollam v termínu 9. – 17. 10. 2025 – https://metropolitni.brno.cz/o-bmo/ridici-a-koordinacni-struktury/ridici-vybor-bmo/vystupy-z-rv/.

V Brně dne …….

Ing. Petr Šašinka, Ph.D.

Digitálně podepsal Ing. Petr Šašinka, Ph.D.
Datum: 2026.04.27 10:39:16 +02'00'

……

Jméno a podpis oprávněné osoby