

EX-POST EVALUACE REALIZACE STRATEGIE IPRÚ JIHLAVSKÉ SÍDELNÍ AGLOMERACE

Nositel nástroje IPRÚ:

Statutární město Jihlava

Masarykovo nám. 97/1,

586 01 Jihlava 1

Zpracovatel evaluace, ve spolupráci s Oddělením řízení ITI a územní spolupráce:

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

Vlhká 25, 602 00 Brno

E-mail: garep@garep.cz

Web: www.garep.cz

Zpracovatelský tým:

Ing. Zdeněk Šilhan, Ph.D.

RNDr. Kateřina Synková

Mgr. Alan Faltýnek

Ing. Jan Binek, Ph.D.

OBSAH

ÚVOD.....	7
Základní údaje.....	7
Cíl evaluační zprávy	7
1. ZHODNOCENÍ PROCESŮ IMPLEMENTACE INTEGROVANÉ STRATEGIE	9
1.1 Implementační struktura, participace, změny ISg	9
<i>Implementační struktura nositele IPRÚ, změny v průběhu realizace strategie IPRÚ</i>	<i>9</i>
<i>Naplnění principu participace na úrovni nositele IPRÚ</i>	<i>15</i>
<i>Zkušenosti s prováděním změn ISg a zkušenosti s administrací změn</i>	<i>15</i>
1.2 Proces přípravy harmonogramu a výzev nositele	17
<i>Způsob přípravy harmonogramu výzev</i>	<i>17</i>
<i>Způsob přípravy výzev nositele</i>	<i>17</i>
<i>Vyhlášení výzev</i>	<i>18</i>
1.3 Sběr, projednání a posouzení projektových záměrů, změny v projektech / projektových záměrech	21
<i>Zajišťování absorpční kapacity v aglomeraci</i>	<i>21</i>
<i>Příjem projektových záměrů – způsob, osvědčené/neosvědčené metody.....</i>	<i>22</i>
<i>Činnost manažera IPRÚ, koordinátorů, PS, ŘV – efektivita procesů, řešení „převisu“ projektových záměrů, opatření GDPR, motivace členů PS/ŘV, řešení stížností</i>	<i>22</i>
<i>Schvalování změn v projektech/projektových záměrech</i>	<i>23</i>
1.4 TOP 3 Slabé stránky a bariéry administrace IPRÚ z pohledu nositele	23
1.5 TOP 3 Silné stránky a dobrá praxe administrace IPRÚ z pohledu nositele.....	24
1.6 Vyhodnocení implementace manažerských doporučení	24
2. ZHODNOCENÍ RELEVANCE INTEGROVANÉ STRATEGIE	27
2.1 Zhodnocení, do jaké míry jsou východiska pro realizaci ISg, tj. závěry SWOT analýzy, stále platná	27
2.2 Zhodnocení, do jaké míry odpovídaly specifické cíle a opatření ISg problémům a potřebám dotčeného území.....	29
2.3 Zhodnocení, 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	29
2.4 Zhodnocení, Do jaké míry obsahovala ISg právě taková opatření, o která byl ze strany potenciálních žadatelů zájem a proč	33
<i>Celkový přehled změn opatření.....</i>	<i>34</i>
<i>Nově zařazená Opatření ISg realizovaná nástrojem IPRÚ v průběhu její implementace</i>	<i>36</i>
<i>Opatření ISg, jejichž alokace byla krácena ve prospěch jiného opatření ISg</i>	<i>37</i>
<i>Opatření, od jejichž plnění se upustilo</i>	<i>37</i>
<i>Změny zacílení opatření ISg</i>	<i>37</i>
3. ZHODNOCENÍ REALIZACE INTEGROVANÉ STRATEGIE.....	38
3.1 Zhodnocení fáze realizace integrované strategie k 31. 12. 2024.....	38
<i>Stav realizace projektů</i>	<i>38</i>
<i>Stav čerpání alokace.....</i>	<i>39</i>

3.2 ZHODNOCENÍ, JAK PŘÍSPĚLA REALIZACE JEDNOTLIVÝCH OPATŘENÍ ISG K DOSAHOVÁNÍ HODNOT INDIKÁTORŮ.....	40
SOULAD HODNOT INDIKÁTORŮ VÝSTUPŮ A VÝSLEDKŮ V JEDNOTLIVÝCH OPATŘENÍCH ISG S INDIKÁTOROVÝM PLÁNEM.....	40
ZHODNOCENÍ MÍRY ÚPRAV CÍLOVÝCH INDIKÁTORŮ PROSTŘEDNICTVÍM ŽÁDOSTÍ O ZMĚNU STRATEGIE	44
3.3 Zhodnocení, do jaké míry byly finanční prostředky vynaloženy účelně	46
ZHODNOCENÍ, DO JAKÉ MÍRY VEDLY PROJEKTY V JEDNOTLIVÝCH OPATŘENÍCH ISG K DOSAŽENÍ PŘEDPOKLÁDANÝCH (PLÁNOVANÝCH) VÝSTUPŮ A VÝSLEDKŮ	46
ZHODNOCENÍ, DO JAKÉ MÍRY VEDLY INTERVENCE K USPOKOJOVÁNÍ POTŘEB CÍLOVÝCH SKUPIN DANÝCH PROJEKTŮ	47
ZHODNOCENÍ, DO JAKÉ MÍRY JSOU VÝSTUPY A VÝSLEDKY A DOPADY REALIZACE ISG SKUTEČNĚ UDRŽITELNÉ.....	47
3.4 Zhodnocení, DO jaké míry byly finanční prostředky na intervence vynaloženy účinně a do jaké míry přinesly i neplánované účinky	48
ZHODNOCENÍ, DO JAKÉ MÍRY ODPOVÍDAJÍ DOSAŽENÉ VÝSTUPY A VÝSLEDKY VÝŠÍ VYNALOŽENÝCH PROSTŘEDKŮ (VSTUPŮ) V DANÉM OPATŘENÍ ISG	48
ZHODNOCENÍ, DO JAKÉ MÍRY VEDLY INTERVENCE (PROJEKTY) K DOSAŽENÍ PŘEDEM NEPŘEDPOKLÁDANÝCH POZITIVNÍCH A NEGATIVNÍCH VÝSLEDKŮ	48
3.5 ZHODNOCENÍ, DO JAKÉ MÍRY VEDLY INTERVENCE V JEDNOTLIVÝCH OPERAČNÍCH PROGRAMECH K DOSAHOVÁNÍ SPECIFICKÝCH CÍLŮ ISG	49
3.6 ZHODNOCENÍ, DO JAKÉ MÍRY VEDLY INTERVENCE V JEDNOTLIVÝCH OPERAČNÍCH PROGRAMECH K DOSAŽENÍ PŘIDANÉ HODNOTY NÁSTROJE IPRÚ	51
ZHODNOCENÍ, DO JAKÉ MÍRY VEDLA IMPLEMENTACE NÁSTROJE IPRÚ KE ZLEPŠENÍ MÍSTNÍ SPRÁVY, ZVLÁŠTĚ PRINCIPU PARTNERSTVÍ A SPOLUPRÁCE	51
ZHODNOCENÍ, DO JAKÉ MÍRY IMPLEMENTACE NÁSTROJE IPRÚ PŘÍSPĚLA K INTEGROVANOSTI REALIZOVANÝCH PROJEKTŮ.....	51
ZHODNOCENÍ, DO JAKÉ MÍRY PŘÍSPĚLY INTERVENCE (PROJEKTY) V JEDNOTLIVÝCH OPERAČNÍCH PROGRAMECH K DOSAŽENÍ SYNERGICKÝCH ÚČINKŮ, KTERÝCH BY NEBYLO DOSAŽENO PROSTŘEDNICTVÍM PROJEKTŮ INDIVIDUÁLNÍCH	52
3.7 ZHODNOCENÍ, DO JAKÉ MÍRY DOŠLO K NAPLNĚNÍ STRATEGICKÝCH CÍLŮ A VIZE ISG JAKO CELKU	52
ZHODNOCENÍ, JAKÝM ZPŮSOBEM SE DAŘILO NAPLŇOVAT INDIKÁTORY PŘÍŘAZENÉ K JEDNOTLIVÝM STRATEGICKÝM CÍLŮM ISG	52
ZHODNOCENÍ POSUNU V NAPLŇOVÁNÍ VIZE STRATEGIE ISG.....	52
3.8 ZHODNOCENÍ ÚZEMNÍHO POKRYTÍ INTERVENČÍ NÁSTROJE IPRÚ	53
ZHODNOCENÍ, JAK REALIZOVANÉ INTERVENCE POKRYLY VYMEZENÉ ÚZEMÍ IPRÚ	53
ZHODNOCENÍ PŘESAHOVŮ DO ÚZEMÍ MIMO IPRÚ	53
4. POUŽITÉ METODY.....	54
5. PŘÍPADOVÉ STUDIE	55
5.1 Integrované řešení cyklistické dopravy	55
Úvod.....	55
Výchozí situace – popis problému.....	57
Popis integrovaného řešení v rámci ISg	58
Cíl projektu/projektů (příp. očekávaný výsledek).....	60

<i>Popis realizovaných aktivit, zapojení cílových skupin (včetně jejich kvantifikace).....</i>	<i>61</i>
<i>Popis řešených problémů při realizaci projektu</i>	<i>62</i>
<i>Výstupy/produkty, výsledky a klíčové faktory jejich dosažení.....</i>	<i>63</i>
<i>Zhodnocení plnění indikátorů výstupu/výsledku (Národního číselníku indikátorů), případně individuálně zvolených indikátorů</i>	<i>63</i>
<i>Závěr – zhodnocení naplnění cílů projektu</i>	<i>63</i>
<i>Zhodnocení dopadu projektu/integrovaného řešení</i>	<i>64</i>
<i>Zhodnocení účelnosti vynaložených finančních prostředků (tj. do jaké míry intervence splnila svůj účel, ve smyslu evaluačních otázek v části 3)</i>	<i>64</i>
<i>Zhodnocení účinnosti vynaložených finančních prostředků a zhodnocení do jaké míry přinesly i neplánované (pozitivní i negativní) účinky – ve smyslu evaluačních otázek v části 3</i>	<i>64</i>
5.2 Podpora multimodální osobní dopravy.....	65
<i>Úvod</i>	<i>65</i>
<i>Výchozí situace – popis problému.....</i>	<i>66</i>
<i>Popis integrovaného řešení v rámci ISg</i>	<i>67</i>
<i>Cíl projektu/projektů (příp. očekávaný výsledek)</i>	<i>68</i>
<i>Popis realizovaných aktivit, zapojení cílových skupin (včetně jejich kvantifikace).....</i>	<i>69</i>
<i>Popis řešených problémů při realizaci projektu</i>	<i>70</i>
<i>Výstupy/produkty, výsledky a klíčové faktory jejich dosažení.....</i>	<i>71</i>
<i>Zhodnocení plnění indikátorů výstupu/výsledku (Národního číselníku indikátorů), případně individuálně zvolených indikátorů</i>	<i>71</i>
<i>Závěr – zhodnocení naplnění cílů projektu</i>	<i>72</i>
<i>Zhodnocení dopadu projektu/integrovaného řešení</i>	<i>72</i>
<i>Zhodnocení účelnosti vynaložených finančních prostředků (tj. do jaké míry intervence splnila svůj účel, ve smyslu evaluačních otázek v části 3)</i>	<i>72</i>
<i>Zhodnocení účinnosti vynaložených finančních prostředků a zhodnocení do jaké míry přinesly i neplánované (pozitivní i negativní) účinky – ve smyslu evaluačních otázek v části 3</i>	<i>72</i>
5.3 Integrace sociálně vyloučených osob či sociálním vyloučením ohrožených se zaměřením na osoby bez přístřeší.....	73
<i>Úvod</i>	<i>73</i>
<i>Výchozí situace – popis problému.....</i>	<i>74</i>
<i>Popis integrovaného řešení v rámci ISg</i>	<i>75</i>
<i>Cíl projektu/projektů (příp. očekávaný výsledek)</i>	<i>77</i>
<i>Popis realizovaných aktivit, zapojení cílových skupin (včetně jejich kvantifikace).....</i>	<i>77</i>
<i>Popis řešených problémů při realizaci projektu</i>	<i>78</i>
<i>Výstupy/produkty, výsledky a klíčové faktory jejich dosažení.....</i>	<i>78</i>
<i>Zhodnocení plnění indikátorů výstupu/výsledku (Národního číselníku indikátorů), případně individuálně zvolených indikátorů</i>	<i>79</i>
<i>Závěr – zhodnocení naplnění cílů projektu</i>	<i>79</i>
<i>Zhodnocení dopadu projektu/integrovaného řešení</i>	<i>79</i>
<i>Zhodnocení účelnosti vynaložených finančních prostředků (tj. do jaké míry intervence splnila svůj účel, ve smyslu evaluačních otázek v části 3)</i>	<i>80</i>
<i>Zhodnocení účinnosti vynaložených finančních prostředků a zhodnocení do jaké míry přinesly i neplánované (pozitivní i negativní) účinky – ve smyslu evaluačních otázek v části 3</i>	<i>80</i>

5.4 Zvyšování kvality společenského života	80
<i>Úvod</i>	<i>80</i>
<i>Výchozí situace – popis problému.....</i>	<i>81</i>
<i>Popis integrovaného řešení v rámci ISg</i>	<i>82</i>
<i>Cíl projektu/projektů (příp. očekávaný výsledek)</i>	<i>82</i>
<i>Popis realizovaných aktivit, zapojení cílových skupin (včetně jejich kvantifikace).....</i>	<i>82</i>
<i>Popis řešených problémů při realizaci projektu</i>	<i>83</i>
<i>Výstupy/produkty, výsledky a klíčové faktory jejich dosažení.....</i>	<i>83</i>
<i>Zhodnocení plnění indikátorů výstupu/výsledku (Národního číselníku indikátorů), případně individuálně zvolených indikátorů.....</i>	<i>83</i>
<i>Závěr – zhodnocení naplnění cílů projektu</i>	<i>83</i>
<i>Zhodnocení dopadu projektu/integrovaného řešení</i>	<i>83</i>
<i>Zhodnocení účelnosti vynaložených finančních prostředků (tj. do jaké míry intervence splnila svůj účel, ve smyslu evaluačních otázek v části 3)</i>	<i>84</i>
<i>Zhodnocení účinnosti vynaložených finančních prostředků a zhodnocení do jaké míry přinesly i neplánované (pozitivní i negativní) účinky – ve smyslu evaluačních otázek v části 3</i>	<i>84</i>
5.5 Integrované řešení s dopadem do území lokality Na Dolech	84
<i>Úvod</i>	<i>84</i>
<i>Výchozí situace – popis problému.....</i>	<i>86</i>
<i>Popis integrovaného řešení v rámci ISg</i>	<i>86</i>
<i>Cíl projektu/projektů (příp. očekávaný výsledek)</i>	<i>87</i>
<i>Popis realizovaných aktivit, zapojení cílových skupin (včetně jejich kvantifikace).....</i>	<i>88</i>
<i>Popis řešených problémů při realizaci projektu</i>	<i>89</i>
<i>Výstupy/produkty, výsledky a klíčové faktory jejich dosažení.....</i>	<i>89</i>
<i>Zhodnocení plnění indikátorů výstupu/výsledku (Národního číselníku indikátorů), případně individuálně zvolených indikátorů.....</i>	<i>90</i>
<i>Závěr – zhodnocení naplnění cílů projektu</i>	<i>91</i>
<i>Zhodnocení dopadu projektu/integrovaného řešení</i>	<i>91</i>
<i>Zhodnocení účelnosti vynaložených finančních prostředků (tj. do jaké míry intervence splnila svůj účel, ve smyslu evaluačních otázek v části 3)</i>	<i>91</i>
<i>Zhodnocení účinnosti vynaložených finančních prostředků a zhodnocení do jaké míry přinesly i neplánované (pozitivní i negativní) účinky – ve smyslu evaluačních otázek v části 3</i>	<i>91</i>
6. ZÁVĚR	92
PŘÍLOHA – PŘEHLED PLNĚNÍ FINANČNÍHO PLÁNU	93
PŘÍLOHA – PŘEHLED PLNĚNÍ INDIKÁTORŮ.....	95
PŘÍLOHA – DOKLAD O SCHVÁLENÍ.....	98
SEZNAM ZKRATEK	99

ÚVOD

ZÁKLADNÍ ÚDAJE

Název integrované strategie	Integrovaný plán rozvoje území Jihlavské sídelní aglomerace
Číslo integrované strategie	IPRÚ_16_01_004
Stav integrované strategie	v realizaci
Sledované období od	17. 08. 2016
Sledované období do	31. 12. 2024

Integrovaná strategie IPRÚ Jihlavské sídelní aglomerace (IPRÚ JSA) vychází z Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1303/2013 o společných ustanoveních, který vymezuje tzv. „integrováný přístup“ k územnímu rozvoji.

IPRÚ JSA je střednědobým intervenčním strategickým dokumentem, který řeší problematiku rozvoje statutárního města Jihlava a jeho přirozeně spádového zázemí. Tato strategie se zaměřuje na tři hlavní strategické cíle, které jsou dále rozpracovány do jednotlivých opatření: Ekonomicky silná a sociálně stabilní aglomerace, Integrovaná a ekologická mobilita a Kvalitní a funkční prostředí.

Nástroj IPRÚ měl rezervovanou alokaci ve vybraných specifických cílech třech operačních programů ESIF – Integrovaný regionální operační program (IROP) a operační programy Doprava (OPD) a Zaměstnanost (OPZ).

Neexistuje žádný legislativní rámec, který by řízení sídelní aglomerace upravoval, takže koordinace aktivit v území probíhala na partnerském principu a důkladné komunikaci statutárního města Jihlavy s relevantními partnery.

CÍL EVALUAČNÍ ZPRÁVY

Evaluační zpráva si podle zadání Ex-post evaluace realizace strategií ITI/IPRÚ, vypracovaného MMR ČR v lednu 2025, klade za cíl řešit několik základních oblastí:

- Vyhodnotit funkčnost a efektivnost nastavení interních procesů nositele.
- Vyhodnotit relevanci a přiměřenost nastavení cílů ISg.
- Zhodnotit naplnění cílů strategie a dopady její realizace v území.

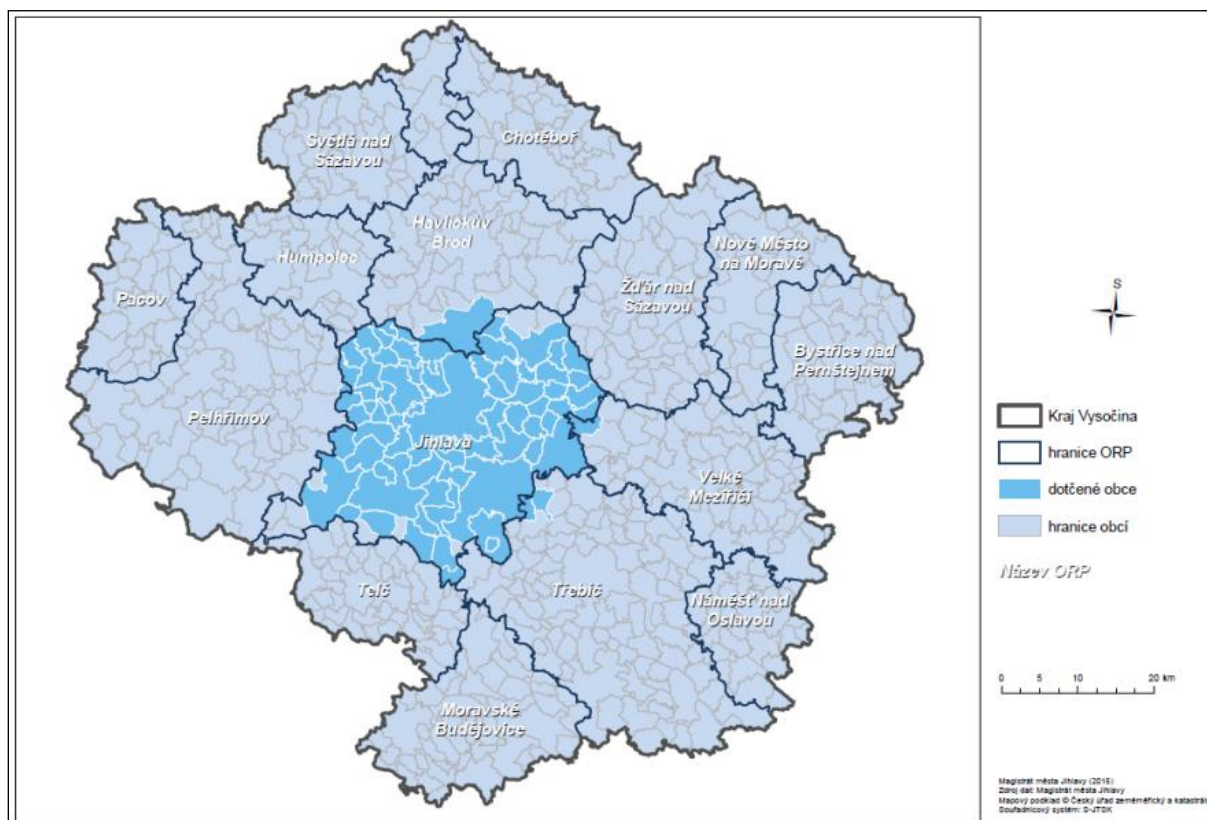
Odpovědi na první oblast jsou nastíněny v části 1 – zhodnocení procesů implementace integrované strategie, odpovědi na druhou a třetí oblast jsou uvedeny v částech 2 a 3 – zhodnocení relevance integrované strategie a zhodnocení realizace integrované strategie.

Hlavní cíl evaluace koresponduje se zadáním Ex-post evaluace realizace strategií ITI/IPRÚ. Cílem evaluační zprávy je tak poskytnout informaci o dosavadním dopadu intervencí realizovaných v rámci ISg.

Budoucí využití dokumentu je zejména vyhodnocení dopadu intervencí realizovaných v rámci ISg a poučení se z programového období 2014–2020 pro změny a zlepšení procesů v aktuálním programovém období 2021–2027, ale zejména v programovém období 2028+, aby se dosahovalo lepších výsledků s menším vynaložením zdrojů.

Ex-post evaluace je zpracována za území Jihlavské sídelní aglomerace (JSA). Jednalo se o organický funkční celek zahrnující statutární město Jihlavu a jeho přirozené zázemí. Tento prostor byl vydefinován na základě intenzivních denních vazeb – zejména dojíždka a dostupnost. JSA byl typickým příkladem monocentrické sídelní aglomerace. Statutární město Jihlava bylo největším a nejsilnějším centrem služeb, pracovních příležitostí, vzdělávání atd. Druhé největší město Třešť bylo výrazně menší, čímž se dominance statutárního města Jihlavy zdůrazňovala. Jihlavská sídelní aglomerace v programovém období 2014–2020 zahrnovala 75 obcí (včetně Jihlavy), kde žilo celkově okolo 100 000 obyvatel.

Obrázek 1: Území Jihlavské sídelní aglomerace



Zdroj: Integrovaný plán rozvoje území Jihlavské sídelní aglomerace (2021)

Evaluace je zpracována s využitím externích kapacit s významným zapojením interních kapacit tak, aby detailní znalost fungování jednotlivých procesů byla doplněna nezávislým vnějším pohledem na problematiku.

Ex-post evaluace je zpracována s údaji platnými k 31. 12. 2024. Sledované období je 17. 08. 2016 do 31. 12. 2024.

1. ZHODNOCENÍ PROCESŮ IMPLEMENTACE INTEGROVANÉ STRATEGIE

Část 1 se věnuje řešení nastavení interních procesů nositele IPRÚ. Byla provedena revize hodnocení z mid-term evaluační zprávy. Mid-term evaluační zpráva byla hlavním výchozím dokumentem pro ex-post evaluaci. Proběhlo hodnocení implementace opatření a doporučení, které byly v mid-term evaluaci navrženy. Proběhlo hodnocení změn za období 2019–2024 – od doby zpracování mid-term evaluace k 31. 12. 2018 po konec programového období. Z uvedeného postupu vyplynulo hodnocení procesů za celé období.

V ex-post evaluaci jsou postupně zhodnoceny evaluační otázky ze zadání Ex-post evaluace realizace strategií ITI/IPRÚ (zadání) z ledna 2025. Hlavní evaluační otázkou je „Do jaké míry bylo nastavení interních procesů nositele ITI/IPRÚ funkční a efektivní?“

Pro zodpovězení této evaluační otázky se část 1 věnuje následujícím tématům:

- Proces: Implementační struktura, participace, změny ISg.
- Proces příprava harmonogramu a výzev nositele.
- Sběr, projednání a posouzení projektových záměrů, změny v projektech / projektových záměrech.
- Top 3 věci, které ztěžovaly administraci ITI/IPRÚ z pohledu zpracovatele.
- Top 3 věci, které usnadňovaly administraci ITI/IPRÚ z pohledu zpracovatele.

Vyhodnocení obsahuje shrnutí hlavních zjištění a uvedení případných doporučení pro další realizaci integrovaných nástrojů.

Zpracování části 1 se metodicky opíralo zejména o semistrukturované rozhovory se současnými a bývalými pracovníky MMJ, odboru rozvoje města. Proběhla řízená sebereflexe doplněná o vnější pohled externího zpracovatele.

Tématem rozhovorů byly jednotlivé body části 1 ze zadání. V průběhu rozhovoru se prošly hlavní závěry a doporučení z mid-term evaluace a reflektovala se situace z období 2019–2024, aby nakonec vyplynuly závěry pro hodnocení celého programového období. V průběhu rozhovorů došlo k popisu faktů a proběhlých změn. Proběhlo hodnocení osvědčených a naopak neosvědčených postupů a změn. Řešeno bylo fungování řídicí struktury, způsoby komunikace a spolupráce v území.

Dalším důležitým podkladem byly existující dokumenty, evidence, zápisy a interní podklady, které byly uspořádány, a proběhla jejich obsahová analýza.

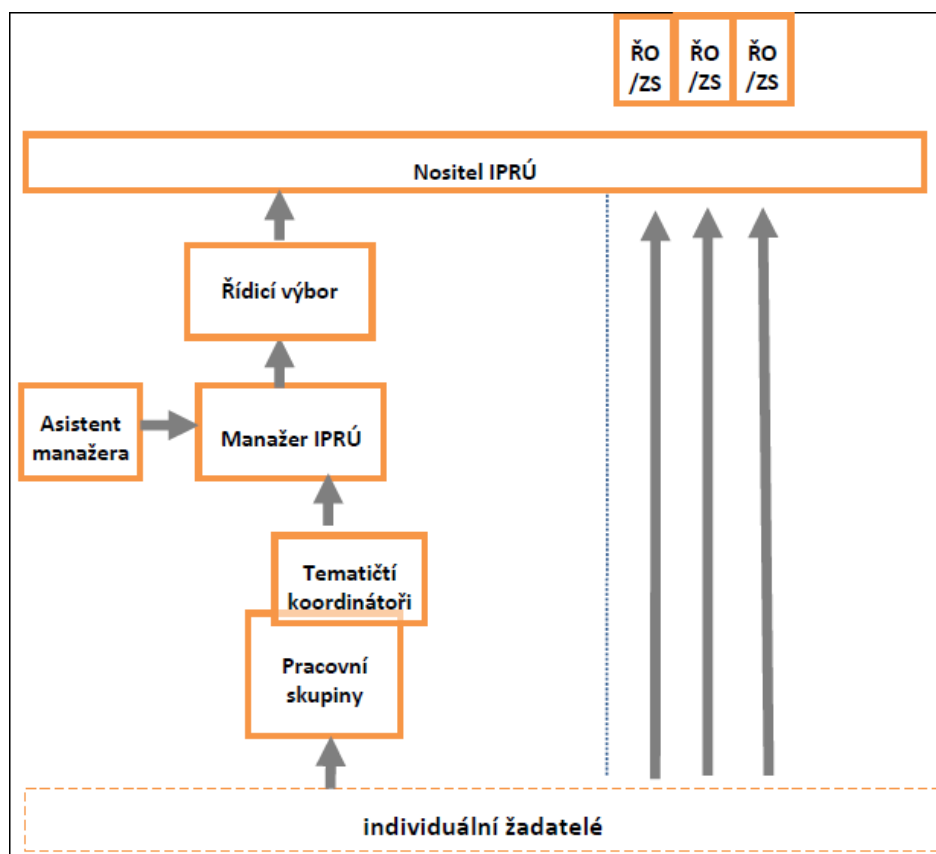
1.1 IMPLEMENTAČNÍ STRUKTURA, PARTICIPACE, ZMĚNY ISG

IMPLEMENTAČNÍ STRUKTURA NOSITELE IPRÚ, ZMĚNY V PRŮBĚHU REALIZACE STRATEGIE IPRÚ

Implementační struktura

Implementační struktura se od 31. 12. 2018 (od ukončení sledovaného období mid-term evaluace) nezměnila. Základními orgány byly řídicí výbor, pracovní skupiny a výkonná složka – manažer IPRÚ, asistent manažera IPRÚ a tematičtí koordinátoři, kteří působili při pracovních skupinách.

Obrázek 2: Organizační schéma implementace IPRÚ JSA



Zdroj: Integrovaný plán rozvoje území Jihlavské sídelní aglomerace (2021)

Řídicí výbor

Řídicí výbor byl, co se týče zapojených organizací, celé programové období až na jednu výjimku v nezměněné podobě. Byl složen z politických zástupců statutárního města Jihlavy, vedoucího ekonomického odboru MMJ, politického zástupce Kraje Vysočina, dvou politických zástupců dalších obcí v aglomeraci (Třešť a Štoky), zástupce neziskové sféry, Dopravního podniku města Jihlavy, a. s., Úřadu práce ČR, zástupce sociální oblasti - Oblastní charity Jihlava a manažera IPRÚ (bez hlasovacího práva). Jedinou změnou subjektu bylo vyřazení zástupce Agentury pro sociální začleňování v důsledku opakovaného projevení nezájmu nadále spolupracovat na realizaci IPRÚ. Po personální změně v agentuře již nebyl nový pracovník ani přes opakované výzvy nominován. Tato změna proběhla po 31. 12. 2018.

U ostatních subjektů se průběžně po celé programové období měnilo personální obsazení. Pouze u obcí Třešť a Štoky zůstalo díky tamější politické stabilitě zastoupení stejné. U ostatních subjektů se buďto kvůli volbám měnili političtí zástupci, případně probíhaly personální změny kvůli pracovním změnám v jednotlivých subjektech.

Tabulka 1: Seznam členů Řídicího výboru IPRÚ JSA

Pozice v ŘV
Předseda ŘV – statutární město Jihlava – primátor města
Místopředseda ŘV – statutární město Jihlava – náměstek primátora

Pozice v ŘV
Statutární město Jihlava – vedoucí ekonomického odboru Magistrátu města Jihlavy
Kraj Vysočina
Města a obce z Jihlavské sídelní aglomerace - město Třešť
Města a obce z Jihlavské sídelní aglomerace - městys Štoky
Zástupce neziskové sféry – KOUS Vysočina, z. s.
Zástupce Dopravního podniku města Jihlavy, a.s.
Zástupce Úřadu práce ČR – Krajská pobočka v Jihlavě
Zástupce sociální oblasti – Diecézní charita Brno - Oblastní charita v Jihlavě
Zástupce statutárního města Jihlavy / manažer IPRÚ (bez hlasovacího práva)

Zdroj: Vlastní zpracování na základě interních materiálů IPRÚ JSA

Řídicí výbor se po celé programové období řídil statutem a jednacím řádem. Jeho činnosti po 31. 12. 2018 zůstávaly bez zásadních změn. Řídicí výbor dohlížel na realizaci integrované strategie IPRÚ JSA, schvaloval klíčové dokumenty (zejména harmonogramy výzev, parametry výzev, zprávy o plnění strategie), posuzoval projektové záměry a jejich soulad se strategií, schvaloval změny strategie (podstatné doporučoval Zastupitelstvu města Jihlavy, nepodstatné řešil sám), rozhodoval o složení pracovních skupin a dával stanoviska k projektovým záměrům/projektům a jejich změnám. Celkově zajišťoval hladký chod celého implementačního procesu a dohlížel na strategickou i formální správnost všech kroků.

V činnostech řídicího výboru se osvědčil počet členů odpovídající všem oblastem řešeným v IPRÚ JSA. Nižší počet členů umožnil až do konce programového období flexibilně reagovat na aktuální potřeby a změny v území.

Řídicí výbor se scházel nejméně 2x ročně, termíny vycházely z aktuálních potřeb. Do 31. 12. 2018 se řídicí výbor scházel přibližně 2–3x ročně. Po 31. 12. 2018 se počet schůzek mírně snížil, zvýšil se však význam rozhodování per rollam, a to zejména v návaznosti na pandemii způsobenou COVID-19.

Činnost řídicího výboru lze po celé programové období celkově hodnotit jako velmi zodpovědnou a flexibilní. Dařilo se průběžně a včas zajišťovat veškeré administrativní kroky nezbytné pro řádný průběh realizace IPRÚ JSA. Patřilo sem zejména vydávání vyjádření řídicího výboru o souladu projektových záměrů se strategií, vyjádření k jejich změnám i ke změnám samotné strategie.

Pracovní skupiny

Činnosti pracovních skupin podle statutu a jednacího řádu také zůstávaly v období po zpracování mid-term evaluace stejné. Na začátku programového období proběhlo několik menších úprav v činnostech, následně však již vše fungovalo dobře a další větší úpravy nebyly třeba. Pracovní skupiny byly zřizované pro jednotlivé výzvy nositele IPRÚ JSA k předkládání projektových záměrů. Do 31. 12. 2018 bylo celkem 15 jednání pracovních skupin. Od 31. 12. 2018 až do konce realizace IPRÚ JSA se jednalo o dalších 19 jednání pracovních skupin. Šlo o následující pracovní skupiny:

- Zřízení a provoz aktivit na přímou podporu zaměstnanosti znevýhodněných III.
- Rozvoj sociálních služeb a aktivit v oblasti sociálního začleňování III.
- Rozvoj páteřních cyklostezek a cyklotras a podpora cyklodojížděky II.

- ITS ve městech – projekty v rámci ITI a IPRÚ.
- Rozšíření trolejové dopravy II.
- Výstavba a rekonstrukce dopravních terminálů II.
- Ekologizace vozového parku II.
- Realizace telematiky pro městskou hromadnou dopravu II.
- Ekologizace vozového parku III.
- Rozvoj páteřních cyklostezek a cyklotras a podpora cyklodojízdky III.
- Podpora opatření ke zvýšení bezpečnosti a průchodu městem III.
- Rozšíření a zkvalitnění infrastruktury pro poskytování sociálních služeb II.
- Rozvoj páteřních cyklostezek a cyklotras a podpora cyklodojízdky IV.
- Podpora opatření ke zvýšení bezpečnosti a průchodu městem IV.
- Zlepšení kvality paměťových institucí.
- Ekologizace vozového parku IV.
- Výstavba a rekonstrukce dopravních terminálů III.
- Rozvoj páteřních cyklostezek a cyklotras a podpora cyklodojízdky V.
- Podpora opatření ke zvýšení bezpečnosti a průchodu územím V.

Členy pracovních skupin byli po celé programové období jednotliví předkladatelé projektových záměrů, tematičtí koordinátoři a asistent manažera IPRÚ JSA, případně i manažer IPRÚ JSA. Tematičtí koordinátoři byli zaměstnanci věcně příslušných odborů MMJ a přinášeli odbornost do jednotlivých jednání. Tematičtí koordinátoři zůstali až do konce programového období období:

- tematický koordinátor PS pro oblast dopravy (strategický cíl 2 „Integrovaná a ekologická mobilita“),
- tematický koordinátor PS pro oblast vzdělávání (strategický cíl 1 „Ekonomicky silná a sociálně stabilní aglomerace“),
- tematický koordinátor PS pro sociální oblast (strategický cíl 1 „Ekonomicky silná a sociálně stabilní aglomerace“),
- tematický koordinátor PS pro oblast národních kulturních památek (strategický cíl 3 „Kvalitní a funkční prostředí“).

Tematický koordinátor PS pro oblast paměťových institucí (strategický cíl 3 „Kvalitní a funkční prostředí“) byl jmenován až v roce 2021 v závislosti na rozšíření opatření IGs.

U tematických koordinátorů docházelo pouze k personálním změnám podle aktuálního obsazení odborů MMJ zaměstnanci. Tyto změny neměly vliv na implementaci IPRÚ JSA. Situace zůstávala podobná do 31. 12. 2018 a potom i do konce programového období.

Do pracovních skupin se dle potřeby využívalo přizvání dalších odborníků z praxe. Jednalo se např. o odborníka z Národního památkového ústavu u výzvy zaměřené na kulturní dědictví.

Pracovní skupiny se věnovaly odborné diskuzi nad projektovými záměry, aby zajistily, že navržené projektové záměry odpovídaly obsahu a cílům příslušné části strategie, včetně naplnění požadovaných indikátorů a rozpočtových rámců. Dle potřeby se zapojovaly i do dalších úkolů spojených s realizací strategie.

Při jednáních pracovních skupin se zpravidla nestávalo, že by existoval převis projektových záměrů nad disponibilní alokací. Předkládané projekty zpravidla naplnily alokaci.

Pro efektivní jednání pracovních skupin se osvědčilo průběžné zjišťování absorpční kapacity území.

Mimo pracovní skupiny zřizované v rámci realizace IPRÚ JSA existovaly ještě tzv. „odborné“ pracovní skupiny vytvořené kvůli přípravě integrované strategie. Jednalo se o následující pracovní skupiny:

- Ekonomická síla aglomerace.
- Integrovaná a ekologická mobilita.
- Sociálně stabilní aglomerace.
- Zdravé životní prostředí.

Výše zmíněné pracovní skupiny se scházely v letech 2014 a 2015. Pracovní skupina pro přípravu IPRÚ JSA s názvem Sociálně stabilní aglomerace vznikla jako poslední až v červnu 2015 na základě tematického rozšíření strategického cíle 1. Poté již nebyly tyto pracovní skupiny znovu obnoveny ani po 31. 12. 2018. Pracovní skupiny přinášely expertní pohled na daná témata, identifikovaly klíčové problémy a potřeby v jednotlivých tématech a navrhovaly možnosti řešení. Pracovní skupiny zajišťovaly odbornou část při tvorbě strategie. Scházely se při dílčích pracovních schůzkách. U každé pracovní skupiny (kromě PS Sociálně stabilní aglomerace) proběhly i 4 schůzky, při nichž byl pořízen podrobný zápis, který následně sloužil jako odborný podklad při tvorbě strategie.

Výkonná složka implementační struktury

Za řízení strategie IPRÚ JSA a rozvoj územní spolupráce bylo zodpovědné statutární město Jihlava, jakožto nositel této integrované strategie. Činnosti spojené s řízením IPRÚ JSA vykonávali zaměstnanci Magistrátu města Jihlavy, odboru rozvoje města. V novém programovém období na činnosti spojené nejen s IPRÚ JSA navazuje nově vzniklé oddělení řízení ITI a územní spolupráce v rámci zmiňovaného odboru.

V rámci odboru byla od 1. 2. 2014 zajištěna činnost odbornou referentkou. Jednalo se o pozici manažera IPRÚ. Pozice byla na plný úvazek. Mezi pracovní náplň manažera IPRÚ patřilo:

- odpovědnost nositeli IPRÚ JSA za řízení a koordinaci realizace strategie IPRÚ JSA,
- odpovědnost za komunikaci s žadateli/příjemci, ŘO programů ESI fondů a s veřejností a spolupráci s ŘV,
- výkon činnosti spojené s administrací IPRÚ JSA a projektů vybraných k realizaci prostřednictvím MS2014+,
- monitoring průběhu realizace projektů (žadatelé/příjemci informují manažera IPRÚ JSA a předkládají veškeré podklady na základě uzavřené smlouvy o partnerství),
- předávání informací z monitorování ŘV v pravidelných intervalech,
- předkládání souborů projektových záměrů k posouzení ŘV.

Od 15. 2. 2016 byl k dispozici i asistent manažera IPRÚ, taktéž na plný úvazek. Asistent spolupracoval na řízení a administrativním zajištění IPRÚ JSA. Měl na starosti agendu pracovních skupin, vyhodnocoval pokrok při naplňování cílů, indikátorů a finančního plánu strategie. V případě nepřítomnosti manažera vykonával jeho činnosti, existovala zde vzájemná zastupitelnost.

Do 31. 12. 2018 se na pozici asistenta manažera IPRÚ vystřídaly 2 osoby. Po 31. 12. 2018 se na pozici taktéž vystřídaly 2 osoby, přičemž pozice zůstala v roce 2020 několik měsíců neobsazená. Uvedené fluktuace komplikovaly pracovní činnosti z důvodu potřebného času pro zaškolení nových pracovníků. Ke konci programového období navíc bylo náročné skloubit přípravu nového

programového období a přeorientování se na odlišný nástroj ITI a dotažení realizace starého programového období s nástrojem IPRÚ. Část zaměstnanců bylo již plně nebo částečně zaměstnáno na nástroji ITI pro programové období 2021+ s využitím prostředků z OPTP. Prostředky z OPTP na lidské zdroje pro realizaci IPRÚ naopak nebylo možné využít, což komplikovalo optimální využití lidských zdrojů na úrovni nositele.

Celkově lze konstatovat, že řízení strategie IPRÚ a rozvoj územní spolupráce v celkovém úvazku 2,0 byla dostatečná úvazková kapacita. Kapacita ve výši 1,0 úvazku vyhovující nebyla. Problémem také byla dílčí fluktuace pracovníků.

V rámci rolí zaměstnanců se osvědčila zejména oboustranná zastupitelnost manažera a asistenta manažera.

Interní operační manuál

Pro úpravu implementační struktury nositele existoval tzv. Interní operační manuál (IOM). Stanovoval procesy a postupy realizační fáze strategie. Sloužil nositeli integrované strategie, řídicím orgánům, předkladatelům projektových záměrů, realizátorům projektů a dalším zapojeným partnerům. Interní operační manuál byl zpracován v souladu s Metodickým pokynem pro využití integrovaných nástrojů v programovém období 2014–2020 (MPIN).

Do 31. 12. 2018 vznikly 3 verze IOM. Po 31. 12. 2018 proběhla již pouze 1 dílčí úprava. Jednalo se o menší změnu v činnosti řídicího výboru a o informování o podstatných změnách u integrovaných projektů. Změny byly z důvodu optimalizace procesů a změn u MPIN.

V rámci platných závazných postupů nastala změna s nástupem COVID-19, kdy často nebylo možné se scházet osobně. Schůzky tak probíhaly virtuálně. Ke konci programového období se také zvýšil podíl rozhodování per rollam. Ze strany ŘO byl uvolněný požadavek na osobní setkávání. Procesy, rozhodování a způsoby informování byly již natolik zaběhnuté, že bylo efektivnější ve vyšší míře rozhodovat per rollam. Tato praxe se nositeli osvědčila.

Zkušenosti s centrálními orgány při činnostech implementačních struktur

Na realizaci IPRÚ JSA a efektivní činnost implementačních struktur měli po celé programové období ze strany centrálních orgánů vliv především MMR-ORP jako koordinátor nástrojů územní dimenze ESIF. Dále se do procesu zapojovaly řídicí orgány tří operačních programů, z jejichž prostředků byly projekty IPRÚ JSA financovány – konkrétně MMR (ŘO IROP), MPSV (ŘO OPZ) a MD (ŘO OPD). Tyto orgány ovlivňovaly jak podmínky čerpání, tak administrativní nároky spojené s realizací projektů.

Spolupráce se všemi řídicími orgány byla velmi dobrá. Ocenit lze především možnost konzultací, vstřícnost a flexibilní přístup ze strany ŘO či jejich zprostředkujících subjektů při přípravě žádostí o podporu projektů, a to i vůči potenciálním žadatelům. Konzultace byly možné i v případě změn strategie a výzev nositele IPRÚ JSA. Nedochovalo tak ke zbytečnému zdržení při návazných implementačních postupech z důvodu nutnosti přeschvalování změn strategie v zastupitelstvu města či změn výzev v radě města. Bylo také možné jednat o absorpční kapacitě a vyřizovat komunikaci tak, aby nedocházelo ke zpoždění při závazných lhůtách. V rámci celého programového období docházelo k možnosti připomínkovat výzvy ŘO, které byly průběžné. V případě potřeby docházelo i k prodlužování výzev.

Na začátku programového období se vyskytly problémy s ŘO IROP – šlo o zdlouhavé schvalování výzev nositele IPRÚ JSA a nejednotný výklad pravidel mezi pobočkami CRR. Tyto komplikace však byly odstraněny ještě do konce roku 2018. Od té doby probíhala spolupráce bez větších obtíží a je považována za kvalitní a funkční.

Existovala možnost konzultací s ŘO OPZ při přípravě žádostí o podporu, které však nezaručovaly úspěch při hodnocení.

Přínosné bylo, že všechny dotčené řídicí orgány operačních programů umožnily přesuny finančních alokací mezi jednotlivými integrovanými strategiemi IPRÚ podle aktuální absorpční kapacity území. Tato flexibilita přispěla k efektivnějšímu využití prostředků. Pozitivní byl také přístup ŘO IROP k plnění finančních plánů na úrovni všech strategií IPRÚ jako celku, což podle nositele lépe odráží skutečné potřeby v jednotlivých aglomeracích. Tento přístup se považuje za smysluplný a efektivní.

U centrálních orgánů byla po konci roku 2018 relativní personální kontinuita. Nastavené procesy fungovaly dobře.

Řízení strategie a činnosti implementačních struktur komplikoval požadavek ŘO IROP na dodržení stanoveného tempa čerpání finanční alokace v jednotlivých letech, které neodpovídalo po celé programové období reálným potřebám území. Velké projekty a integrovaná řešení vyžadovaly delší přípravu, často i spolupráci více partnerů, a jejich realizace bývala plánována až na pozdější fáze programového období. V důsledku toho hrozilo, že při nedodržení finančního plánu dojde ke ztrátě části alokace. Aby se tomuto riziku předešlo, upřednostňovaly se menší projekty, které lze rychle připravit a realizovat. Situace byla také řešena vícero žádostmi o platbu, což však komplikuje administrativu čerpání finančních prostředků v rámci projektu. Uvedený problém částečně ke konci programového období zlepšilo prodloužení výzev IROP, které dávalo více času na vyčerpání alokace.

NAPLŇOVÁNÍ PRINCIPU PARTICIPACE NA ÚROVNI NOSITELE IPRÚ

Realizaci IPRÚ JSA a naplňování principu participace ovlivňovala skutečnost, že většinu území tvořily venkovské obce s odlišnými potřebami, které nepotřebovaly řešit velké integrované projekty prostřednictvím IPRÚ. Do realizace se proto zapojoval jen malý počet těchto obcí, což na druhé straně umožňovalo nositeli IPRÚ intenzivněji spolupracovat s užším okruhem žadatelů. Pozitivní roli hrálo aktivní zapojení zainteresovaných subjektů, zejména ze sociální oblasti či z oblasti dopravy, kteří se do integrované strategie intenzivně zapojovaly již v její přípravné fázi. Z projektového hlediska se osvědčilo také zapojení největšího města Jihlava. Díky této partnerské spolupráci byly projekty lépe připravené a odpovídaly požadavkům výzev. Spolupráce pokračovala i v průběhu realizace projektů, včetně řešení případných změn. Klíčovým prvkem úspěšné realizace bylo také pružné a odpovědné fungování řídicího výboru a příslušných pracovních skupin. Řídicí výbor zajišťoval řádný průběh realizace integrované strategie IPRÚ JSA (např. posouzení souladu souboru/souborů projektových záměrů s IPRÚ JSA, vydávání vyjádření o souladu/nesouladu projektového záměru s integrovanou strategií pro každý projektový záměr, doporučení či schválení změn IPRÚ JSA), pracovní skupiny pak měly na starost zejména odbornou diskuzi o projektových záměrech s cílem vytvořit soubor/soubory projektových záměrů, které odpovídaly věcnému zaměření příslušné části IPRÚ JSA, alokaci a indikátorům vymezeným ve výzvě. Implementační struktura pro co nejvyšší participaci na úrovni nositele je popsána v předchozím textu.

ZKUŠENOSTI S PROVÁDĚNÍM ZMĚN ISG A ZKUŠENOSTI S ADMINISTRACÍ ZMĚN

Do 31. 12. 2018 bylo provedeno celkem 5 změn IPRÚ JSA. Nikdy nedošlo k úpravám cílů nebo opatření. Důvody, které vedly ke změnám strategie do konce roku 2018:

- nové verze MPIN;
- zpoždění skutečného zahájení realizace IPRÚ JSA oproti plánu (zejména z důvodu schvalování integrované strategie);

- dlouhé hodnocení předložených žádostí o podporu integrovaných projektů;
- zpoždění realizace integrovaných projektů z důvodu složitosti a časové náročnosti jejich přípravy a následné realizace.

Od 31. 12. 2018 do konce programového období proběhlo dalších 7 žádostí o změnu. Nešlo o zásadní změny, ale postupně byly provedeny úpravy vyplývající z potřeb území, změn problematiky a situace v území a snahy o efektivní čerpání prostředků. Změny také vyplývaly z průzkumů absorpční kapacity území. Některé změny vyplynuly ze změn MPIN.

Jako nejvíce zásadní změnu lze označit přidání nového opatření, kdy bylo potřeba přesunout alokaci z podpory kulturních památek, kde se ukázala nedostatečná absorpční kapacita, na podporu muzeí (paměťových institucí).

Typově šlo zejména o následující změny:

- doplnění / změnu typových aktivit u opatření;
- změny hodnot indikátorů;
- změny či doplnění textů v analytické části;
- zpřesnění zdůvodnění opatření;
- úpravy finančních plánů – přesuny v alokacích zejména ke konci programového období;
- doplnění nového opatření;
- úprava stávajících opatření;

V novém programovém období by mohlo ulehčit administrativu změn, kdyby alokace byly stanoveny na vyšší úrovni specifických cílů, nikoli jednotlivých opatření. Dalším řešením by mohlo být formulovat opatření obecněji. Snaha o efektivní čerpání a přesuny alokací mezi poměrně konkrétními opatřeními se ukázala po celé programové období jako administrativně náročná.

Postup administrace změny ISg byl po celé programové období podobný, větší změny nenastaly. Pozitivně lze vnímat možnost podávat žádosti o změnu elektronickou formou. Administrativu by naopak zjednodušila možnost generování finančních plánů automaticky se správnými hodnotami, cílený výběr indikátorů při jejich změně a zpřehlednění celé tiskové sestavy v monitorovacím systému.

Do 31. 12. 2018 a poté i do konce celého programového období existovala vysoká administrativní náročnost při předkládání žádostí o změnu strategie, a to zejména kvůli požadavku detailního nastavení finančních plánů na haléře. Při zaokrouhlování a nutnosti uvádět částky zvlášť v celkových výdajích, podílu EU a podílu státního rozpočtu mohlo jednoduše docházet k nepřesnostem, který však byl v řádu korun. Situaci by mohlo řešit uvádění částek na celé tisíce. Dalším problematickým prvkem byl rozpad finančního plánu až na úroveň jednotlivých opatření, i když spadají pod stejný specifický cíl operačního programu. To vše zbytečně ztěžovalo proces změn a implementaci strategie.

Ke snížení administrativní zátěže mohlo dojít např. sjednocením času u dat uvedených v předkládaných zprávách o plnění ISg a ŽOZ, které vyžadoval ŘO IROP. Bylo nutné tyto dokumenty podávat s různými daty – ŽOZ k 30. 10. a zprávy o plnění k 31. 12. daného roku – což způsobovalo zbytečné administrativní komplikace. Tyto data se však nepodařilo sjednotit ani do konce roku 2018, ani v průběhu celého programového období. Jejich sjednocení by vedlo pravděpodobně k efektivnějšímu a přehlednějšímu procesu. Avšak na konci programového období povinnost předkládání ŽOZ již nebyla ze strany ŘO IROP vyžadována.

1.2 PROCES PŘÍPRAVY HARMONOGRAMU A VÝZEV NOSITELE

ZPŮSOB PŘÍPRAVY HARMONOGRAMU VÝZEV

Harmonogram výzev byl po celé programové období zpracováván manažerem IPRÚ ve spolupráci s asistentem a tematickými koordinátory. Harmonogram výzev byl aktualizován podle absorpční kapacity území. Harmonogram výzev pro jednotlivé roky byl schvalován ŘV a RMJ, jeho případné aktualizace poté již pouze ŘV. Do 31. 12. 2018 byl harmonogram výzev aktualizován často – 4x v roce 2018 a 5x v roce 2017. Po 31. 12. 2018 do roku 2021 včetně byly harmonogramy výzev aktualizovány již jen 2x ročně. Harmonogram výzev byl upravován vždy podle potřeby a umisťován na web statutárního města Jihlavy. Na úřední desku se musely zveřejňovat výzvy, harmonogramy výzev stačily pouze na web města.

ZPŮSOB PŘÍPRAVY VÝZEV NOSITELE

Manažer IPRÚ ve spolupráci s asistentem průběžně monitorovali absorpční kapacitu a výzvy dle schváleného harmonogramu průběžně vyhlášovali. Na začátku programového období byly spíše kolové výzvy, postupně, zejména po 31. 12. 2018 byly výzvy i průběžné. Ke konci programového období, pokud ještě nebyla naplněna alokace, tak plynuly výzvy delší čas. K průběžným výzvám bylo přistoupeno zejména pro dočerpání alokace.

V případě, že se v rámci výzvy žádný žadatel nepřihlásil, byla výzva vyhlášena znovu. Nové vyhlášení výzvy bylo upřednostněno před změnou (prodloužením) výzvy, přestože šlo o administrativně náročnější postup. Tento postup byl zvolen z důvodu transparentnosti, přehlednosti pro žadatele a předběžné opatrnosti vůči kontrolním orgánům. Ke změnám (prodloužením výzvy) docházelo až ke konci programového období, kdy už nebylo možné z termínových důvodů vyhlásit výzvu novou.

Způsob přípravy výzvy nositele probíhal celé programové období podobným způsobem:

- Příprava výzvy – nositel IPRÚ JSA připravil návrh výzvy.
- Neformální konzultace – výzva byla konzultována s příslušným ŘO (bylo-li to z jeho strany vyžadováno).
- Schválení výzvy – výzva byla předložena ke schválení ŘV a RMJ.
- Předložení ŘO – po schválení RMJ a ŘV byla výzva oficiálně předložena příslušnému ŘO ke schválení (bylo-li to z jeho strany vyžadováno).
- Zpracování připomínek ŘO:
 - Formální připomínky – po zpracování byly schvalovány primátorem / primátorkou SMJ.
 - Zásadní připomínky – po zpracování byly schvalovány RMJ.
 - Informování ŘV – finální verze výzvy se zpracovanými připomínkami byla dána ŘV na vědomí.
- Vyhlášení výzvy – po schválení ŘO byla výzva zveřejněna na úřední desce SMJ (listinně i elektronicky) a na webu města v sekci IPRÚ.

Ještě před koncem roku 2018 proběhlo zkrácení celého procesu – původně RMJ schvalovala všechny změny, po úpravě interních postupů nositele IPRÚ JSA pouze změny zásadní, což výrazně urychlilo celý proces.

Je potřeba vyzdvihnout, že neformální konzultace výzev s jednotlivými řídicími orgány se výrazně osvědčily. Nositel oceňuje vstřícnost ŘO k této praxi. Docházelo ke vstřícnému a flexibilnímu přístupu ze strany dotčených ŘO OP. Nemuselo pak docházet k nutnosti opakovaného schvalování výzev ze strany RMJ.

VYHLÁŠENÍ VÝZEV

Ke konci roku 2018 bylo vyhlášeno celkem 15 výzev z toho 10 výzev pro projekty financované prostřednictvím IROP, 1 výzva z OPD a 4 výzvy pro projekty financované prostřednictvím OPZ.

Od 31. 12. 2018 bylo vyhlášeno celkem 19 výzev, z toho:

- 15 v rámci IROP
- 2 OPD
- 2 OPZ.

Konkrétně šlo o následující výzvy:

- 3 výzvy byly zaměřeny na specifický cíl strategie 1.3 – sociální soudržnost (IROP a OPZ)
- 6 výzev na specifický cíl strategie 2.1 – multimodalita a provázanost dopravy (IROP a OPD)
- 4 výzvy na specifický cíl strategie 2.2 – cyklodoprava (IROP)
- 5 výzev na specifický cíl strategie 2.3 – zvýšení prostupnosti (IROP a OPD)
- 1 výzva na zlepšení kvality paměťových institucí (IROP).

Tabulka 2: Přehled výzev a předložených projektových záměrů

Číslo výzvy	Název výzvy	Operační program	SC ISg	Počet předložených projektových projektů	Názvy předložených projektových záměrů
16	Zřízení a provoz aktivit na přímou podporu zaměstnanosti znevýhodněných III.	OPZ	1.3	1	Podpora v oblasti zaměstnanosti zdravotně znevýhodněných osob v Jihlavě a okolí
17	Rozvoj sociálních služeb a aktivit v oblasti sociálního začleňování III.	OPZ	1.3	2	- Podpora komunitních služeb v Třešti - Následná péče Jihlava
18	Rozvoj páteřních cyklostezek a cyklotras a podpora cyklodojízdky II.	IROP	2.2	2	„Cyklostezka Hodice – Třešť – Jezdovice – Salavice – Kostelec“ I. etapa - Cyklostezka G02 – ul. U Rybníčků – Křižíkova, Jihlava
19	Realizace ITS na silniční síti	OPD	2.3	0	<i>Nebyl předložen žádný projektový záměr</i>
20	Rozšíření trolejové dopravy II.	OPD	2.1	1	Rozšíření trolejbusové dopravy Jihlava - sever
21	Výstavba a rekonstrukce dopravních terminálů II.	IROP	2.1	0	<i>Nebyl předložen žádný projektový záměr</i>
22	Ekologizace vozového parku II.	IROP	2.1	1	Parciální trolejbusy v Jihlavě
23	Realizace telematiky pro městskou hromadnou dopravu II.	IROP	2.3	1	Modernizace odbavovacího systému v Jihlavě
24	Ekologizace vozového parku III.	IROP	2.1	1	Parciální trolejbusy v Jihlavě II
25	Rozvoj páteřních cyklostezek a cyklotras a podpora cyklodojízdky III.	IROP	2.2	3	- Cyklostezka G02 – ul. U Rybníčků – Křižíkova, Jihlava - Cyklostezka G01 – úsek od odbočky na Hosov po kaštanovou alej, Jihlava - Cyklostezka G04 ul. Mlýnská – Helenínská, Jihlava
26	Podpora opatření ke zvýšení bezpečnosti a průchodu městem III.	IROP	2.3	1	Zvýšení bezpečnosti dopravy v Jihlavě – II. etapa

EX-POST EVALUACE REALIZACE STRATEGIE IPRÚ JIHLAVSKÉ SÍDELNÍ AGLOMERACE

Číslo výzvy	Název výzvy	Operační program	SC ISg	Počet předložených projektových projektů	Názvy předložených projektových záměrů
27	Rozšíření a zkvalitnění infrastruktury pro poskytování sociálních služeb II.	IROP	1.3	2	- Nízkoprahové centrum & Noclehárna Jihlava - Mahenka
28	Rozvoj páteřních cyklostezek a cyklotras a podpora cyklodojížděky IV.	IROP	2.2	0	<i>Nebyl předložen žádný projektový záměr</i>
29	Podpora opatření ke zvýšení bezpečnosti a průchodu městem IV.	IROP	2.3	1	Zvýšení bezpečnosti dopravy v Jihlavě – III. etapa
30	Zlepšení kvality paměťových institucí	IROP	3.3	1	Muzeum Vysočiny Jihlava – modernizace expozic
31	Ekologizace vozového parku IV.	IROP	2.1	2	- Parciální trolejbusy v Jihlavě II - Nízkopodlažní trolejbus v Jihlavě
32	Výstavba a rekonstrukce dopravních terminálů III.	IROP	2.1	2	- Dopravní terminál - nádraží ČD - ul. Havlíčkova, Jihlava - Dopravní terminál - ul. Havlíčkova, Jihlava
33	Rozvoj páteřních cyklostezek a cyklotras a podpora cyklodojížděky V.	IROP	2.2	3	- Cyklostezka G01 – U Koželužů, Jihlava - Cyklostezka a cyklotrasa G01 – úsek od kaštanové aleje po ul. Telečskou, Jihlava - Cyklostezka G04 ul. Mlýnská – Helenínská, Jihlava - Cyklostezka R08 Jihlava, Pávov – Střítež
34	Podpora opatření ke zvýšení bezpečnosti a průchodu územím V.	IROP	2.3	1	Zvýšení bezpečnosti dopravy v Jihlavě – IV. etapa

Zdroj: Vlastní zpracování na základě interních materiálů IPRÚ JSA

Pozn. Projekt Cyklostezka R08 Jihlava, Pávov – Střítež, předložený do výzvy 33 Rozvoj páteřních cyklostezek a cyklotras a podpora cyklodojížděky V., přesahoval, v součtu s již předloženými záměry, finanční alokaci a byl zařazen pouze do zásobníku projektových záměrů.

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

ZAJIŠŤOVÁNÍ ABSORPČNÍ KAPACITY V AGLOMERACI

Na začátku programového období nebyl o možnost zapojení se v rámci integrovaných nástrojů příliš velký zájem. Existovala částečně nedůvěra. Část spolupracujících partnerů dokonce ztratila motivaci zapojit se, a to především kvůli zdoluhavému procesu přípravy a samotného zahájení realizace IPRÚ. V některých tematických oblastech se navíc projevila nízká absorpční kapacita – zejména v oblasti zaměstnanosti, sociálních služeb, dopravních terminálů či inteligentních dopravních systémů (ITS) na silniční síti.

Nízká absorpční kapacita byla dána charakterem území – středně velké krajské město a zbytek obcí s převládajícím venkovským charakterem. Projevil se nedostatek vhodných tematických oblastí. Z tohoto pohledu by pro realizaci IPRÚ byla vhodná i jiná témata – např. témata z OPŽP, zejména vodohospodářství, protipovodňové úpravy.

Situaci s absorpční kapacitou bylo třeba aktivně řešit. Nositel se zaměřoval na posílení absorpční kapacity a zároveň na opětovné informování potenciálních žadatelů. Informování probíhalo prostřednictvím tiskových zpráv, webových stránek města, článků v Novinách jihlavské radnice, osobních konzultací, e-mailové korespondence. Pomohla i aktivita tematických koordinátorů. Odborná veřejnost byla informována prostřednictvím Regionální stálé konference nebo při přípravě jiných strategických dokumentů např. v sociální oblasti.

Jako velmi přínosné se ukázaly konzultace, které zájemcům o zapojení do IPRÚ JSA poskytoval manažer IPRÚ a jeho asistent. Stejně tak se osvědčily konzultace s ŘO příslušných OP.

Na začátku programového období se osvědčila strategie uzavírání smluv o partnerství, které měly žadatele formálně zavázat ke spolupráci. Tento postup měl za cíl zvýšit odpovědnost partnerů a zjednodušit koordinaci projektů. V praxi se však později ukázalo, že vyžadování schválení těchto smluv celý proces administrativně zatěžovalo.

V pozdější fázi – po roce 2018 – se navíc ukázalo, že smlouvy o partnerství měly omezenou vymahatelnost. V konečném důsledku tak tento nástroj nepřinesl očekávaný efekt a spíše komplikoval administrativní procesy, než aby je zefektivnil. Partneri navíc byli zodpovědní a spolupracovali by i beze smlouvy. Smlouvy nebyly uzavírány pouze u projektů města Jihlavy, s partnery byly uzavírány vždy.

Nakonec se ukázalo, zejména po 31. 12. 2018, že zájem o realizaci projektů převýšil původní očekávání. V některých oblastech však bylo nutné reagovat na nerovnoměrnou absorpční kapacitu. V oblasti zaměstnanosti byla část alokace přesunuta do jiné aglomerace, kde byl o podporu větší zájem.

Situace v sociální oblasti se postupně zlepšila – díky aktivní práci v území a zlepšení informovanosti se absorpční kapacita zvýšila.

V případě dopravních terminálů nakonec došlo ke kompromisu, kdy byly realizovány menší projekty, aby byl naplněn požadovaný počet dopravních terminálů.

Nízkou absorpční kapacitu v oblasti inteligentních dopravních systémů a silniční sítě se nepodařilo překonat. Do této oblasti nebyl předložen žádný projektový záměr.

Specifickým případem byla oblast kulturních památek, kde se problém s nízkou absorpční kapacitou vyřešil zavedením nového opatření zaměřeného na podporu paměťových institucí, což otevřelo cestu k realizaci dalších projektů.

PŘÍJEM PROJEKTOVÝCH ZÁMĚRŮ – ZPŮSOB, OSVĚDČENÉ/NEOSVĚDČENÉ METODY

Po celé programové období fungoval systém příjmu projektových záměrů obdobně. Po vyhlášení výzvy nositele IPRÚ JSA měli potenciální žadatelé možnost předkládat své projektové záměry. Jejich přípravu mohli konzultovat s manažerem IPRÚ nebo jeho asistentem, a to především ve vztahu k věcnému zaměření záměrů a jejich souladu s IPRÚ JSA. Podrobnosti k předkládání záměrů byly vždy uvedeny přímo v textu konkrétní výzvy či byly popsány v IOM. Semináře pro žadatele nebyly v průběhu programového období využívány, jelikož se osvědčila individuální práce a komunikace.

Příjem projektových záměrů probíhal prostřednictvím podatelny MMJ. Tento způsob se z pohledu nositele IPRÚ osvědčil jako nejvhodnější, protože umožňoval přesně zaevidovat čas doručení – což je klíčové zejména v případě průběžných výzev, kde může pořadí doručení hrát zásadní roli. Příjem byl, kromě osobního předání na podatelnu, umožněn rovněž doporučeně poštou.

Předložené projektové záměry byly následně projednávány v příslušné PS. Předkladatelé byli k účasti na pracovní skupině přizváni, přičemž za ně obvykle vystupovali statutární zástupci nebo jimi pověřené osoby na základě plné moci.

Nositel IPRÚ JSA pro celé programové období velmi pozitivně hodnotí schopnost členů PS spolupracovat efektivně a konstruktivně. Díky tomu se vždy podařilo dospět k dohodě a vytvořit jednotný, nekonkurenční soubor projektových záměrů, který naplňoval parametry dané výzvy – zejména s ohledem na naplnění cílů příslušných opatření IPRÚ JSA a nepřekročení stanovené finanční alokace. Motivace a aktivita členů PS byla vysoká.

Následně po projednání v PS byly projektové záměry postoupeny k posouzení ŘV. Ten je hodnotil podle kritérií stanovených v příslušné výzvě nositele IPRÚ JSA. Výsledkem tohoto procesu bylo vydání vyjádření ŘV, zda byl daný projektový záměr v souladu, nebo nebyl v souladu s integrovanou strategií IPRÚ JSA.

Na počátku implementace byla součástí hodnocení také analýza toho, jak jednotlivé projektové záměry přispívají k naplnění cílových hodnot indikátorů – a to v poměru, který odpovídal minimálně podílu požadované dotace souboru na celkové alokaci výzvy. Tento přístup se však ukázal jako problematický, protože nereflektoval reálné podmínky na stavebním trhu. Z toho důvodu bylo od tohoto způsobu posuzování upuštěno.

ČINNOST MANAŽERA IPRÚ, KOORDINÁTORŮ, PS, ŘV – EFEKTIVITA PROCESŮ, ŘEŠENÍ „PŘEVISU“ PROJEKTOVÝCH ZÁMĚRŮ, OPATŘENÍ GDPR, MOTIVACE ČLENŮ PS/ŘV, ŘEŠENÍ STÍŽNOSTÍ

Podrobnější popis činností a procesů manažera IPRÚ, koordinátorů, PS a ŘV se kvůli lepší návaznosti a čtivosti textů nachází již v kapitole věnované implementační struktuře. Celkově lze nastavené procesy hodnotit jako efektivní. Průběžné změny v nastavených procesech byly spíše méně podstatné. Díky dobře nastaveným postupům a průběžné komunikaci s místními aktéry byla motivace členů ŘV a PS velmi vysoká. Osvědčilo se zapojení jednotlivých žadatelů do PS, čímž jejich motivace rostla.

Díky průběžné komunikaci, řešení absorpční kapacity a neformálnímu jednání s ŘO před vyhlášováním výzev po celé programové období zpravidla nedocházelo k převisu projektových záměrů.

Nositel IPRÚ JSA neevidoval v průběhu celého programového období žádné stížnosti v oblasti sběru, projednání a posouzení projektových záměrů.

Nositel IPRÚ JSA dodržoval zásady GDPR.

SCHVALOVÁNÍ ZMĚN V PROJEKTECH/PROJEKTOVÝCH ZÁMĚRECH

Pokud došlo ke změně projektového záměru po vydání vyjádření ŘV o jeho souladu s integrovanou strategií IPRÚ JSA, ale ještě před samotným podáním žádosti o podporu do příslušné výzvy ŘO OP, bylo nutné tyto změny předložit ŘV ke schválení. V případě souhlasu vydával ŘV k původnímu vyjádření dodatek, který zohledňoval provedené úpravy projektového záměru.

Administrativní zátěž byl jak pro nositele, tak pro žadatele, proces schvalování změn při podávání ŽOZ projektů. Do 31. 12. 2018 bylo nutné doložit vyjádření nositele ISg, což prodlužovalo celý proces. O změnách vyžadovaných metodikou nebo pravidly ŘO by stačilo, aby byl manažer IPRÚ o změnách pouze informován. Tím by se celý proces výrazně zjednodušil a urychlil. Po 31. 12. 2018, konkrétně po roce 2020, byla jedním z metodických stanovisek k MPIN administrativa zjednodušena a tento požadavek byl odstraněn.

U projektů docházelo k poměrně hodně změnám, zpravidla se však jednalo o méně podstatné změny.

1.4 TOP 3 SLABÉ STRÁNKY A BARIÉRY ADMINISTRACE IPRÚ Z POHLEDU NOSITELE

Po celé programové období zůstávají TOP 3 slabé stránky a bariéry stejné. Dílčí problémy se však postupně dařilo zlepšovat.

1) Nastavení finančních plánů ISg

Po celé programové období přetrvávala bariéra v podobě požadavku ŘO IROP na plnění finančních plánů ISg v jednotlivých letech dle procent stanovených ŘO IROP, které nevycházejí z potřeb v území. Situace musela být řešena menšími projekty nebo více ŽOP v rámci jednoho projektu, což však stěžovalo administrativu.

Přetrvávající slabá stránka byla potřeba nastavení finančních plánů ISg v detailu na haléře. Při zaokrouhlování se mohlo stát, že částky nesouhlasily a bylo neefektivní částky v jednotkách nebo desítkách korun opravovat.

Jako administrativně náročné se dále ukázaly přesuny alokací v rámci opatření. Vhodnější by bylo nastavit finanční plán v rámci celého specifického cíle, případně stanovit obecnější opatření.

2) Administrativní a časová náročnost realizace ISg

Nositel IPRÚ JSA vnímal lhůty pro schvalování výzev nositelů integrovaných strategií ze strany ŘO IROP, stanovené MPIN, jako neúměrně dlouhé. Přestože v praxi ŘO IROP většinu výzev schvaloval v kratším termínu, než jaký stanovuje MPIN, bylo nutné s touto lhůtou při plánování počítat. Výsledkem bylo, že výzvy nositele IPRÚ JSA musely být připravovány s velkým časovým předstihem, což celý proces jejich vyhlášení výrazně zpomalovalo.

Začátek realizace integrované strategie byl poznamenán zdoluhavým procesem hodnocení žádostí o podporu a následným vydáváním právních aktů. Tento faktor představoval významnou bariéru pro plynulý rozjezd strategie. Postupně se však jednotlivé ŘO OP snažily celý proces zrychlit a zefektivnit, aby byl lépe sladěn s dynamikou implementace ISg.

3) Systém MS2014+

Celý systém byl v průběhu programového období nepružný, často některé funkce nefungovaly, změny systému nebyly účinné. Ke konci programového období se již zlepšilo generování údajů.

Bylo by například vhodné, pokud by systém umožňoval správné automatické generování údajů do finančních plánů při povinných ŽOZ v návaznosti na předložené ŽOP.

Bylo by vhodné zvýšit přehlednost systému, aby se mohlo více údajů řešit automatizovaně.

Některá pojmenování v systému neodpovídala realitě.

1.5 TOP 3 SILNÉ STRÁNKY A DOBRÁ PRAXE ADMINISTRACE IPRÚ Z POHLEDU NOSITELE

Po celé programové období zůstávaly TOP 3 silné stránky stejné.

1) Komunikace s dotčenými orgány a partnery v území

Nositel oceňoval vstřícný přístup MMR-ORP a dotčených ŘO OP ke konzultacím. Velkou předností byla možnost neformálně projednat znění připravovaných výzev. Komunikace výrazně ulehčila administraci a zkrátila celý proces.

Nositel IPRÚ JSA vyzdvihuje jako velmi přínosnou spolupráci s ostatními nositeli IPRÚ, která usnadňovala řízení, přinášela výměnu informací a dobré praxe a zajišťovala koordinaci vůči ŘO OP a MMR-ORP. Důležitou roli v této spolupráci hrál SMO ČR, který zajišťoval organizační podporu a účast klíčových aktérů na jednáních.

Osvědčila se také komunikace s potenciálními žadateli v území a konzultace jejich projektových záměrů, což přispívalo k vyšší kvalitě předkládaných projektů.

Dobrá komunikace a spolupráce panovala rovněž mezi partnery v území, včetně domluvy ohledně alokací.

2) Přístup ŘO OP při hodnocení žádostí o podporu integrovaných projektů

Nositel IPRÚ JSA oceňoval vstřícný přístup všech ŘO OP při hodnocení integrovaných projektů. Právní akt o poskytnutí podpory šlo vydat pouze u projektů s kladným vyjádřením ŘV o souladu s integrovanou strategií. U ŘO IROP byla tato praxe zavedena v průběhu programového období. Ostatní ŘO OP toto umožňovali již od začátku programového období. Pozitivně hodnotí také možnost ŘV stanovit si vlastní hodnotící kritéria pro projektové záměry ve výzvách nositele IPRÚ JSA.

3) Rezervování finanční alokace pro jednotlivé ISg

Nositel IPRÚ JSA považuje za klíčový přínos rezervace finanční alokace pro jednotlivé integrované strategie. Tento přístup umožňoval kvalitnější přípravu projektů, flexibilní časový harmonogram lépe odpovídající potřebám území a zároveň poskytoval větší jistotu zejména neziskovým organizacím. Díky rezervaci alokace bylo také možné efektivnější řízení ISg a spolupráce mezi nositeli na partnerském, nikoli konkurenčním principu.

1.6 VYHODNOCENÍ IMPLEMENTACE MANAŽERSKÝCH DOPORUČENÍ

V následujícím textu je vždy uvedeno manažerské doporučení z mid-term evaluace a jeho popis.

- Pod doporučením je popis implementace tohoto doporučení v období po 31. 12. 2018 (po zpracování mid-term evaluace).

„Je vhodné zachovat stávající personální kapacity vč. počtu a zastoupení členů ŘV.“

- Personální kapacity byly zachovány v celkovém úvazku 2,0. Počet a institucionální zastoupení členů ŘV bylo převážně zachováno. Lišilo se zpravidla jen personální zastoupení z důvodů personálních změn u dané instituce. V návaznosti na nečinnost a nezáměr o spolupráci jedné z institucí, byla tato instituce z ŘV vyřazena (viz výše).

„Je vhodné i nadále pokračovat v komunikaci s potenciálními žadateli v území a konzultacemi jejich projektových záměrů, které zvyšují kvalitu projektových záměrů předkládaných do výzev nositele IPRÚ JSA. Současně je vhodné pokračovat v komunikaci na platformách PS, která zásadně eliminuje problémy nedostatečné absorpční kapacity a nutnosti přepracování nebo zamítání projektových záměrů.“

- V komunikaci se pokračovalo po celé programové období. Postupně se dařilo čerpat přidělenou alokaci.

„Je třeba i nadále pokračovat v informačních kampaních a dalších aktivitách směrem k potenciálním příjemcům za účelem zvyšování absorpční kapacity.“

- Dostatečná absorpční kapacita byla s pomocí informačních kampaní úspěšně průběžně řešena po celé programové období.

„Současně je třeba nadále pokračovat s konzultacemi ve vztahu k ŘO.“

- Konzultace s ŘO průběžně probíhaly.

„Je vhodné i nadále pokračovat ve spolupráci s ostatními nositeli IPRÚ, která nejen usnadňuje řízení a administraci IPRÚ a umožňuje přenos informací a dobré praxe mezi jednotlivými nositeli IPRÚ, ale zároveň umožňuje také vzájemnou koordinaci nositelů IPRÚ, jak při vystupování nositelů IPRÚ směrem k ŘO OP či MMR-ORP, tak při plnění IPRÚ jako celku.“

- Spolupráce s ostatními nositeli IPRÚ průběžně probíhala.

„Ze strany nositele IPRÚ JSA by byla vítána jednodušší administrace a nižší míra detailu týkající se finančního plánu (v detailu na tisíce s uvedením pouze EU podílu a pouze do úrovně SC OP nikoliv opatření ISg).“

- V průběhu celého programového období se ze strany ŘO v této problematice nic nezměnilo.

„Nositel IPRÚ JSA doporučil pro zpracování ŽOZ ISg, které musejí být v souladu s MPIN každoročně předkládány v návaznosti na předložené ŽOP projektů, využít finanční plán ISg vygenerovaný prostřednictvím MS2014+.“

- V průběhu programového období se postupně zlepšovalo propisování údajů generovaných sestav pro potřeby zpracování zpráv o plnění. Při tvorbě ŽOZ bylo potřeba vše psát manuálně.

„Nositel IPRÚ JSA doporučil sladit předkládání zpráv o plnění ISg s ŽOZ strategií dle MPIN tak, aby byly vyžadovány údaje ke stejnému datu, nikoliv k 30. 10. daného roku u ŽOZ ISg a k 31. 12. daného roku u zpráv o plnění ISg.“

- Implementováno pouze částečně – na konci programového období se ŽOZ již nemusely v tomto smyslu předkládat.

„Nositel IPRÚ JSA by uvítal možnost nastavení finančního plánu IPRÚ JSA a cílových hodnot monitorovacích indikátorů dle skutečných potřeb v území nikoliv na základě požadavku ŘO IROP.“

- V průběhu programového období nebylo implementováno. Povinné plnění finančního plánu IPRÚ JSA bylo řešeno zejména prostřednictvím předkládání vícero žádostí o platbu v rámci

jednoho projektu.

„Nositel IPRÚ JSA a žadatelé na území JSA by ocenili možnost konzultace k veřejným zakázkám ze strany CRR již při přípravě dané veřejné zakázky, a to bez ohledu na stav, v jakém se projekt nachází. V současné době je kontrola výběrových řízení prováděna až v rámci procesu kontroly ŽOP.“

- V dané oblasti nedošlo k zásadní změně. Problematika nebyla řešena systémově. Předběžné komplexní konzultace k přípravě VZ nebyly ze strany CRR poskytovány. Bylo možné telefonicky konzultovat konkrétní dotazy. Komplexní kontrola veřejných zakázek nadále probíhala ex-post v rámci procesu kontroly ŽOP.

„Nositel IPRÚ JSA doporučil zvážit možnost financování přípravy nové integrované strategie ITI pro programové období 2021–2027 pro stávající nositele IPRÚ, případně možnost financování implementace IPRÚ z OPTP či jiných zdrojů.“

- V novém programovém období je nově pro území Jihlavské aglomerace určen nástroj ITI. Lze čerpat prostředky z OPTP na zajištění administrativní kapacity pro ITI. Financování implementace IPRÚ z OPTP či jiných zdrojů možná nebyla.

„Vzhledem k výraznému zúžení oblastí a aktivit, které je možné v programovém období 2014– 2020 řešit prostřednictvím integrovaného nástroje IPRÚ, by nositel IPRÚ JSA uvítal možnost zapojení do implementace nového integrovaného nástroje ITI více OP a více SC daných OP.“

- Pro nástroj ITI je částečně určeno více OP a více specifických cílů OP.

2. ZHODNOCENÍ RELEVANCE INTEGROVANÉ STRATEGIE

2.1 ZHODNOCENÍ, DO JAKÉ MÍRY JSOU VÝCHODISKA PRO REALIZACI ISG, TJ. ZÁVĚRY SWOT ANALÝZY, STÁLE PLATNÁ

V mid-term evaluaci nebyly stanoveny pro část 2.1 žádná konkrétní opatření a doporučení. V rámci mid-term evaluace byl však vyjádřen názor, že reálná platnost východisek při realizaci IPRÚ JSA bude patrná až po aktualizaci analytické části IPRÚ JSA. Komplexní aktualizace analytické části IPRÚ JSA neproběhla (v rámci změn Isg byly pouze upraveny některé dílčí informace analytické části). Byla však realizována tvorba analytické části při vzniku Integrované strategie ITI Jihlavské aglomerace pro programové období 2021–2027, která byla ze strany MMR ČR schválena v červenci 2022. Území se sice změnilo – v programovém období 2014–2020 zahrnovalo 75 obcí a v programovém období 2021–2027 celkem 56 obcí. Jádru území však zůstává stejné. Bylo proto přistoupeno k obsahové analýze SWOT analýz a jejich vzájemnému porovnání se speciálním zaměřením na silné a slabé stránky jako vnitřní faktory, které vychází z charakteristik území a při vhodně nastavené politice je mohou akčněji z území ovlivnit.

Následující výroky jsou formulovány jako změna mezi roky 2015–2016, kdy vznikala IPRÚ JSA a rokem 2022, kdy vznikla Integrovaná strategie ITI Jihlavské aglomerace pro programové období 2021–2027.

U silných stránek se řada podmínek pro život zlepšila. U slabých stránek se řada problémů zlepšila, stále však některá témata zůstávají slabými stránkami.

Silné stránky

Hospodářství a zaměstnanost a vzdělávání

- Společně s celorepublikovým trendem vyšší význam zaměstnanosti ve službách.
- Přetrvává přítomnost velkých zaměstnavatelů.
- Nárůst významu VŠPJ – nové obory, navazující magisterské studium.
- Pokračující a rozvíjející se spolupráce firem v klastrech a napojení na RIS3 strategii.
- Rozšiřující se nabídka studijních programů, rozvoj celoživotního vzdělávání.
- Zlepšení zázemí školních budov, odborných učeben.

Sociální a zdravotní oblast

- Zpracovaný Komunitní plán sociálních služeb statutárního města Jihlavy (z r. 2016) a příprava Střednědobého plánu rozvoje sociálních služeb pro území SO ORP Jihlava 2022–2024.
- Testování různorodých inovativních sociálních služeb např. Housing First nebo zavedení asistentů prevence kriminality.
- Aktivní prevence a projekty edukace (např. první pomoc, prevence úrazů).
- Rozvíjejí se spolupráce v sociální oblasti.

Doprava

- Pokračující modernizace MHD včetně ekologizace, bezbariérovosti.
- Rozšíření sítě trolejbusů.
- Vznik plánu udržitelné městské mobility.
- Zlepšení stavu silnic II. a III. třídy.

Životní prostředí

- Postupující adaptace na změnu klimatu.
- Vzniknuvší pasporty např. zeleně, studie OZE, územní energetická koncepce.
- Rozvoj Re-use centra, EVVO aktivity.
- Rozvoj lesoparků, nadregionálních biokoridorů.

Občanská společnost a bydlení

- Zlepšování e-Governmentu, digitalizace.
- Dostatek rozvojových ploch pro bydlení.
- Rozvoj výstavby v zázemí Jihlavy.

Slabé stránky

Doprava

- Chybějící záchytná parkoviště (P+R),
- Zastaralé odbavovací a platební systémy MHD, nedokončený obchvat a chybějící přístávací dráha letiště Henčov.
- Nedostatečné propojení MHD s regionální dopravou a nízký komfort pro pěší a cyklisty.

Hospodářství a zaměstnanost a vzdělávání

- Rozdíly mezi městy a venkovem.
- Slabá výzkumná základna.
- Nízká digitalizace škol.
- Nedostatečné kapacity školek a sportovišť ve školách.

Sociální a zdravotní oblast

- Nedostatečná síť sociálních služeb, chybějící zařízení pro specifické skupiny, absence sociálního bydlení.
- Nedostatek zdravotnického personálu, nerovnoměrné rozložení péče, chybějící moderní infrastruktura, nedostatečně koordinovaný přechod mezi zdravotní a sociální péčí.

Životní prostředí

- Zvyšující se problémy se znečištěním ovzduší z dopravy, naopak zlepšení lokálních topenišť.
- Zlepšený stav kanalizací a ČOV.
- Zhoršující se eroze a zemědělské znečištění.

Občanská společnost

- V souladu s celospolečenským trendem snižující se počet narozených dětí.
- Nízká míra sounáležitosti obyvatel.
- Roztříštěnost sídelní struktury.
- Jihlava jako slabší centrum ve srovnání s většími krajskými městy.

2.2 ZHODNOCENÍ, DO JAKÉ MÍRY ODPOVÍDALY SPECIFICKÉ CÍLE A OPATŘENÍ ISG PROBLÉMŮM A POTŘEBÁM DOTČENÉHO ÚZEMÍ

V mid-term evaluaci nebyly stanoveny pro část 2.2 žádná konkrétní opatření a doporučení. Bylo však konstatováno, že existuje řada potřebných témat, na které však nebyly alokovány finanční prostředky z ESIF. Tento stav přetrval až do konce realizace IPRÚ JSA. Docházelo sice k přesunům v alokacích v rámci stanové IPRÚ JSA, zejména ke konci programového období, anebo k doplnění nových opatření a úpravám stávajících opatření. Nedocházelo však k významnému rozšíření témat ze strany řídicích orgánů. V novém programovém období je nástroj ITI podporován z více operačních programů a je definováno více specifických cílů.

Problémy a potřeby se v průběhu programového období výrazně neměnily, cíle a opatření zůstávaly platné. Při srovnání mezi problémy a potřebami IPRÚ JSA z roku 2015–2016 a Integrované strategie ITI Jihlavské aglomerace z roku 2022 je patrný větší důraz na potřeby vycházející z celospolečenských změn. Jedná se o následující potřeby související s následujícími tématy:

- změna klimatu,
- udržitelná energetika,
- sociální oblast ve spojitosti se stárnutím obyvatelstva a zvýšeným nákladům na život a nedostupnosti bydlení.

2.3 ZHODNOCENÍ, 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

V mid-term evaluaci nebyly stanoveny pro část 2.3 žádná konkrétní opatření a doporučení.

Alokované prostředky na jednotlivá opatření pro řešení problémů a potřeb byly ve většině případů vyčerpány. Mezi hlavní výjimky patřilo:

- Opatření 1.3.3.2 zaměřené na podporu zaměstnanosti znevýhodněných osob na trhu práce. Alokace byla přesunuta do Ústecko-chomutovské aglomerace. Téma bylo při tvorbě strategie identifikováno jako potřebné, avšak při vyhlášení výzvy byl sice projekt předložen, nebyl však dostatečně kvalitní a nesplnil podmínky hodnocení ŘO. Projevila se tak nedostatečná absorpční kapacita.
- Podopatření 2.3.2.1 zaměřené na podporu inteligentních dopravních systémů. Důvodem byla nedostatečná absorpční kapacita v území. Nebyly předloženy žádné žádosti o podporu projektu. Od potenciálních žadatelů existovaly informace, že při plánování požadovaných řešení se zjistilo, že jsou nadmíru technicky i finančně náročné.
- Opatření 3.3.2, které bylo zaměřené na zlepšení kvality národních kulturních památek. Projevila se nedostatečná absorpční kapacita a alokace byla využita pro nově vzniklé opatření zaměřené na podporu paměťových institucí. Důvodem byl negativní dopad pandemie SARS-CoV-2 na oblast kultury a cestovního ruchu a také dlouhodobě nevyhovující stav paměťových institucí, zejména v oblasti péče o sbírky a technického zázemí.

V menší míře nebyly dočerpány prostředky u následujících opatření:

- 1.3.2 Sociální služby a sociální začleňování: Zájem žadatelů byl nižší, než se předpokládalo; i přes intenzivní podporu absorpční kapacity bylo předloženo málo žádostí o podporu.
- 2.2.1 Cyklostezky: Vysoutěžily se za nižší částky.

- 2.3.1 Bezpečnost dopravy: Nebyly k dispozici přesné rozpočty od projektanta. Došlo k odstranění Brtnického předměstí z důvodu zpoždění při přípravě vodohospodářské infrastruktury (VHI). Důvodem byl také nedostatek alokace v IPRÚ, realizace Brtnického předměstí by přesáhlo stanovenou alokaci. Odstraněním Brtnického předměstí pak naopak došlo k nedočerpaní alokace. Proběhla korekce poskytovatele v celkové výši 597 158,47 Kč.
- 2.1.2.1 Trolejová doprava: Vysoutěžilo se za nižší částky.

Tabulka 3: Alokace jednotlivých opatření IPRÚ JSA

Opatření (Podopatření)	Finanční alokace (podíl EU v Kč)	Finanční alokace dle proplacených žádostí o platbu (podíl EU v Kč)	Rozdíl (v Kč)
1.3.1 Rozšiřování a zkvalitnění infrastruktury pro poskytování sociálních služeb (IROP)	104 975 000	104 971 730	3 270
1.3.2 Rozvoj sociálních služeb a aktivit v oblasti sociálního začleňování (OPZ)	31 484 000	19 448 345	12 035 655
1.3.3 Podpora zaměstnanosti znevýhodněných osob na trhu práce (IROP) (1.3.3.1 Výstavba mateřských škol zejména ve vazbě na významné zaměstnavatele)	29 750 000	29 750 000	0
1.3.3 Podpora zaměstnanosti znevýhodněných osob na trhu práce (OPZ) (1.3.3.2 Zřízení a provoz aktivit na přímou podporu zaměstnanosti znevýhodněných)	8 865 000	0	8 865 000
2.1.1 Výstavba a rekonstrukce dopravních terminálů (IROP)	24 050 000	24 049 999	1
2.1.2 Rozšíření trolejové dopravy a ekologizace vozového parku MHD (OPD) (2.1.2.1 Rozšíření trolejové dopravy)	120 100 000	112 085 952	8 014 048
2.1.2 Rozšíření trolejové dopravy a ekologizace vozového parku MHD (IROP) (2.1.2.2 Ekologizace vozového parku)	204 882 768	204 775 774	106 994
2.1.3 Řešení parkování v Jihlavě P+R, P+G (IROP)	11 945 779	11 945 779	0
2.2.1 Rozvoj páteřních cyklostezek a cyklotras a podpora cyklodojížděky (IROP)	151 310 361	147 153 311	4 157 050

Opatření (Podopatření)	Finanční alokace (podíl EU v Kč)	Finanční alokace dle proplacených žádostí o platbu (podíl EU v Kč)	Rozdíl (v Kč)
2.3.1 Podpora opatření ke zvýšení bezpečnosti a průchodu územím (IROP)	72 395 309	65 202 073	7 193 236
2.3.2 Podpora inteligentních dopravních systémů a využití telematiky (OPD) (2.3.2.1 Realizace ITS na silniční síti)	34 000 000	0	34 000 000
2.3.2 Podpora inteligentních dopravních systémů a využití telematiky (IROP) (2.3.2.2 Realizace telematiky pro městskou hromadnou dopravu)	5 415 783	5 415 783	0
3.3.2 Zlepšení kvality národních kulturních památek (IROP)			0
3.3.3 Zlepšení kvality paměťových institucí (IROP)	28 050 000	28 050 000	0

Zdroj: Vlastní zpracování na základě interních materiálů IPRÚ JSA

Nositel IPRÚ JSA zaznamenával přiměřený zájem žadatelů – bez výrazného převisu poptávky. Absorpční kapacita území zpravidla odpovídala výši dostupné finanční alokace. Zatímco u předškolního vzdělávání a výstavby cyklostezek převyšovala poptávka dostupné prostředky.

Naopak ve výzvách zaměřených na zaměstnanost znevýhodněných osob a na podporu sociálních služeb a aktivit v oblasti sociálního začleňování (měkké aktivity) byl zájem žadatelů slabší a u realizace ITS na silniční síti nebyl předložen žádný projektový záměr. Důvodem byla především nižší absorpční kapacita území a technická složitost potřebných technických řešení.

V následující tabulce je obsažena alokace výzvy a požadované prostředky. Jedná se o částky z předložených projektových záměrů. U některých výzev došlo k aktualizaci projektových záměrů. Částky z aktualizace projektových záměrů jsou uvedeny jako druhý údaj *kurzívou*.

Tabulka 4: Alokace jednotlivých výzev IPRÚ JSA

Číslo výzvy	Název výzvy	Alokace výzvy (EU v Kč)	Požadované prostředky (EU v Kč)	Rozdíl v Kč
1	Ekologizace vozového parku	55 000 000	52 959 250	2 040 750
2	Rozšíření trolejové dopravy	20 100 000	16 190 600	3 909 400
3	Výstavba mateřských škol zejména ve vazbě na významné zaměstnavatele	29 750 000	37 108 000	-7 358 000
4	Rozšíření a zkvalitnění infrastruktury pro poskytování sociálních služeb	75 225 000	75 049 339 75 221 890	175 661 3 110
5	Podpora opatření ke zvýšení bezpečnosti a průchodu městem	61 200 000	28 900 000	32 300 000

EX-POST EVALUACE REALIZACE STRATEGIE IPRÚ JIHLAVSKÉ SÍDELNÍ AGLOMERACE

Číslo výzvy	Název výzvy	Alokace výzvy (EU v Kč)	Požadované prostředky (EU v Kč)	Rozdíl v Kč
6	Řešení parkování v Jihlavě P+R, P+G	48 000 000	20 400 000	27 600 000
7	Vybudování dopravního terminálu	23 605 558	9 350 000	14 255 558
8	Zlepšení kvality národních kulturních památek	28 050 000	28 050 000	0
9	Rozvoj páteřních cyklostezek a cyklotras a podpora cyklodojížděky	96 050 000	84 110 220 79 310 000	11 939 780 16 740 000
10	Realizace telematiky pro městskou hromadnou dopravu	10 200 000	6 204 150	3 995 850
11	Podpora opatření ke zvýšení bezpečnosti a průchodu městem II.	39 100 000	8 925 000	30 175 000
12	Zřízení a provoz aktivit na přímou podporu zaměstnanosti znevýhodněných, zejména osob se zdravotním postižením	17 000 000	0	17 000 000
13	Rozvoj sociálních služeb a aktivit v oblasti sociálního začleňování	20 723 000	13 801 875	6 921 125
14	Zřízení a provoz aktivit na přímou podporu zaměstnanosti znevýhodněných, zejména osob se zdravotním postižením II.	17 000 000	0	17 000 000
15	Rozvoj sociálních služeb a aktivit v oblasti sociálního začleňování II.	16 798 125	12 330 131	4 467 994
16	Zřízení a provoz aktivit na přímou podporu zaměstnanosti znevýhodněných III.“	17 000 000	8 863 884	8 136 116
17	Rozvoj sociálních služeb a aktivit v oblasti sociálního začleňování III.	21 571 139	16 322 314	5 248 825
18	Rozvoj páteřních cyklostezek a cyklotras a podpora cyklodojížděky II.	38 480 672	43 578 293	-5 097 621
19	Realizace ITS na silniční síti	34 000 000	0	34 000 000
20	Rozšíření trolejové dopravy II.	105 949 291	105 949 100	191
21	Výstavba a rekonstrukce dopravních terminálů II.	17 081 773	0	17 081 773
22	Ekologizace vozového parku II.“	83 540 750	82 190 750	1 350 000
23	Realizace telematiky pro městskou hromadnou dopravu II	10 467 902	10 005 902	462 000
24	Ekologizace vozového parku III	70 700 000	70 699 600	400

Číslo výzvy	Název výzvy	Alokace výzvy (EU v Kč)	Požadované prostředky (EU v Kč)	Rozdíl v Kč
25	Rozvoj páteřních cyklostezek a cyklotras a podpora cyklodojížděky III.	30 145 672	30 145 672	0
26	Podpora opatření ke zvýšení bezpečnosti a průchodu městem III	33 519 175	21 250 000	12 269 175
27	Rozšíření a zkvalitnění infrastruktury pro poskytování sociálních služeb II	30 357 080	30 356 900	180
28	Rozvoj páteřních cyklostezek a cyklotras a podpora cyklodojížděky IV.	57 152 008	0	57 152 008
29	Podpora opatření ke zvýšení bezpečnosti a průchodu městem IV.	31 957 498	21 250 000	10 707 498
30	Zlepšení kvality paměťových institucí	28 050 000	28 050 000	0
31	Ekologizace vozového parku IV.	71 121 982	70 154 750	967 232
32	Výstavba a rekonstrukce dopravních terminálů III.	17 696 619	23 800 000 17 696 618	-6 103 381 1
33	Rozvoj páteřních cyklostezek a cyklotras a podpora cyklodojížděky V.	46 955 001	43 845 488 46 955 000 včetně projektu v zásobníku: 76 705 000	3 109 513 1 Včetně projektu v zásobníku: -29 749 999
34	Podpora opatření ke zvýšení bezpečnosti a průchodu městem V.	31 359 507 21 902 807	23 800 000	7 559 507 4 071 291

Zdroj: Vlastní zpracování na základě interních materiálů IPRÚ JSA

Pozn. Jedná se o částky z předložených projektových záměrů. U některých výzev došlo k aktualizaci projektových záměrů. Částky z aktualizace jsou uvedeny jako druhý údaj kurzívou.

2.4 ZHODNOCENÍ, DO JAKÉ MÍRY OBSAHOVALA ISG PŘÁVĚ TAKOVÁ OPATŘENÍ, O KTERÁ BYL ZE STRANY POTENCIÁLNÍCH ŽADATELŮ ZÁJEM A PROČ

Podkapitola řeší dle zadání především změny v ISg, které zohledňují zájem potenciálních žadatelů. Konkrétně se řeší evaluační podotázky z části 2.4 Zadání Ex-post evaluace realizace strategií ITI/IPRÚ.

V rámci mid-term evaluace nebyly v této části stanoveny opatření a doporučení. Zájem potenciálních žadatelů a absorpční kapacita byla průběžně monitorována a v případě potřeby se projevila ve změnách strategie.

V úvodní podkapitole je uveden chronologický přehled změn opatření. V následujících čtyřech podkapitolách jsou uvedeny odpovědi na stanovené evaluační podotázky.

Celkově lze na základě změn promítnutých do strategie konstatovat, že ISg do vysoké míry obsahovala opatření, o která byl ze strany potenciálních žadatelů zájem. Pouze o dílčí témata nebyl ve zvýšené míře zájem.

CELKOVÝ PŘEHLED ZMĚN OPATŘENÍ

Celkově proběhlo 12 žádostí o změnu – 5 před 31. 12. 2018 a dalších 7 žádostí potom. Ve většině případů se nejednalo o zásadní změny, ale postupně byly provedeny úpravy vyplývající z potřeb území, změn problematiky a situace v území a snahy o efektivní čerpání prostředků. Změny také vyplývaly z průzkumů absorpční kapacity území. Některé změny vyplynuly ze změn MPIN.

Typově šlo zejména o následující změny:

- doplnění / změnu typových aktivit u opatření;
- zpřesnění zdůvodnění opatření;
- doplnění nového opatření;
- úprava stávajících opatření.

V průběhu jednotlivých aktualizací strategie (verze 1.2 až 1.12) docházelo k postupnému zpřesňování, úpravám a přizpůsobování dokumentu aktuálním potřebám území i praktickým požadavkům na čerpání finančních prostředků. Část změn měla převážně formální nebo kosmetický charakter – jednalo se zejména o úpravy názvů opatření, popisů či změny ve formulaci nebo o sladění dokumentu s metodickými požadavky (např. změny v souvislosti s MPIN). Pravidelně docházelo také k úpravám finančního plánu – jak v rozložení alokací mezi jednotlivé roky, tak ve výši alokací mezi konkrétními opatřeními. Důvodem byla jak snaha o efektivní dočerpání finančních prostředků, tak reakce na vývoj příprav jednotlivých projektů v území a dostupnou absorpční kapacitu.

Významné změny se týkaly oblasti sociálního začleňování a zaměstnanosti. Došlo zde k přesunům a rušení některých podopatření, zejména z důvodu nízkého zájmu žadatelů nebo překryvu zaměření projektů – například bylo zrušeno podopatření zaměřené na podporu zaměstnanosti znevýhodněných osob, které bylo integrováno do širšího opatření na rozvoj sociálních služeb. V oblasti dopravy byla alokace opakovaně upravována mezi jednotlivými opatřeními, a to zejména mezi rozvojem cyklo dopravy, výstavbou dopravních terminálů, ekologizací vozového parku a řešením parkování. Změny reagovaly na vývoj projektové přípravy integrovaných projektů s cílem efektivního čerpání finanční alokace IPRÚ JSA i na snahu posílit udržitelnou a multimodální mobilitu v aglomeraci.

Jako nejvíce zásadní změnu lze označit přidání nového opatření, kdy bylo potřeba přesunout alokaci z podpory kulturních památek, kde se ukázala nedostatečná absorpční kapacita na podporu muzeí (paměťových institucí).

Celkově lze říci, že aktualizace strategie reagovaly průběžně na měnící se podmínky v území, průběh realizace integrovaných projektů i na externí faktory, jako byly metodické požadavky nebo dopady pandemie. Strategii se tak dařilo udržovat jako živý dokument, schopný pružně reagovat na nové výzvy a podmínky pro implementaci.

Konkrétněji šlo o následující změny:

Verze 1.2 (09/2016)

- Proběhly formální úpravy z důvodu požadavků MPIN.

Verze 1.3 (04/2017)

- Došlo k úpravám směřujícím k:

- zajištění řádného plnění finančního plánu,
- upřesnění podmínek poskytovatelů podpory,
- opětovnému prověřování absorpční kapacity.
- Zvláštní důraz byl kladen na zdůvodnění a popis opatření, jednalo se však o změny méně podstatného charakteru.

Verze 1.4 (06/2018)

- Kosmetické úpravy názvů a popisů opatření.
- Posílení financí u:
 - 1.3.2 Rozvoj sociálních služeb a aktivit v oblasti sociálního začleňování (přesun z 1.3.3.3)
 - 2.1.2.1 Rozšíření trolejové dopravy
- Snížení alokace u:
 - 1.3.3.3 Zřízení a provoz aktivit na podporu zaměstnanosti znevýhodněných, zejména osob se zdravotním postižením, prostřednictvím sociálních služeb. (přesun do 1.3.2)

Verze 1.5 (10/2018)

- Úprava finančního plánu.
- Změny celkového finančního plánu nepodstatného charakteru.
- Změna procentuálního rozložení alokace mezi jednotlivé roky.

Verze 1.6 (12/2018)

- Méně významné změny v popisech opatření.
- Mírné zvýšení alokace u 1.3.2 Rozvoj sociálních služeb a aktivit v oblasti sociálního začleňování (přesun z 1.3.3.3).
- Zrušení podopatření 1.3.3.3, jehož aktivity byly přesunuty do 1.3.2 Rozvoj sociálních služeb a aktivit v oblasti sociálního začleňování.
 - Ze zjištění absorpční kapacity vyplynulo, že projekty cílí primárně na sociální služby, přičemž součástí některých z nich jsou i aktivity na podporu zaměstnanosti.

Verze 1.7 (06/2019)

- Snížení alokace u 1.3.3.2 Zřízení a provoz aktivit na přímou podporu zaměstnanosti znevýhodněných (OPZ 1.1).
 - Navzdory opakovanému vyhlašování výzev nebyl projevěn dostatečný zájem o projekty v daném rozsahu.
 - Projevil se zájem ze strany ITI Ústecko-Chomutovské aglomerace, kde absorpční kapacita překračuje dostupné finanční prostředky.

Verze 1.8 (09/2019)

- Úpravy byly provedeny za účelem zefektivnění čerpání alokace a dosažení požadovaného kumulativního čerpání:
- Snížení alokace:
 - 2.1.1 Výstavba a rekonstrukce dopravních terminálů
 - 2.1.3 Řešení parkování v Jihlavě P+R, P+G

- Zvýšení alokace:
 - 2.1.2.2 Ekologizace vozového parku (IROP)
 - 2.2.1 Rozvoj páteřních cyklostezek a cyklotras a podpora cyklodojížděky
 - 2.3.2.2 Realizace telematiky pro městskou hromadnou dopravu (IROP)

Verze 1.9 (11/2019)

- Pouze přesuny finančních prostředků mezi jednotlivými lety.
- Do let 2020 a následujících byla zapracována nedočerpaná alokace z let 2018 a 2019.

Verze 1.10 (09/2020)

- Snížení alokace
 - 2.1.1 Výstavba a rekonstrukce dopravních terminálů
 - 2.3.2.2 Realizace telematiky pro městskou hromadnou dopravu (IROP)
- Zvýšení alokace
 - 2.2.1 Rozvoj páteřních cyklostezek a cyklotras a podpora cyklodojížděky
- Změny vycházejí z aktuálního stavu přípravy a realizace projektů a reflektují potřebu posílení multimodální dopravy v území JSA.

Verze 1.11 (02/2021)

- Nově zařazeno opatření 3.3.3 Zlepšení kvality paměťových institucí a doplněny příslušné texty v analytické části.
- Alokace opatření 3.3.2 zaměřeného na národní kulturní památky byla převedena do 3.3.3.
- Důvodem je negativní dopad pandemie SARS-CoV-2 na oblast kultury a cestovního ruchu a také dlouhodobě nevyhovující stav paměťových institucí, zejména v oblasti péče o sbírky a technického zázemí.

Verze 1.12 (06/2021)

- Změna názvu opatření 2.3.1 – slovo „městem“ nahrazeno slovem „územím“, v reakci na potřeby v území.
- Snížení alokace – 2.2.1 Rozvoj páteřních cyklostezek a cyklotras a podpora cyklodojížděky.
- Zvýšení alokace – 2.3.1 Podpora opatření ke zvýšení bezpečnosti a průchodu územím.
- Změny reflektují aktuální stav přípravy projektů a podporují efektivní dočerpání alokace IPRÚ JSA.

NOVĚ ZAŘAZENÁ OPATŘENÍ ISG REALIZOVANÁ NÁSTROJEM IPRÚ V PRŮBĚHU JEJÍ IMPLEMENTACE

Na začátku roku 2021 bylo nově zařazeno opatření 3.3.3 Zlepšení kvality paměťových institucí. Důvodem byl negativní dopad pandemie SARS-CoV-2 na oblast kultury a cestovního ruchu a také dlouhodobě nevyhovující stav paměťových institucí, zejména v oblasti péče o sbírky a technického zázemí.

OPATŘENÍ ISG, JEJICHŽ ALOKACE BYLA KRÁCENA VE PROSPĚCH JINÉHO OPATŘENÍ ISG

V průběhu implementace ISg probíhalo dílčí snižování alokací u jednotlivých opatření a podopatření. Nejednalo se však zpravidla o velké změny. Snížení alokace konkrétně proběhlo u:

- 1.3.3.3 Zřízení a provoz aktivit na podporu zaměstnanosti znevýhodněných, zejména osob se zdravotním postižením, prostřednictvím sociálních služeb (přesun do 1.3.2)
- 1.3.3.2 Zřízení a provoz aktivit na přímou podporu zaměstnanosti znevýhodněných (OPZ 1.1)
 - Navzdory opakovanému vyhlašování výzev nebyl projevěn dostatečný zájem o projekty v daném rozsahu.
 - Projevil se zájem ze strany ITI Ústecko-Chomutovské aglomerace, kde absorpční kapacita překračuje dostupné finanční prostředky.
- 2.1.1 Výstavba a rekonstrukce dopravních terminálů
- 2.1.3 Řešení parkování v Jihlavě P+R, P+G
 - Úpravy byly provedeny za účelem zefektivnění čerpání alokace a dosažení požadovaného kumulativního čerpání.
- 2.3.2.2 Realizace telematiky pro městskou hromadnou dopravu (IROP)
 - Změny vycházejí z aktuálního stavu přípravy a realizace projektů a reflektují potřebu posílení multimodální dopravy v území JSA.
- 2.2.1 Rozvoj páteřních cyklostezek a cyklotras a podpora cyklodojízdky
 - Změny reflektují aktuální stav přípravy projektů a podporují efektivní dočerpání alokace IPRÚ JSA.

OPATŘENÍ, OD JEJICHŽ PLNĚNÍ SE UPUSTILO

V průběhu implementace nedocházelo ve větší míře k rušení opatření nebo podopatření. Konkrétně proběhly 2 změny:

- Zrušení podopatření 1.3.3.3 Zřízení a provoz aktivit na podporu zaměstnanosti znevýhodněných, zejména osob se zdravotním postižením, prostřednictvím sociálních služeb, jehož aktivity byly přesunuty do 1.3.2 Rozvoj sociálních služeb a aktivit v oblasti sociálního začleňování.
 - Ze zjištění absorpční kapacity vyplynulo, že projekty cílí primárně na sociální služby, přičemž součástí některých z nich byly i aktivity na podporu zaměstnanosti.
- Opatření 3.3.2 zaměřené na národní kulturní památky bylo zrušeno a alokace převedena do 3.3.3 Zlepšení kvality paměťových institucí.
 - Důvodem byl negativní dopad pandemie SARS-CoV-2 na oblast kultury a cestovního ruchu a také dlouhodobě nevyhovující stav paměťových institucí, zejména v oblasti péče o sbírky a technického zázemí.

ZMĚNY ZACÍLENÍ OPATŘENÍ ISG

V průběhu implementace ISg nedocházelo ve větší míře ke změnám zacílení opatření ISg. Zpravidla se jednalo o menší změny méně podstatného charakteru ve zdůvodněních a popisu opatření. Jako příklad takové změny může být změna názvu opatření 2.3.1 – slovo „městem“ nahrazeno slovem „územím“, v reakci na potřeby v území.

3. ZHODNOCENÍ REALIZACE INTEGROVANÉ STRATEGIE

Podle podrobných pokynů ze zadání Ex-post evaluace realizace strategií ITI/IPRÚ bylo v části 2 zodpovězeno na určené evaluační otázky. U každé otázky byly shrnuty hlavní zjištění a uvedena případná doporučení pro další realizaci integrovaných nástrojů. Bylo zhodnoceno, zda a jakým způsobem a s jakým výsledkem byla implementována manažerská doporučení, která byla výstupem mid-term evaluace. Pokud se u dané otázky nenacházely v mid-term evaluaci manažerská doporučení, tak hodnocení neproběhlo.

Mezi hlavní zdroje pro část 3 patřilo:

- Dotazníkové šetření (předkladatelé projektových záměrů, PS IPRÚ).
- Individuální řízené rozhovory s manažerem a bývalým manažerem IPRÚ.
- Interní materiály manažera IPRÚ a informace vygenerované ze systému MS2014+.
- Případové studie z kapitoly č. 5.

Mezi použité metody především patřily:

- Obsahová analýza.
- Syntéza.
- Metody vyhodnocení rozhovorů a dotazníkových šetření.

3.1 ZHODNOCENÍ FÁZE REALIZACE INTEGROVANÉ STRATEGIE K 31. 12. 2024

STAV REALIZACE PROJEKTŮ

Počet projektů vygenerovaných ze systému MS2014+ do sestavy související s realizací IPRÚ JSA činí celkem 41. Jedná se o podané projekty. Většina projektů vykazuje stav finančně ukončen nebo finálně uzavřen. Ostatní stavy se vyskytují v jednotkách případů. Jednotlivé stavy projektů a jejich četnost jsou:

- Projekt finančně ukončen ze strany MF-PCO (PP42) – 23×
- Projekt finálně uzavřen (PP43) – 13×
- Žádost o podporu nesplnila podmínky věcného hodnocení (PN23a) – 3×
- Žádost o podporu nesplnila formální náležitosti nebo podmínky přijatelnosti po doplnění (PN22) – 1×

Tabulka 5: Přehled stavů realizace projektů IPRÚ JSA

Název projektu	Kód stavu
Autobusy s pohonem na CNG v Jihlavě	PP43
Azylový dům pro muže Jihlava	PP42
Bezpečnost dopravy na přechodech pro chodce, Jihlava	PP43
Centrum sociálních služeb Žižkova	PP43
Cyklostezka a cyklotrasa G01 - úsek od kaštanové aleje po ul. Telečskou, Jihlava	PP42
Cyklostezka G01 - U Koželuhů, Jihlava	PP42
Cyklostezka G01 - úsek od odbočky na Hosov po kaštanovou alej, Jihlava	PP42
Cyklostezka G02 - ul. U Rybníčků - ul. Křižíkova, Jihlava	PP42
Cyklostezka G04 ul. Mlýnská - Helenínská, Jihlava	PP42
Cyklostezka Hodice - Třešť - Jezdovice - Salavice - Kostelec, 1. etapa	PP42

Název projektu	Kód stavu
Cyklostezka R08 Jihlava - Pávov (průmyslová zóna - sever)	PP42
Dopravní terminál - nádraží ČD - ul. Havlíčkova, Jihlava	PP42
Dopravní terminál - ul. Havlíčkova, Jihlava	PP42
Dopravní terminál - ul. Na Dolech, Jihlava	PP42
Chráněné bydlení pro osoby se zdravotním postižením v Jihlavě	PP43
Chráněné bydlení pro osoby se zdravotním postižením v Jihlavě	PP43
Inteligentní zastávky v Jihlavě	PP43
Mateřská škola, ul. Na Dolech, Jihlava	PP43
Muzeum Vysočiny Jihlava - modernizace expozic	PP42
Následná péče	PN23a
Následná péče Jihlava	PP43
Nízkopodlažní trolejbus v Jihlavě	PP42
Nízkoprahové denní centrum a Noclehárna Jihlava	PP42
Obnova vozového parku Bárky - domácího hospice Jihlava	PP42
Parciální trolejbusy v Jihlavě	PP42
Parciální trolejbusy v Jihlavě II	PP42
PODPORA KOMUNITNÍCH SLUŽEB V TŘEŠTI	PN23a
PODPORA KOMUNITNÍCH SLUŽEB V TŘEŠTI	PP43
Podpora v oblasti zaměstnanosti zdrav. znevýhodněných osob v Jihlavě a okolí	PN23a
Rekonstrukce objektu ul. Žižkova 106, Jihlava, pro potřeby ICSS	PP43
Revitalizace zámku Brtnice	PN22
Rozšíření trolejbusové dopravy Jihlava - sever	PP42
Rozšíření trolejové dopravy v Jihlavě	PP43
Rozvoj Denního a týdenního stacionáře Jihlava - II. etapa	PP43
Smišená stezka pro pěší a cyklisty a cyklostezka - průmyslový park, Jihlava	PP42
Vybudování parkoviště P+R, ul. Žižkova, Jihlava	PP42
Zvýšení bezpečnosti dopravy v Jihlavě	PP42
Zvýšení bezpečnosti dopravy v Jihlavě - II. etapa	PP42
Zvýšení bezpečnosti dopravy v Jihlavě - III. etapa	PP42
Zvýšení bezpečnosti dopravy v Jihlavě - IV. etapa	PP42
Zvýšení bezpečnosti dopravy v průmyslovém parku, Jihlava	PP43

Zdroj: MS2014+

STAV ČERPÁNÍ ALOKACE

Celková finanční alokace na jednotlivá opatření činila 827 224 000 Kč (podíl EU). Ke konci roku 2024 finanční alokace dle proplacených žádostí o platbu (podíl EU) byla 752 848 746 Kč. Podíl proplacených žádostí o platbu na celkové finanční alokaci činil 91,01 %, což je poměrně vysoké číslo.

Alokované prostředky na jednotlivé opatření pro řešení problémů a potřeb byly ve většině případů vyčerpány a stav čerpání alokace lze označit za velmi dobrý.

Detaily viz kapitola 2.3.

3.2 ZHODNOCENÍ, JAK PŘÍSPĚLA REALIZACE JEDNOTLIVÝCH OPATŘENÍ ISG K DOSAHOVÁNÍ HODNOT INDIKÁTORŮ

SOULAD HODNOT INDIKÁTORŮ VÝSTUPŮ A VÝSLEDKŮ V JEDNOTLIVÝCH OPATŘENÍCH ISG S INDIKÁTOROVÝM PLÁNEM

Plánované závazky dosažení hodnot indikátorů byly podle exportovaných hodnot indikátorů ze systému MS2014+ z poslední zpracovávané Zprávy o plnění ISg (k 31. 12. 2024) v převážné většině případů dosaženy. Několikrát byly hodnoty indikátorů překročeny – konkrétně u kapacity podpořených služeb a využívání podpořených služeb v rámci opatření 1.3.2 Rozvoj sociálních služeb a aktivit v oblasti sociálního začleňování.

Původně plánované hodnoty indikátorů nebyly dosaženy pouze u jednotek indikátorů. Jednalo se zejména o:

- Podíl zpřístupněných a zefektivněných podsbírek a fondů – opatření 3.3.3 Zlepšení kvality paměťových institucí. (výsledek)
- Počet osob přepravených veřejnou dopravou – podopatření 2.1.2.2 Ekologizace vozového parku a 2.1.1 Výstavba a rekonstrukce dopravních terminálů. (výsledek)
- Počet poskytovaných druhů sociálních služeb – opatření 1.3.1 Rozšíření a zkvalitnění infrastruktury pro poskytování sociálních služeb. (výstup)

Tabulka 6: Plnění indikátorů na úrovni jednotlivých opatření ISg

Opatření / podopatření	Kód	Název	Typ	Měrná jednotka	Závazek	Dosažená hodnota
1.3.1 Rozšíření a zkvalitnění infrastruktury pro poskytování sociálních služeb	67510	Kapacita služeb a sociální práce	Výsledek	Klienti	304	304
	55401	Počet podpořených zázemí pro služby a sociální práci	Výstup	Zázemí	15	15
	55402	Počet poskytovaných druhů sociálních služeb	Výstup	Služby	15	13
1.3.2 Rozvoj sociálních služeb a aktivit v oblasti sociálního začleňování	67010	Využívání podpořených služeb	Výsledek	Osoby	39	43
	60000	Celkový počet účastníků	Výstup	Osoby	90	87
	67001	Kapacita podpořených služeb	Výstup	Místa	39	54
1.3.3.1 Výstavba mateřských škol zejména ve vazbě na významné zaměstnavatele	50020	Podíl tříletých dětí umístěných v předškolním zařízení	Výsledek	%	0	82,1
	50000	Počet podpořených vzdělávacích zařízení	Výstup	Zařízení	1	1
	50001	Kapacita podporovaných zařízení péče o děti nebo vzdělávacích zařízení	Výstup	Osoby	100	100
2.1.1 Výstavba a rekonstrukce dopravních terminálů	75120	Podíl veřejné osobní dopravy na celkových výkonech v osobní dopravě	Výsledek	%	0	31
	75201	Počet nových nebo rekonstruovaných přestupních terminálů ve veřejné dopravě	Výstup	Terminály	3	3
	75110	Počet osob přepravených veřejnou dopravou	Výsledek	Osoby/rok	1 274 000	1 109 803
2.1.2.1 Rozšíření trolejové dopravy	74510	Počet cestujících MHD v elektrické trakci	Výsledek	mil. osob/rok	0	12,14
	74500	Celková délka nových nebo modernizovaných linek metra, tramvajových tratí nebo trolejbusových tratí	Výstup	km	7,80	7,80

EX-POST EVALUACE REALIZACE STRATEGIE IPRÚ JIHLAVSKÉ SÍDELNÍ AGLOMERACE

Opatření / podopatření	Kód	Název	Typ	Měrná jednotka	Závazek	Dosažená hodnota
2.1.2.2 Ekologizace vozového parku	75120	Podíl veřejné osobní dopravy na celkových výkonech v osobní dopravě	Výsledek	%	0	31
	74801	Počet nově pořízených vozidel pro veřejnou dopravu	Výstup	Vozidla	23	23
	75110	Počet osob přepravených veřejnou dopravou	Výsledek	Osoby/rok	38 113 615	32 775 055
	36111	Množství emisí primárních částic a prekurzorů sekundárních částic v rámci podpořených projektů	Výsledek	t/rok	0,24	0,24
2.1.3 Řešení parkování v Jihlavě P+R, P+G	75120	Podíl veřejné osobní dopravy na celkových výkonech v osobní dopravě	Výsledek	%	0	31
	74001	Počet vytvořených parkovacích míst	Výstup	Parkovací místa	110	110
2.2.1 Rozvoj páteřních cyklostezek a cyklotras a podpora cyklodojížděky	76100	Délka nově vybudovaných cyklostezek a cyklotras	Výstup	km	10,13	10,17
	76401	Počet parkovacích míst pro jízdní kola	Výstup	Parkovací místa	30	30
2.3.1 Podpora opatření ke zvýšení bezpečnosti a průchodu městem	75120	Podíl veřejné osobní dopravy na celkových výkonech v osobní dopravě	Výsledek	%	0	31
	75001	Počet realizací vedoucích ke zvýšení bezpečnosti v dopravě	Výstup	Realizace	6	6
	76100	Délka nově vybudovaných cyklostezek a cyklotras	Výstup	km	0,08	0,08
2.3.2.1 Realizace ITS na silniční síti	72410	Pokrytí silniční sítě ITS	Výsledek	%	0	31
2.1.1 Výstavba a rekonstrukce dopravních terminálů	74001	Počet vytvořených parkovacích míst	Výstup	Parkovací místa	22	22
	76401	Počet parkovacích míst pro jízdní kola	Výstup	Parkovací místa	14	14

EX-POST EVALUACE REALIZACE STRATEGIE IPRÚ JIHLAVSKÉ SÍDELNÍ AGLOMERACE

Opatření / podopatření	Kód	Název	Typ	Měrná jednotka	Závazek	Dosažená hodnota
2.3.2.2 Realizace telematiky pro městskou hromadnou dopravu	70401	Počet zařízení a služeb pro řízení dopravy	Výstup	ks	1	1
	75120	Podíl veřejné osobní dopravy na celkových výkonech v osobní dopravě	Výsledek	%	0	31
3.3.3 Zlepšení kvality paměťových institucí	90710	Podíl zpřístupněných a zefektivněných podsbírek a fondů	Výsledek	%	76,9	29,87
	90703	Počet nově zpřístupněných a zefektivněných podsbírek a fondů	Výstup	Podsbírky/fondy	8	8
3.3.2 Zlepšení kvality národních kulturních památek	91010	Počet návštěv kulturních památek a paměťových institucí zpřístupněných za vstupné	Výsledek	Návštěvy/rok	0	34 021 133

Zdroj: MS 2014+

ZHODNOCENÍ MÍRY ÚPRAV CÍLOVÝCH INDIKÁTORŮ PROSTŘEDNICTVÍM ŽÁDOSTÍ O ZMĚNU STRATEGIE

Změny v indikátorech samy o sobě neprobíhaly. Ve většině případů byly spojeny se změnou v alokacích, nebo v časových posunech, které vyplývaly z průběžného monitoringu absorpční kapacity.

Blíže viz kapitola 2.4 ZHODNOCENÍ, DO JAKÉ MÍRY OBSAHOVALA ISG PRÁVĚ TAKOVÁ OPATŘENÍ, O KTERÁ BYL ZE STRANY POTENCIÁLNÍCH ŽADATELŮ ZÁJEM.

Konkrétní úpravy indikátorů vycházely z jednotlivých verzí ISg. Změny v jednotlivých verzích ISg byly vždy odůvodněné. Níže jsou uvedeny pouze verze ISg, kde k nějakým změnám došlo. Mezi konkrétní změny indikátorů patřilo:

Verze 1.3

Snížení cílové hodnoty indikátoru:

- 7 64 01 Počet parkovacích míst pro jízdní kola, snížení na hodnotu 30.

Upravena cílová hodnota indikátoru 7 64 01 Počet parkovacích míst pro jízdní kola na hodnotu 30 v opatření 2.2.1. Cílová hodnota, o kterou je daný indikátor snížen v IPRÚ JSA, byla navýšena v IPRÚ České Budějovice (v souladu s dohodou mezi dotčenými nositeli IPRÚ učiněnou před schválením IPRÚ JSA).

Verze 1.4

U indikátorů v rámci OPZ došlo k přesunům mezi opatřeními 1.3.2 a podopatřeními 1.3.3.3. Celkově však k navýšení ani snížení nedošlo. Konkrétně šlo o následující přesuny:

- 6 70 10 Využívání podpořených služeb snížení z 43 na 28 a zvýšení z 6 na 21.
- 6 00 00 Celkový počet účastníků snížení z 49 na 18 a zvýšení z 88 na 119.
- 6 70 01 Kapacita podpořených služeb snížení z 16 na 9 a zvýšení z 53 na 60.

Zvýšení cílové hodnoty indikátoru:

- 7 45 00 Celková délka nových nebo modernizovaných linek metra, tramvajových tratí nebo trolejbusových tratí z 4,15 na 6.

Indikátory byly upravovány na základě průzkumů absorpční kapacity. U indikátoru 7 45 00 proběhla úprava s ohledem na potřeby dalšího rozvoje města Jihlavy a jeho dopravní obslužnosti a rovněž v návaznosti na dodatečné navýšení alokace z Operačního programu Doprava.

Verze 1.6

Zvýšení cílové hodnoty indikátorů:

- 7 50 01 Počet realizací vedoucích ke zvýšení bezpečnosti v dopravě, zvýšení z 2 na 3.
- 6 70 10 Využívání podpořených služeb, zvýšení z 28 na 49.
- 6 00 00 Celkový počet účastníků, zvýšení ze 119 na 137.
- 6 70 01 Kapacity podpořených služeb, zvýšení z 60 na 69.

Dále proběhly celkové úpravy hodnot indikátoru 7 45 10 Počet cestujících MHD v elektrické trakci.

Změny souvisely se zrušením podopatření 1.3.3.3 Zřízení a provoz aktivit na podporu zaměstnanosti znevýhodněných, zejména osob se zdravotním postižením, prostřednictvím sociálních služeb. Hodnoty

indikátoru u zrušeného podopatření byly přesunuty do opatření 1.3.2 Rozvoj sociálních služeb a aktivit v oblasti sociálního začleňování.

Verze 1.7

Snížení hodnoty indikátorů:

- 6 26 00 Účastníci, kteří získali kvalifikaci po ukončení své účasti z 23 na 12.
- 6 00 00 Celkový počet účastníků snížení z 55 na 28.

Proběhl přesun finanční alokace rezervované pro IPRÚ JSA do ITI Ústecko-Chomutovské aglomerace. S přesunem souvisela i změna hodnot indikátorů.

Verze 1.8

Snížení hodnoty indikátoru:

- 7 61 00 Délka nově vybudovaných cyklostezek a cyklotras z 9 na 8,9 v rámci opatření 2.2.1 a doplnění tohoto indikátoru do opatření 2.3.1 ve výši 0,1.

Změna proběhla v návaznosti na přípravu a realizaci integrovaných projektů.

Verze 1.10

Doplnění indikátoru indikátoru:

- 7 40 01 Počet vytvořených parkovacích míst do opatření 2.1.1. Celkem 5 parkovacích míst.

Změna proběhla na základě zohlednění potřeb v území.

Verze 1.11

Doplnění indikátorů:

- 9 07 10 Podíl zpřístupněných a zefektivněných podsbírek a fondů. Cílová hodnota 76,9 %.
- 9 07 03 Počet nově zpřístupněných a zefektivněných podsbírek a fondů. Cílová hodnota 7 podsbírek a fondů.

Snížení cílových hodnot indikátorů na nulovou hodnotu v rámci opatření 3.3.2. Jednalo se o následující indikátory:

- 9 10 10 Počet návštěv kulturních památek a pamětových institucí zpřístupněných za vstupné.
- 9 05 01 Počet revitalizovaných památkových objektů.
- 9 10 05 Zvýšení očekávaného počtu návštěv podporovaných kulturních a přírodních památek, a atrakcí.
- 9 08 01 Počet realizací rozvoje infrastrukturních opatření.

Vzhledem k nízké absorpční kapacitě u opatření 3.3.2 Zlepšení kvality národních kulturních památek bylo toto opatření nahrazeno opatřením 3.3.3 Zlepšení kvality pamětových institucí. V souvislosti s touto změnou proběhla i úprava hodnot indikátorů.

Verze 1.12

Zvýšení cílové hodnoty indikátoru:

- 7 50 01 Počet realizací vedoucích ke zvýšení bezpečnosti v dopravě z 3 na 4.

Snížení cílové hodnoty indikátoru:

- 7 64 01 Počet parkovacích míst pro jízdní kola ze 42 na 30.

Úpravy indikátorů proběhly na základě zohlednění aktuálního stavu přípravy integrovaných projektů a s cílem umožnění efektivního dočerpání finanční alokace.

3.3 ZHODNOCENÍ, DO JAKÉ MÍRY BYLY FINANČNÍ PROSTŘEDKY VYNALOŽENY ÚČELNĚ

ZHODNOCENÍ, DO JAKÉ MÍRY VEDLY PROJEKTY V JEDNOTLIVÝCH OPATŘENÍCH ISG K DOSAŽENÍ PŘEDPOKLÁDANÝCH (PLÁNOVANÝCH) VÝSTUPŮ A VÝSLEDKŮ

Na základě případových studií, ale i dalších realizovaných projektů lze konstatovat, že plánovaných výstupů a výsledků bylo dosahováno ve vysoké míře.

Projekty realizované v jednotlivých opatřeních ISg dosáhly velmi vysoké míry úspěšnosti při plnění předpokládaných výstupů a výsledků. Projekty byly zpravidla úspěšně dokončeny a přinesly očekávané benefity pro cílové skupiny i celkové území. Mezi konkrétní příklady patří projekty z případových studií, ale i dalších realizovaných projektů.

V oblasti cyklistické infrastruktury byla realizována rozsáhlá síť nových cyklistických tras, která zlepšila podmínky pro aktivní a udržitelnou mobilitu. Vybudování samostatných cyklostezek i smíšených stezek pro chodce a cyklisty, včetně všech potřebných doprovodných prvků jako jsou mostky, podchody, osvětlení a mobiliář, naplnilo plánované cíle. Rozšíření sítě cyklostezek např. v průmyslovém parku se třemi novými úseky nebo u cyklostezky (R08) do průmyslové zóny-sever přispělo ke komplexnímu propojení jednotlivých částí území a zvýšilo bezpečnost i dostupnost klíčových lokalit.

Příklad modernizace dopravního terminálu představoval další oblast, kde byly předpokládané výsledky dosaženy v plné míře. Komplexní přestavba přestupních uzlů zvýšila kvalitu a komfort veřejné dopravy. Rekonstrukce zastávek, vybudování nových přístřešků, bezbariérových výstupních zastávek, uzavřené čekárny se sociálním zařízením i zázemí pro řidiče splnily plánované parametry. Současně vybudovaný parkovací systém P+R včetně informačního systému o obsazenosti vytvořil moderní přestupní uzel, který zajišťuje pohodlný přestup mezi individuální a veřejnou dopravou.

V sociální oblasti se intervence týkaly především osob bez přístřeší, pro něž byly rekonstruovány a zkapacitněny pobytové sociální služby a zcela nově zřízena služba ambulantní. Snížil se tak tlak na pobytové služby, a zároveň je nyní možné flexibilněji reagovat na potřeby osob ohrožených ztrátou bydlení a osob v nepříznivé životní situaci.

Také bylo vybudováno nové moderní centrum sociálních služeb, které naplnilo plánované funkce. Rekonstrukce a přizpůsobení objektu pro široké spektrum sociálních služeb a bydlení posílilo kapacity sociálních služeb v regionu. Centrum nyní poskytuje zázemí pro pět klíčových sociálních služeb od aktivizačních programů přes nízkoprahová zařízení až po azylové ubytování, čímž byly splněny předpokládané výstupy.

Modernizace muzejních expozic rovněž dosáhla plánovaných cílů prostřednictvím zavedení interaktivních prvků, které zvýšily atraktivitu pro návštěvníky, pořízení nového laboratorního vybavení pro konzervátory a vybavení pro tvorbu edukačních programů.

ZHODNOCENÍ, DO JAKÉ MÍRY VEDLY INTERVENCE K USPOKOJOVÁNÍ POTŘEB CÍLOVÝCH SKUPIN DANÝCH PROJEKTŮ

Realizované intervence dosáhly vysoké míry uspokojování potřeb identifikovaných cílových skupin, přičemž pozitivní efekty se projevily napříč různorodými druhy cílových skupin. Mezi konkrétní příklady lze uvést cílové skupiny z případových studií ale i dalších realizovaných projektů. Celkově lze konstatovat, že všechny realizované intervence dosáhly vysoké míry uspokojování potřeb svých cílových skupin. Projekty byly koncipovány na základě reálných potřeb identifikovaných skupin obyvatel a jejich realizace přinesla konkrétní a měřitelné benefity. Zvláště pozitivním faktem je skutečnost, že většina intervencí měla synergické efekty a uspokojovala potřeby více cílových skupin současně.

V oblasti cyklistické infrastruktury intervence směřovaly na obyvatele, návštěvníky i dojíždějící za prací a službami. Největší přínos zaznamenali obyvatelé jihlavské sídelní aglomerace, což byl významný potenciál pro zvýšení využívání cyklistické dopravy. Kvalitní síť cyklostezek vytváří reálnou alternativu především pro dojíždějící z blízkých obcí. Významný potenciál představovali také návštěvníci území, přičemž lepší dostupnost turistických cílů po cyklostezkách může zvýšit podíl cyklistické dopravy.

Modernizace dopravního terminálu a související infrastruktury se týkala cílových skupin z řad obyvatel Jihlavské sídelní aglomerace, protože Jihlavu jako regionální centrum využívají prakticky všichni obyvatelé jejího zázemí. Významnou cílovou skupinu tvoří také návštěvníci regionu, pro které má význam zejména parkoviště P+R umožňující kombinovanou dopravu bez nutnosti zajištění autem do centra města.

V sociální oblasti intervence cílily na osoby sociálně vyloučené, osoby sociálním vyloučením ohrožené (obojí zejména v souvislosti se ztrátou bydlení, ale i z dalších důvodů) a osoby se zdravotním postižením. Zkapacitnění a zvýšení kvality sociálních služeb pro osoby bez přístřeší – ve formě pobytové i ambulantní – klientům významným způsobem napomáhá zmírnit dopady ztráty bydlení a zlepšit podmínky pro zvládnutí nepříznivé životní situace. Vybudování moderního centra sociálních služeb posílilo kapacity pro poskytování pomoci cílovým skupinám. Současně byly ve všech případech uspokojeny i potřeby osob se zdravotním postižením prostřednictvím bezbariérového přístupu a specializovaných služeb.

Modernizace muzejních expozic uspokojila potřeby jak vlastníků a správců kulturního dědictví, tak návštěvníků muzea.

Další intervence pozitivně ovlivnily cílové skupiny zahrnující obyvatele, návštěvníky, dojíždějící za prací a službami, uživatele veřejné dopravy, děti v předškolním vzdělávání i pedagogické pracovníky.

ZHODNOCENÍ, DO JAKÉ MÍRY JSOU VÝSTUPY A VÝSLEDKY A DOPADY REALIZACE ISG SKUTEČNĚ UDRŽITELNÉ

Na základě obsahové analýzy stanovených cílů a výstupů jednotlivých projektů z případových studií a dalších realizovaných projektů lze konstatovat, že výstupy, výsledky a dopady realizace ISG vykazují vysokou míru udržitelnosti.

Celková udržitelnost projektů je posílena vzájemnou provázaností a synergiemi. Jednotlivé investice nevznikaly izolovaně, ale jako součást integrovaného přístupu k rozvoji území. Projekty reagují na aktuální socioekonomické trendy, což zajišťuje jejich relevanci, potřebnost a tím i udržitelnost v budoucnosti.

V oblasti cyklistické infrastruktury je udržitelnost zajištěna především dlouhodobým charakterem vybudované infrastruktury. Cyklostezky, mostky, podchody a osvětlení představují trvalé investice s dlouhou životností, které nevyžadují zásadní reinvestice po řadu let za předpokladu vhodné údržby.

Do budoucna lze předpokládat další zvyšování využívání udržitelných forem dopravy. Z tohoto úhlu pohledu je tak v dohledné době zajištěna poptávka ze strany cílových skupin a udržitelnost užívání vytvořené infrastruktury.

Modernizace dopravního terminálu a související infrastruktury pro veřejnou dopravu vykazuje rovněž vysokou míru udržitelnosti. Fyzická infrastruktura včetně rekonstruovaných zastávek, bezbariérových přístupů, P+R parkoviště a přestupních terminálů má dlouhou životnost. Snížení závislosti na individuální automobilové dopravě představuje další faktor, který je v souladu s dlouhodobými trendy udržitelného městského rozvoje.

V sociální oblasti je udržitelnost zajištěna především institucionálním charakterem příslušných zařízení sociálních služeb. Rekonstruované objekty představují trvalou infrastrukturu s dlouhou životností. Udržitelnost je dále posílena kontinuitou potřeby sociálních služeb v regionu, přičemž demografické trendy a sociální problémy naznačují spíše růst poptávky po těchto službách než její pokles. Poskytovateli sociálních služeb v těchto zařízeních jsou subjekty s dlouhodobou historií, jež mají v této oblasti značné zkušenosti, takže se předpokládá profesionální zajišťování těchto služeb i do budoucna.

Vzdělávací infrastruktura má typicky velmi dlouhou životnost a dlouhodobou společenskou poptávku.

Udržitelnost naráží v některých případech na některá úskalí. Nejvýznamnějšími riziky jsou vnější faktory – především ekonomické, legislativní a politické změny, které mohou ovlivnit provozní možnosti jednotlivých zařízení.

Rizika pro udržitelnost jsou minimální a týkají se především technologických komponent, které budou vyžadovat pravidelné aktualizace, a provozních nákladů na údržbu infrastruktury. Klíčovým faktorem do budoucna však zůstává schopnost reagovat na technologický a legislativní vývoj a zajistit provozní stabilitu v měnících se podmínkách. Udržitelnost realizovaných projektů lze však odhadovat na další desetiletí.

3.4 ZHODNOCENÍ, DO JAKÉ MÍRY BYLY FINANČNÍ PROSTŘEDKY NA INTERVENCE VYNALOŽENY ÚČINNĚ A DO JAKÉ MÍRY PŘINESLY I NEPLÁNOVANÉ ÚČINKY

ZHODNOCENÍ, DO JAKÉ MÍRY ODPOVÍDAJÍ DOSAŽENÉ VÝSTUPY A VÝSLEDKY VÝŠI VYNALOŽENÝCH PROSTŘEDKŮ (VSTUPŮ) V DANÉM OPATŘENÍ ISG

Na základě získaných informací v rámci případových studií, ale i u ostatních intervencí lze konstatovat, že finanční prostředky na intervence byly vynaloženy s vysokou mírou účinnosti. Expertně lze hodnotit využití celkové částky určené pro nástroj IPRÚ v území IPRÚ JSA jako vysoce účinné. Výběrová řízení probíhala řádně a v případech, kdy se do výzev hlásilo více projektů, byly po dohodě upravovány alokace tak, aby se prostředky dostaly na všechny relevantní projekty. Situace byla obdobná u všech operačních programů, z nichž bylo čerpáno, přičemž nejvíce projektů bylo realizováno v rámci IROP.

ZHODNOCENÍ, DO JAKÉ MÍRY VEDLY INTERVENCE (PROJEKTY) K DOSAŽENÍ PŘEDEM NEPŘEDPOKLÁDANÝCH POZITIVNÍCH A NEGATIVNÍCH VÝSLEDKŮ

Díky intervencím došlo zejména k předem předpokládaným pozitivním výsledkům. V menší míře se však objevovaly i předem nepředpokládané negativní i pozitivní výsledky. Jednalo se však o běžné projektové nepředpokládané jevy.

Projekty vedly k několika významným nepředpokládaným pozitivním výsledkům, zejména v oblasti sociální změny a vnímání veřejného prostoru, které překročily rámec technické realizace. Zároveň se

během realizace objevily opakované, nepředpokládané negativní jevy, převážně technického, smluvního a organizačního rázu, které komplikovaly realizaci projektů, ale díky dobrému projektovému řízení žadatelů a realizátorů neohrožily dosažení cílů a výstupů.

Mezi příklad pozitivního efektu patří změna cílové skupiny jedné ze sociálních služeb, která nastala v důsledku zrušení vyloučené lokality v okolí rekonstruované budovy. Tento zásah do městského prostoru sice nebyl přímo zaměřen na sociální proměnu, přesto vedl ke zlepšení celkového prostředí a přilákal jiný typ uživatelů.

Dalším příkladem nepředpokládaného přínosu byla oblast architektury a veřejného prostoru. Rekonstrukce fasád u jedné z realizací byla původně vnímána jako ryze technický zásah. Výsledek však předčil očekávání – upravené fasády byly velmi pozitivně přijaty jak odbornou, tak laickou veřejností. Ukázalo se, že vizuální stránka rekonstrukce měla dobrý estetický dopad, což nebylo v projektové dokumentaci předem zvažováno jako hlavní cíl.

Na druhé straně realizace projektů přinesla řadu neočekávaných komplikací, převážně technického, smluvního nebo organizačního charakteru. Některé byly vyvolány vnějšími vlivy – například pandemie covidu-19 a válka na Ukrajině způsobily výrazný nárůst cen stavebních prací a materiálu, nestabilitu trhu a nedostatek dodavatelů, což vedlo ke zrušení výběrových řízení a zpoždění v řadě realizací. Opakovaně se vyskytovaly i problémy při zadávání veřejných zakázek – např. neúspěšná výběrová řízení u jednoho z projektů.

Další nepředpokládané negativní situace byly spojeny s koordinací stavby a provozu – například nutnost umožnit průjezd autobusů náhradní dopravy přes staveniště u jednoho z projektů omezila stavební práce a vedla ke zdržení navazujících etap. Vyskytly se také technické překážky, jako nevhodné podloží, nepředvídané skutečnosti při odkrytí konstrukcí či změny projektu, které si vyžádaly úpravy dokumentace a smluvních podmínek u dalšího z projektů. Přestože šlo o komplikace, které nebylo možné předem plně předvídat, ve většině případů se podařilo najít funkční řešení a projekty dokončit bez zásadního dopadu na jejich cíle a výstupy.

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

Intervence realizované v jednotlivých operačních programech vedly k vysoké míře dosahování vybraných specifických cílů ISG, které bylo možné podpořit z operačních programů. Mezi jednotlivé příklady za Integrovaný regionální operační program patří následující oblasti:

V oblasti cyklodopravy byl prostřednictvím IROP úspěšně naplněn zejména specifický cíl 2.2 zaměřený na rozvoj cyklodopravy jako ekologického a bezpečného prostředku pro dojížděku za prací i do školy. Realizované projekty zkvalitnily podmínky pro cyklodopravu propojením a doplněním dílčích úseků cyklostezek. Výsledkem je funkční síť cyklistické infrastruktury, která skutečně zmírnila identifikované problémy a dosáhla stanovených cílových hodnot indikátorů.

Oblast multimodální osobní dopravy rovněž dosáhla vysoké míry naplnění specifického cíle 2.1 zaměřeného na posílení multimodality a provázanosti dopravy aglomerace včetně řešení dopravy v klidu a preference hromadné dopravy. Díky IROP vznikla síť moderních přestupních uzlů ve spojení s P+R systémem, která komplexně zlepšila dostupnost města a zvýšila komfort cestujících. Projekty úspěšně posílily atraktivitu veřejné dopravy jako ekologické alternativy, přispěly ke zklidnění dopravy v centru a celkovému zlepšení kvality života ve městě. Cílové hodnoty indikátorů byly dosaženy a realizované aktivity mají prokazatelný pozitivní dopad.

V sociální oblasti byl prostřednictvím kombinace IROP pro infrastrukturu a OP Z pro neinvestiční intervence úspěšně naplněn specifický cíl 1.3 zaměřený na udržování sociální soudržnosti, rozvoj sociálních služeb a aktivity v oblasti sociálního začleňování a místní zaměstnanosti. Zkvalitnění zázemí

pro sociální služby představuje trvalý přínos pro nejzranitelnější skupiny obyvatel. Integrace investičních a neinvestičních intervencí vytváří synergický efekt, který zvyšuje celkovou efektivnost řešení sociálních problémů v regionu.

Oblast kvality společenského života přispěla k naplnění specifického cíle 1.2 zaměřeného na podporu podnikání a podnikavosti v klíčových oborech včetně spolupráce s výzkumnými pracovišti, školami a dalšími vzdělávacími organizacemi. Modernizace muzejních expozic prostřednictvím IROP představuje podporu významné paměťové instituce, která zkvalitňuje kulturní oblast regionu. Projekt dosáhl stanovených cílových hodnot indikátorů a jeho výstupy mají skutečný pozitivní dopad na kulturní život a vzdělávací možnosti v regionu.

Komplexní rozvoj území přispěl k naplnění specifického cíle 3.3 zaměřeného na zlepšení kvality a atraktivity městského prostředí. Koordinované investiční aktivity vedly k rozvoji konkrétní homogenní lokality, přičemž se podařilo zmírnit identifikované problémy a dosáhnout stanovených cílových hodnot indikátorů.

Zvláště pozitivním aspektem byla skutečnost, že všechny intervence byly realizovány v rámci integrovaného přístupu, který zajistil vzájemnou provázanost a synergické efekty jednotlivých projektů. Tato integrace zvýšila celkovou efektivnost vynaložených prostředků a přispěla k systémovému zlepšení situace v řešeném území.

Operační program Doprava přispěl projekty zaměřenými na rozšíření trolejbusové dopravy, což naplnilo zejména specifický cíl 2.1 Posílit multimodalitu a provázanost dopravy aglomerace (vč. řešení dopravy v klidu a preference hromadné dopravy).

Operační program Zaměstnanost podpořil zejména sociální služby. Projevily se zde výrazné synergické efekty s intervencemi z Integrovaného regionálního operačního programu. Výrazný příspěvek byl ke specifickému cíli 1.3 Udržovat sociální soudržnost, rozvíjet sociální služby a aktivity v oblasti sociálního začleňování a místní zaměstnanosti.

Tabulka 7: Celkové výdaje u jednotlivých operačních programů

OP	Specifický cíl OP	Počet projektů	Celkové výdaje
IROP	TC 04 Podpora přechodu na nízkouhlíkové hospodářství ve všech odvětvích	14	358 680 785
	TC 06 Ochrana životního prostředí a podpora účinného využívání zdrojů	1	33 000 000
	TC 07 Podpora udržitelné dopravy a odstraňování překážek v klíčových síťových infrastrukturách	9	192 135 626
	TC 09 Podpora sociálního začleňování a boj proti chudobě	7	124 210 553
	TC 10 Investice do vzdělávání, dovedností a celoživotního učení	1	35 000 000
OP D	TC 07 Podpora udržitelné dopravy a odstraňování překážek v klíčových síťových infrastrukturách	2	141 333 892
OP Z	03.2 Sociální začleňování a boj s chudobou	3	26 370 599

Zdroj: MS 2014+

Zároveň existovaly specifické cíle, které byly v ISg identifikované jako potřebné pro sídelní aglomeraci, avšak měly jen omezenou podporu z operačních programů. Jedná se hlavně o specifické cíle 3.1

Podporovat regeneraci brownfield a 3.2 Rozvíjet technickou infrastrukturu a realizovat protipovodňová opatření.

3.6 ZHODNOCENÍ, DO JAKÉ MÍRY VEDLY INTERVENCE V JEDNOTLIVÝCH OPERAČNÍCH PROGRAMECH K DOSAŽENÍ PŘIDANÉ HODNOTY NÁSTROJE IPRÚ

ZHODNOCENÍ, DO JAKÉ MÍRY VEDLA IMPLEMENTACE NÁSTROJE IPRÚ KE ZLEPŠENÍ MÍSTNÍ SPRÁVY, ZVLÁŠTĚ PRINCIPU PARTNERSTVÍ A SPOLUPRÁCE

Došlo k pozitivnímu prohloubení spolupráce mezi nositeli IPRÚ. S ohledem na aktuální absorpční kapacity a připravenost projektových záměrů byly mezi jednotlivými IPRÚ přesouvány alokace, ale i hodnoty indikátorů.

Podle provedených případových studií implementace nástroje IPRÚ vedla k částečnému zlepšení místní správy v oblasti partnerství a spolupráce, zejména díky:

- spolupráci v rámci Statutárního města Jihlava a dalších subjektů zejména v Jihlavě,
- využití komunitního plánování a konzultací s veřejností u vybraných projektů,
- synergickým efektům v návaznosti projektů.

Na druhou stranu se však projevily limity v rozšíření spolupráce mimo formální struktury IPRÚ, administrativní zátěž a rozdílná míra koordinace napříč projekty i aktéry. Potenciál nástroje IPRÚ pro podporu mezisektorové a územní spolupráce byl tedy využit v omezené míře. Projekty byly téměř výhradně zaměřeny na město Jihlava, což bylo z velké části dáno charakterem intervencí z operačních programů.

Ke spolupráci mezi jednotlivými obcemi ve zvýšené míře (nad rámec agendy IPRÚ) nedošlo.

Ke konzultacím s veřejností, cílovými skupinami došlo zejména v rámci konzultací při přípravě projektových záměrů, konzultovaly se všechny projekty.

Z případových studií ohledně přínosů IPRÚ vyplývá, že nástroj IPRÚ přinesl zejména efektivní finanční podporu a posílení spolupráce mezi klíčovými aktéry na lokální úrovni, což vedlo k rozvoji sociálních služeb a lepší dostupnosti služeb obyvatelům. Také se prohloubilo plánování projektů ve střednědobém časovém horizontu – existence strategie a nabídka dotací vyvolaly v území IPRÚ zejména v Jihlavě, systematickou přípravu projektů, které by bez vidiny potenciálu financování nebyly připravovány. Na druhé straně administrativní složitost a časová náročnost a tematická omezenost intervencí omezily některé potenciální přínosy a širší zapojení dalších partnerů. V menší míře se zapojili zejména partneři z menších venkovských obcí, které jsou však přitom součástí Jihlavské sídelní aglomerace a týkají se jich s tím spojené problémy a potřeby. Celkově však IPRÚ pomohl rozvíjet mezisektorovou spolupráci a vytvářet synergie, které by jednotlivé projekty samostatně nezvládly.

ZHODNOCENÍ, DO JAKÉ MÍRY IMPLEMENTACE NÁSTROJE IPRÚ PŘÍSPĚLA K INTEGROVANOSTI REALIZOVANÝCH PROJEKTŮ

K integrovanosti došlo u řady intervencí. Nejčastější bylo integrované řešení, které v rámci jednoho daného tématu např. bezpečnost dopravy, dopravní obslužnost, cyklodoprava, sociální služby společně řeší určitý problém s pomocí více menších projektů. Jednotlivě by intervence neměla tak velké dopady, jako když je realizováno projektů více. Integrovanost bylo možné pozorovat např. i u trolejové dopravy, kdy projekty různého zaměření (tratě, vozy, telematika) společně trolejovou dopravu zkvalitnily pro celé město a využívají ji i lidé za hranicemi sídelní aglomerace.

ZHODNOCENÍ, DO JAKÉ MÍRY PŘÍSPĚLY INTERVENCE (PROJEKTY) V JEDNOTLIVÝCH OPERAČNÍCH PROGRAMECH K DOSAŽENÍ SYNERGICKÝCH ÚČINKŮ, KTERÝCH BY NEBYLO DOSAŽENO PROSTŘEDNICTVÍM PROJEKTŮ INDIVIDUÁLNÍCH

Mezi hlavní synergické a integrované efekty patří fakt, že intervence cíleně probíhaly v jednom funkčním území, konkrétně hlavně přímo ve městě Jihlava. Výsledky projektů pak mohou využívat i uživatelé z nejbližšího okolí. Jedná se zejména např. o sociální služby, ale i o intervence zlepšující dopravní obslužnost a dostupnost. Dosáhlo se tak větších koncentrovaných efektů, než kdyby intervence byly více rozprostřeny. Díky realizaci IPRÚ také, prostřednictvím manažera, docházelo k cílené komunikaci a k posilování absorpční kapacity. Díky tomu mohlo být realizováno více projektů a došlo k administrativnímu zjednodušení pro žadatele.

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

ZHODNOCENÍ, JAKÝM ZPŮSOBEM SE DAŘILO NAPLŇOVAT INDIKÁTORY PŘÍRAZENÉ K JEDNOTLIVÝM STRATEGICKÝM CÍLŮM ISG

Indikátory byly stanoveny na úrovni opatření a ve většině případů byly díky intervencím úspěšně naplněny (viz kapitola 3.2 ZHODNOCENÍ, JAK PŘÍSPĚLA REALIZACE JEDNOTLIVÝCH OPATŘENÍ ISG K DOSAHOVÁNÍ HODNOT INDIKÁTORŮ).

Konkrétní indikátory na úrovni strategických cílů nebyly stanoveny.

ZHODNOCENÍ POSUNU V NAPLŇOVÁNÍ VIZE STRATEGIE ISG

Vize ze strategie ISg zněla:

Vize Jihlavská aglomerace v roce 2023:

Konkurenceschopná aglomerace krajského města Jihlavy jako živý organismus prosperující z klíčových hospodářských odvětví, z místní znalostní ekonomiky, ze sociální stability a z dobré dostupnosti a nabízející vysokou kvalitu života ve zdravém a bezpečném životním prostředí.

Vize byla doplněna globálním cílem.

Globální cíl:

Podpořit a upevnit ekonomickou sílu aglomerace krajského města Jihlavy sladěním nabídky a poptávky na trhu práce, podporou technického vzdělání na všech jeho úrovních a podpořením podnikání, podnikavosti a spolupráce aktérů a zároveň zajistit sociální soudržnost ve společnosti rozvojem sociálních služeb a aktivit v oblasti sociálního začleňování a místní zaměstnanosti. Zlepšit dostupnost a propustnost města podporou multimodality, ekologických forem dopravy a zvyšováním bezpečnosti. Zajistit kvalitní a funkční životní prostředí jako základní prvek pro zajištění udržitelnosti a vhodně využít a rozvíjet potenciál prostoru.

Lze konstatovat, že jednotlivé intervence napomohly a přiblížily naplnění jak vize jako celku, tak globálního cíle. V průběhu programového období nedocházelo k většímu posunu v dosahování vize. To však bylo způsobeno mj. i tím, že strategie ISg nebyla dostatečně saturována finančními alokacemi v operačních programech.

S relevantními aktéry bylo pracováno od začátku programového období a projekty byly realizovány průběžně.

3.8 ZHODNOCENÍ ÚZEMNÍHO POKRYTÍ INTERVENČÍ NÁSTROJE IPRÚ

ZHODNOCENÍ, JAK REALIZOVANÉ INTERVENČNÍ POKRYLY VYMEZENÉ ÚZEMÍ IPRÚ

Územní pokrytí intervencemi bylo téměř výhradně koncentrováno do Jihlavy. Výjimkou bylo město Třešť, kde byly realizovány 2 projekty. Jedna z cyklostezek byla realizována i v menších obcích. Nerovnoměrné rozložení částečně odpovídá velikostem a významu jednotlivých obcí a tematické nabídce intervencí ze strany operačních programů. Kromě Jihlavy se jednalo o významně menší obce – největší z nich Polná a Třešť měly více než 5 000 obyvatel.

Mezi jednotlivé obce, kde byly přes nástroj IPRÚ realizovány intervence, patří (v závorce je vždy uveden počet realizovaných projektů v dané obci):

- Jihlava (32x).
- Třešť (2x).
- Hodice – Jezdovice – Salavice – Kostelec (cyklostezka) (1x).

ZHODNOCENÍ PŘESAHŮ DO ÚZEMÍ MIMO IPRÚ

Přesahy do území mimo IPRÚ nebyly ve zvýšené míře identifikovány. K dopadům na širší území v rámci IPRÚ nedošlo. IPRÚ vzniklo jako funkční území. Jednotlivé intervence mají dopady spíše pro obyvatele území IPRÚ JSA a pro osoby v území dočasně pobývající např. návštěvníky. Specifikem bylo, že většina projektů byla realizována v Jihlavě s možnými dopady pro ostatní obce z území IPRÚ. O přesazích do území mimo IPRÚ však již lze hovořit pouze obtížně. Výjimkou mohou být např. pouze sociální služby, kdy díky častějšímu stěhování cílových skupin mohou mít intervence vliv i mimo území.

4. POUŽITÉ METODY

Ex-post evaluace vychází z kombinace kvalitativních i kvantitativních přístupů, metod a různorodých zdrojů dat a obsahové analýzy relevantních dokumentů.

Kvalitativní přístup

- Semistrukturované rozhovory se současnými i bývalými pracovníky Statutárního města Jihlavy – manažery IPRÚ.
- Řízená sebereflexe doplněná o vnější expertní pohled.
- Obsahová analýza strategických dokumentů (např. Integrovaná územní strategie).
- Syntéza zjištění napříč zdroji.
- Případové studie, vycházející z projektových žádostí, závěrečných zpráv o realizaci a dotazníků pro příjemce podpory.

Kvantitativní přístup

- Dotazníkové šetření mezi předkladateli projektových záměrů / členy pracovních skupin IPRÚ.
- Vyhodnocení dat vygenerovaných ze systému MS2014+.

Všechny metody byly kombinovány tak, aby poskytly komplexní pohled na fungování a výsledky IPRÚ v území IPRÚ JSA.

5. PŘÍPADOVÉ STUDIE

5.1 INTEGROVANÉ ŘEŠENÍ CYKLISTICKÉ DOPRAVY

ÚVOD

Identifikační údaje projektů

Název a číslo projektu/název OP	Cyklostezka a cyklotrasa G01 - úsek od kaštanové aleje po ul. Telečskou, Jihlava CZ.06.1.13/0.0/0.0/16_046/0017329 IROP
Žadatel	Statutární město Jihlava
Název ISg a opatření ISg	IPRÚ JSA, opatření 2.2.1 Rozvoj páteřních cyklostezek a cyklotras a podpora cyklodojízdky
Celkové způsobilé výdaje	9 762 826,74
z toho dotace EU	8 298 402,72
WWW projektu	https://www.jihlava.cz/cyklostezka-a-cyklotrasa-g01-usek-od-kastanove-aleje-po-ul-teleckou-jihlava/d-553823
Termín realizace projektu	14.06.2022 30.06.2023

Název a číslo projektu/název OP	Cyklostezka G01 - U Koželuhů, Jihlava CZ.06.1.13/0.0/0.0/16_046/0016850 IROP
Žadatel	Statutární město Jihlava
Název ISg a opatření ISg	IPRÚ JSA, opatření 2.2.1 Rozvoj páteřních cyklostezek a cyklotras a podpora cyklodojízdky
Celkové způsobilé výdaje	4 895 863,67
z toho dotace EU	4 161 484,11
WWW projektu	https://www.jihlava.cz/cyklostezka-g01-u-kozeluhu-jihlava/d-552236
Termín realizace projektu	08.09.2020 30.09.2022

Název a číslo projektu/název OP	Cyklostezka G01 - úsek od odbočky na Hosov po kaštanovou alej, Jihlava CZ.06.1.13/0.0/0.0/16_046/0014297 IROP
Žadatel	Statutární město Jihlava
Název ISg a opatření ISg	IPRÚ JSA, opatření 2.2.1 Rozvoj páteřních cyklostezek a cyklotras a podpora cyklodojízdky
Celkové způsobilé výdaje	4 737 885,61
z toho dotace EU	4 027 202,76
WWW projektu	https://www.jihlava.cz/cyklostezka-g01-usek-od-odbocky-na-hosov-po-kastanovou-alej-jihlava/d-540610
Termín realizace projektu	09.04.2020 30.09.2020

Název a číslo projektu/název OP	Cyklostezka G02 - ul. U Rybníků - ul. Křížíkova, Jihlava CZ.06.1.13/0.0/0.0/16_046/0014555 IROP
Žadatel	Statutární město Jihlava
Název ISg a opatření ISg	IPRÚ JSA, opatření 2.2.1 Rozvoj páteřních cyklostezek a cyklotras a podpora cyklodojízdky
Celkové způsobilé výdaje	6 465 676,58
z toho dotace EU	5 495 825,09
WWW projektu	https://www.jihlava.cz/cyklostezka-g02-ul-u-rybnicku-ul-krizikova-jihlava/d-541796
Termín realizace projektu	03.02.2020 31.12.2020

Název a číslo projektu/název OP	Cyklostezka G04 ul. Mlýnská - Helenínská, Jihlava CZ.06.1.13/0.0/0.0/16_046/0017325 IROP
Žadatel	Statutární město Jihlava
Název ISg a opatření ISg	IPRÚ JSA, opatření 2.2.1 Rozvoj páteřních cyklostezek a cyklotras a podpora cyklodojízdky
Celkové způsobilé výdaje	36 924 236,48
z toho dotace EU	31 385 601,00
WWW projektu	https://www.jihlava.cz/cyklostezka-g04-ul-mlynska-heleninska-jihlava/d-555322
Termín realizace projektu	28.11.2018 17.02.2023

Název a číslo projektu/název OP	Cyklostezka Hodice - Třešť - Jezdovice - Salavice - Kostelec, 1. etapa CZ.06.1.13/0.0/0.0/16_046/0012628 IROP
Žadatel	Město Třešť
Název ISg a opatření ISg	IPRÚ JSA, opatření 2.2.1 Rozvoj páteřních cyklostezek a cyklotras a podpora cyklodojízdky
Celkové způsobilé výdaje	45 100 000,00
z toho dotace EU	38 335 000,00
WWW projektu	https://www.jihlava.cz/cyklostezka-hodice-trest-jezdovice-salavice-kostelec-i-etapa/d-560725
Termín realizace projektu	25.09.2015 28.02.2023

Název a číslo projektu/název OP	Cyklostezka R08 Jihlava - Pávov (průmyslová zóna - sever) CZ.06.1.37/0.0/0.0/16_046/0008293 IROP
Žadatel	Statutární město Jihlava
Název ISg a opatření ISg	IPRÚ JSA, opatření 2.2.1 Rozvoj páteřních cyklostezek a cyklotras a podpora cyklodojízdky

Celkové způsobilé výdaje	60 000 000,00
z toho dotace EU	51 000 000,00
WWW projektu	https://www.jihlava.cz/cyklostezka-r08-jihlava-pavov-prumyslova-zona-sever/d-529071
Termín realizace projektu	15.05.2018 30.09.2020

Název a číslo projektu/název OP	Smíšená stezka pro pěší a cyklisty a cyklostezka - průmyslový park, Jihlava CZ.06.1.37/0.0/0.0/16_046/0008915 IROP
Žadatel	Statutární město Jihlava
Název ISg a opatření ISg	IPRÚ JSA, opatření 2.2.1 Rozvoj páteřních cyklostezek a cyklotras a podpora cyklodojízdky
Celkové způsobilé výdaje	7 728 621,10
z toho dotace EU	6 569 327,93
WWW projektu	https://www.jihlava.cz/smisena-stezka-pro-pesi-a-cyklisty-a-cyklostezka-prumyslovy-park-jihlava/d-529529
Termín realizace projektu	31.07.2017 30.09.2020

Důvod a způsob výběru integrovaného řešení zpracovaného do podoby případové studie

Statutární město Jihlava a okolní obce dlouhodobě řešily oblast rozvoje cyklodopravy s cílem vytvořit vhodné podmínky pro bezpečný a komfortní pohyb cyklistů a zvýšení podílu této ekologické formy dopravy na celkové mobilitě ve městě. Budování cyklistických stezek a tras bylo realizováno na základě zpracovaného Generelu cyklistické dopravy města Jihlavy.

Díky projektům vybraným do případové studie došlo k integrovanému řešení založenému na síti více menších projektů. Bylo realizované více projektů na obdobné téma, díky čemuž došlo k výraznému zlepšení podmínek pro cyklodopravu. Došlo k vzájemnému propojení dílčích cyklostezek.

Metodologie zpracování případové studie (využité metody, zdroje)

Metody:
• Obsahová analýza • Syntéza • Dotazníková šetření
Zdroje:
• Závěrečné zprávy o realizaci projektů • Žádosti o podporu

VÝCHOZÍ SITUACE – POPIS PROBLÉMU

Projekty cyklostezek v Jihlavě reagovaly na dlouhodobě nevyhovující stav cyklistické infrastruktury, která neumožňovala bezpečný, komfortní a plynulý pohyb cyklistů v rámci města i ve směru na okolní obce. Hlavním cílem projektů bylo zajištění bezpečných a přímých spojení mezi jednotlivými částmi města (zejména Hosov, Vysoká, Popice, Pávov) a centrem Jihlavy, a to zejména v místech, kde dnes dochází ke kolizím s intenzivní automobilovou dopravou.

Mezi klíčové problémy, které projekty řešily, patřilo:

- Chybějící bezpečné spojení jižní části města s centrem, zejména v lokalitách s novou bytovou výstavbou a školskými zařízeními.
- Vysoké dopravní zatížení komunikací, které cyklisté museli sdílet s auty (např. ulice Pelhřimovská, Žižkova, Fibichova), včetně rizikových křížení (např. s komunikací II/602).
- Nedostatečné návaznosti na páteřní cyklotrasy (např. G01) a chybějící propojení na síť již realizovaných úseků, čímž byla omezena celková funkčnost městské cyklistické sítě.
- Vysoká frekvence dopravy a chybějící oddělená komunikace pro bezpečný pohyb cyklistů v průmyslové zóně, chybějící bezpečné propojení průmyslové zóny a průmyslového parku s hlavním vlakovým nádražím v Jihlavě.
- Nedostatečný komfort a pocit bezpečí, který odrazoval část obyvatel od využívání kola jako dopravního prostředku – docházelo tak k preferenci automobilové dopravy, čímž se zvyšovalo zatížení silnic i emise ve městě.

POPIS INTEGROVANÉHO ŘEŠENÍ V RÁMCI ISG

Význam projektu/projektů na naplnění specifického cíle ISg (ve smyslu velmi – středně – málo – vůbec)

Integrované řešení jako celek přispělo velmi k naplnění specifického cíle ISg 2.2 Rozvíjet cyklodopravu jako ekologický a bezpečný prostředek pro dojíždku za prací, do školy i za službami.

Vazba na další projekty/opatření ISg (související významné integrující projekty; mimo výše uvedené) ve struktuře:

Realizované projekty úzce souvisely s dalšími projekty na bezpečnost dopravy, které byly primárně zaměřené na pěší dopravu. Jednalo se o opatření 2.3.1 Podpora opatření ke zvýšení bezpečnosti a průchodu územím. Byla zde identifikovaná vazba také v rámci koincidenční matice ISg. Příbuznost a vazba spočívala zejména ve společném tématu. Dohromady projekty zvyšovaly bezpečnost cyklodopravy a pěší dopravy v celém řešeném území. V rámci ISg byla dále identifikovaná vazba na opatření 3.3.1 a 3.2.1, kde však nebyly realizovány žádné projekty. Vazba existovala na opatření 2.1.1 Výstavba a rekonstrukce dopravních terminálů, kde byl konkrétně realizován projekt Dopravní terminál - ul. Na Dolech. Vazba spočívala v propojení cyklistické a veřejné hromadné dopravy. Další vazba byla identifikována na opatření 2.1.2 Rozšíření trolejové dopravy a ekologizace vozového parku MHD, v němž došlo k zavedení dalšího druhu udržitelné dopravy (trolejové) k průmyslové zóně.

Název a číslo projektu/název OP	Dopravní terminál - ul. Na Dolech, Jihlava CZ.06.1.37/0.0/0.0/16_046/0008077 IROP
Žadatel	Statutární město Jihlava
Název ISg a opatření ISg	IPRÚ JSA, opatření 2.1.1 Výstavba a rekonstrukce dopravních terminálů
Celkové způsobilé výdaje	7 675 038,18
z toho dotace EU	6 523 782,45
WWW projektu	https://www.jihlava.cz/dopravni-terminal-ul-na-dolech-jihlava/d-529074
Termín realizace projektu	15.04.2018 30.09.2019

Název a číslo projektu/název OP	Rozšíření trolejbusové dopravy Jihlava - sever CZ.04.1.40/0.0/0.0/18_061/0000396 OPD
Žadatel	Statutární město Jihlava
Název ISg a opatření ISg	IPRÚ JSA, opatření 2.1.2 Rozšíření trolejové dopravy a ekologizace vozového parku MHD
Celkové způsobilé výdaje	124 646 000,00 Kč
z toho dotace EU	105 949 100,00 Kč
WWW projektu	https://www.jihlava.cz/rozsireni-trolejbusove-dopravy-jihlava-sever/d-544454
Termín realizace projektu	19.10.2021 20.12.2022

Název a číslo projektu/název OP	Bezpečnost dopravy na přechodech pro chodce, Jihlava CZ.06.1.37/0.0/0.0/16_046/0008070 IROP
Žadatel	Statutární město Jihlava
Název ISg a opatření ISg	IPRÚ JSA, opatření 2.3.1 Podpora opatření ke zvýšení bezpečnosti a průchodu městem
Celkové způsobilé výdaje	6 998 886,91 Kč
z toho dotace EU	5 949 053,87 Kč
WWW projektu	https://www.jihlava.cz/bezpecnost-dopravy-na-prechodech-pro-chodce-jihlava/d-529073
Termín realizace projektu	14.11.2016 31.12.2018

Název a číslo projektu/název OP	Zvýšení bezpečnosti dopravy v Jihlavě CZ.06.1.37/0.0/0.0/16_046/0010036 IROP
Žadatel	Statutární město Jihlava
Název ISg a opatření ISg	IPRÚ JSA, opatření 2.3.1 Podpora opatření ke zvýšení bezpečnosti a průchodu městem
Celkové způsobilé výdaje	8 388 118,05 Kč
z toho dotace EU	7 129 900,34 Kč
WWW projektu	https://www.jihlava.cz/zvyseni-bezpecnosti-dopravy-v-jihlave/d-529530/p1=103674
Termín realizace projektu	09.08.2018 30.09.2019

Název a číslo projektu/název OP	Zvýšení bezpečnosti dopravy v Jihlavě - II. etapa CZ.06.1.13/0.0/0.0/16_046/0014666 IROP
Žadatel	Statutární město Jihlava
Název ISg a opatření ISg	IPRÚ JSA, opatření 2.3.1 Podpora opatření ke zvýšení bezpečnosti a průchodu městem
Celkové způsobilé výdaje	2 926 329,66 Kč
z toho dotace EU	2 487 380,21 Kč
WWW projektu	https://www.jihlava.cz/zvyseni-bezpecnosti-dopravy-v-jihlave-ii-etapa/d-545177/p1=103674
Termín realizace projektu	03.12.2020 31.08.2021

Název a číslo projektu/název OP	Zvýšení bezpečnosti dopravy v Jihlavě - III. etapa CZ.06.1.13/0.0/0.0/16_046/0016727 IROP
Žadatel	Statutární město Jihlava
Název ISg a opatření ISg	IPRÚ JSA, opatření 2.3.1 Podpora opatření ke zvýšení bezpečnosti a průchodu městem
Celkové způsobilé výdaje	22 327 406,86 Kč
z toho dotace EU	18 978 295,83 Kč
WWW projektu	https://www.jihlava.cz/zvyseni-bezpecnosti-dopravy-v-jihlave-iii-etapa/d-548676/p1=103674
Termín realizace projektu	30.04.2021 30.09.2022

Název a číslo projektu/název OP	Zvýšení bezpečnosti dopravy v Jihlavě - IV. etapa CZ.06.1.13/0.0/0.0/16_046/0017535 IROP
Žadatel	Statutární město Jihlava
Název ISg a opatření ISg	IPRÚ JSA, opatření 2.3.1 Podpora opatření ke zvýšení bezpečnosti a průchodu městem
Celkové způsobilé výdaje	20 978 253,88 Kč
z toho dotace EU	17 831 515,79 Kč
WWW projektu	https://www.jihlava.cz/zvyseni-bezpecnosti-dopravy-ii-jihlave-iv-etapa/d-567821
Termín realizace projektu	12.01.2022 31.07.2023

Název a číslo projektu/název OP	Zvýšení bezpečnosti dopravy v průmyslovém parku, Jihlava CZ.06.1.37/0.0/0.0/16_046/0008069 IROP
Žadatel	Statutární město Jihlava
Název ISg a opatření ISg	IPRÚ JSA, opatření 2.3.1 Podpora opatření ke zvýšení bezpečnosti a průchodu městem
Celkové způsobilé výdaje	16 099 536,95 Kč
z toho dotace EU	13 684 606,40 Kč
WWW projektu	https://www.jihlava.cz/zvyseni-bezpecnosti-dopravy-v-prumyslovem-parku-jihlava/d-529072
Termín realizace projektu	31.07.2017 31.12.2018

CÍL PROJEKTU/PROJEKTŮ (PŘÍP. OČEKÁVANÝ VÝSLEDEK)

Výstavbou nových úseků cyklostezek se usilovalo o podporu ekologické dopravy, zvýšení bezpečnosti cyklistů a celkové zlepšení dopravní dostupnosti za prací, vzděláním i službami. Projekty přispívaly také k propojení města s jeho přirozeným zázemím v rámci Jihlavské sídelní aglomerace.

Mezi hlavní a konkrétní cíle v jednotlivých projektech patřilo:

- Zvýšit podíl udržitelných forem dopravy.
- Podpořit cyklistickou dopravu jako klíčovou součást městské mobility.
- Zvýšit bezpečnost cyklistů, zejména odklonem z frekventovaných a nepřehledných komunikací.

- Zlepšit životní prostředí snížením využívání automobilové dopravy.
- Podpořit zdraví obyvatel skrze větší využívání ekologické dopravy na krátké vzdálenosti.
- Vybudování a zkvalitnění infrastruktury pro nemotorovou dopravu.
- Zvýšení počtu cyklistů, kteří využívají kolo k dopravě do zaměstnání, škol a za službami.
- Bezpečné cyklistické propojení různých částí Jihlavy (např. centrum, Hosov, Vysoká, Popice, Pávov, průmyslová zóna, ulice Telečská, Zahradní, Polenská, Průmyslová, průmyslový park).
- Oddělení cyklistické dopravy od dopravy motorové.
- Zvýšení plynulosti a bezpečnosti silničního provozu díky přesunu části dopravy z aut na kola.

POPIS REALIZOVANÝCH AKTIVIT, ZAPOJENÍ CÍLOVÝCH SKUPIN (VČETNĚ JEJICH KVANTIFIKACE)

V rámci integrovaného řešení vznikla na různých místech aglomerace nová infrastruktura pro cyklo dopravu. Konkrétně se aktivity týkaly vybudování následující infrastruktury:

- stezka pro cyklisty podél silnice II/602 a ulice U Hřbitova od kaštanové aleje po ulici Telečskou (včetně úpravy mostu a osvětlení přechodu);
- stezka pro cyklisty a chodce se smíšeným provozem mezi ulicemi U Koželuhů a Fibichova podél Koželužského potoka s napojením na další úsek cyklostezky a křížení s místními komunikacemi ulic U Dvora a U Koželuhů;
- stezka pro cyklisty v části podél vysoce frekventované silnice II/602 (včetně terénních úprav);
- dva úseky cyklostezky s napojením na stávající cyklostezky:
 - první úsek podél Koželužského potoka kolem garáží u ulice Tovární přes Koželužský potok, kde se napojuje na cyklostezku podél obchodního centra City park,
 - druhý úsek od křižovatky ulic Křížíkova a U Rybníčků po křížení s mostkem ve směru k ulici Křížíkova (smíšená stezka) a dále podél dětského dopravního hřiště za řeku Jihlávku (samostatná cyklostezka), kde se napojuje na stávající asfaltovou komunikaci;
- cyklostezka z ulice Mlýnská, kde navazuje na stávající cyklostezku, k lávce přes řeku Jihlavu v ulici Helenínská, kde se propojuje s dalšími cyklostezkami (včetně vybudování opěrné zdi a zpevnění břehové hrany koryta řeky);
- tři úseky cyklostezky (Hodice – Třešť, Třešť, Jezdovice – Salavace), včetně mostků či podchodu pod silnicí, stojanů na kola a laviček;
- komunikace, řešená převážně jako samostatná stezka pro cyklisty a částečně jako stezka pro cyklisty a chodce se společným provozem, z města Jihlavy k průmyslové zóně – sever (včetně podjezdu, lávky, osvětleného přejezdu, parkovacích míst pro kola);
- tři úseky cyklostezek v průmyslovém parku v Hruškových Dvorech (včetně veřejného osvětlení):
 - první úsek od křižovatky v jihovýchodní části průmyslového ke stávající cyklostezce,
 - druhý úsek na opačném konci stávající cyklostezky podél ulice Průmyslová až k vjezdu do areálu společnosti KRONOSPAN,
 - třetí úsek vede mezi areály v průmyslovém parku a propojuje ulici Havlíčkova v blízkosti železničního přejezdu u hlavního nádraží ČD a stávající cyklostezku.

Mezi zapojené cílové skupiny patřili:

- obyvatelé,

- návštěvníci,
- dojíždějící za prací a službami.

Zkvalitnění infrastruktury pro cyklodopravu přineslo pozitivní efekty zejména obyvatelům Jihlavy (54 624 osob v roce 2024) a okolí. Ale vzhledem k tomu, že byla Jihlava významným centrem regionu, bylo možné do cílové skupiny zahrnout obyvatelstvo celé Jihlavské sídelní aglomerace (kromě již zmíněné Jihlavy se jednalo o dalších 52 134 osob).

Jihlava jako krajské město byla také významným centrem dojížděky za prací a službami. Podle údajů ze Sčítání lidu, domů a bytů v roce 2021 dojíždělo do Jihlavy celkem 22 717 osob (z toho 17 849 osob za prací a 4 868 osob do škol). Na kole dojíždělo pouze 68 z nich. Výrazně převažují automobily (12 452 osob), autobus využívá 3 365 osob. Vlak nebo MHD využívaly jen stovky osob. Je pravděpodobné, že kvalitnější síť cyklostezek bude – zejména pro dojíždějící z blízkých obcí – motivací k upřednostnění nemotorové dopravy.

Návštěvníci území sice využívali převážně motorovou dopravu, ale lepší dostupnost turistických cílů po cyklostezkách může výrazně napomoci zvýšení podílu dopravy cyklistické. V hromadných ubytovacích zařízeních na území ORP Jihlava se za rok 2024 podle Českého statistického úřadu ubytovalo přibližně 76 tisíc osob. Jednodenních návštěvníků bylo však řádově více, různé turistické cíle v Jihlavské sídelní aglomeraci navštívilo podle údajů agentury CzechTourism celkem 689 tisíc osob.

POPIS ŘEŠENÝCH PROBLÉMŮ PŘI REALIZACI PROJEKTU

Při realizaci projektů se vyskytly dílčí problémy, u nichž se však zpravidla našlo řešení. Mezi příklady problémů patří následující:

- Problém: Zhotovitel nedodržel smluvní termín dokončení stavby a zároveň neprodloužil stavebně-montážní pojištění.
 - Řešení: Uplatnění smluvní pokuty vůči zhotoviteli.
- Problém: Po otevření výkopu se ukázalo, že podmínky neumožňují realizaci dle projektu.
 - Řešení: Změna směrového i výškového vedení trasy ve spolupráci s projektantem, bez dopadu na cíle projektu.
- Problém: Původně plánované využití stávajícího povrchu nebylo možné kvůli jeho poškození a nestabilnímu podloží.
 - Řešení: Úprava podloží i povrchu pro zajištění kvality cyklostezky.
- Problém: Cyklostezka měla vést přes místo plánovaného přístupu k budoucímu rodinnému domu.
 - Řešení: Posunutí začátku cyklostezky a vedení cyklotrasy po místní komunikaci – změna neměla dopad na indikátory projektu.
- Problém: Během stavby došlo ke změnám oproti původnímu zadání.
 - Řešení: Upravena smlouva formou dodatku, dokumentace byla doložena poskytovateli dotace.
- Problém: Kontrola CRR odhalila chyby v ocenění položek, zhotovitel však odmítl podepsat dodatek k nápravě.
 - Řešení: Opakované výzvy ze strany města zůstaly bez odezvy – dodatek nebyl uzavřen.
- Problém: Zhotovitel namítal nevhodné pokyny investora, což může mít vliv na délku trvání projektu.

- Řešení: Odborné posouzení, konzultace s poskytovatelem dotace a příprava žádosti o změnu termínu realizace.

VÝSTUPY/PRODUKTY, VÝSLEDKY A KLÍČOVÉ FAKTORY JEJICH DOSAŽENÍ

Na území byla realizována rozsáhlá síť nových cyklistických tras, které výrazně zlepšily podmínky pro aktivní a udržitelnou a bezpečnou mobilitu.

Byla vybudována řada samostatných cyklostezek i smíšených stezek pro chodce a cyklisty, a to včetně potřebných terénních úprav, mostků, lávek, podchodů pod komunikacemi a osvětlení. V některých případech byly stezky doplněny o mobiliář, jako jsou stojany na kola a lavičky.

Síť cyklostezek byla rozšířena i v průmyslovém parku, kde vznikly tři nové úseky, z nichž dva navazují na již existující infrastrukturu a jeden je koncipován jako smíšená stezka pro pěší a cyklisty. Nová cyklostezka (částečně samostatná a částečně jako stezka pro cyklisty a chodce) propojila město s průmyslovou zónou – sever, kde sídlí největší zaměstnavatel jihlavské sídelní aglomerace.

Tyto projekty společně propojené do jednoho integrovaného řešení zaměřeného na cyklodopravu přispěly ke zlepšení dostupnosti klíčových lokalit, zvýšení bezpečnosti cyklistů i chodců a podpoře ekologicky šetrných způsobů dopravy. Celkově posílily propojení jednotlivých částí celého území.

Klíčovými faktory k dosažení výstupů/produktů byl především průběžný monitoring absorpční kapacity, pravidelná komunikace se žadateli. Velmi dobrá byla i práce řídicího výboru a jednotlivých pracovních skupin. Klíčovým faktorem byl také dobrý projektový management ze strany realizátorů projektu, jelikož v průběhu realizace bylo potřeba vyřešit řadu problémů.

Důležitým faktorem byla i zvyšující se intenzita dopravy a tím větší poptávka ze strany cílových skupin pro rozšiřování obdobných typů dopravy.

ZHODNOCENÍ PLNĚNÍ INDIKÁTORŮ VÝSTUPU/VÝSLEDKU (NÁRODNÍHO ČÍSELNÍKU INDIKÁTORŮ), PŘÍPADNĚ INDIVIDUÁLNĚ ZVOLENÝCH INDIKÁTORŮ

Dosažené indikátory kvantifikují výstupy a výsledky projektů realizovaných v rámci zvoleného integrovaného řešení. Všechny stanovené indikátory byly úspěšně naplněny. Jedná se o součet cílových hodnot ze všech projektů zahrnutých do integrovaného řešení.

Tabulka 8: Zhodnocení plnění indikátorů

Kód	Indikátor	Cílová hodnota	Dosažená hodnota (abs.)	Dosažená hodnota (%)
76100	Délka nově vybudovaných cyklostezek a cyklotras (km)	10,132	10,168	100,36

Zdroj: Vlastní zpracování na základě interních materiálů IPRÚ JSA

ZÁVĚR – ZHODNOCENÍ NAPLNĚNÍ CÍLŮ PROJEKTU

Díky realizaci projektů v rámci integrovaného řešení byly v řešeném území zkvalitněny podmínky pro cyklodopravu. Dílčí úseky cyklostezek byly propojeny a doplněny.

Cíle projektů zahrnutých do integrovaného řešení byly naplněny. Podařilo se zmírnit identifikované problémy. Cílové hodnoty indikátorů byly úspěšně dosaženy. Aktivita byly realizovány a realizované výstupy mají skutečný pozitivní dopad na kvalitu života obyvatel.

ZHODNOCENÍ DOPADU PROJEKTU/INTEGROVANÉHO ŘEŠENÍ

Na území došlo k systematickému rozšíření cyklistické infrastruktury, které zásadně proměnilo možnosti nemotorové dopravy v Jihlavě a jejím okolí. Vybudováním nové sítě cyklostezek a smíšených stezek pro chodce a cyklisty vzniklo bezpečné a komfortní propojení centra města se sídlištěm, průmyslovými zónami a přilehlými částmi města, jako je například Pávov.

Tato infrastruktura umožnila odklon cyklistů z hlavních a frekventovaných silnic, čímž došlo k výraznému zvýšení bezpečnosti provozu a zároveň se posílila cyklodoprava jako ekologická alternativa k automobilové dopravě. Zároveň byly vytvořeny lepší podmínky pro každodenní dojíždění za prací či službami, zejména do průmyslových zón.

Díky novým stezkám, podjezdům, mostkům, osvětlení a doplňkovému mobiliáři se podařilo zvýšit atraktivitu cyklodopravy, rozšířit možnosti pohybu po městě i mimo něj a podpořit zdravější životní styl obyvatel. To vše vede ke snížení zatížení životního prostředí, omezení individuální automobilové dopravy a celkovému zlepšení kvality života ve městě.

ZHODNOCENÍ ÚČELNOSTI VYNALOŽENÝCH FINANČNÍCH PROSTŘEDKŮ (TJ. DO JAKÉ MÍRY INTERVENCE SPLNILA SVŮJ ÚČEL, VE SMYSLU EVALUAČNÍCH OTÁZEK V ČÁSTI 3)

Vynaložení finančních prostředků lze hodnotit jako vysoce účelné. V oblasti cyklistické infrastruktury byla realizována rozsáhlá síť nových cyklistických tras, která zlepšila podmínky pro aktivní a udržitelnou mobilitu. Vybudování samostatných cyklostezek i smíšených stezek pro chodce a cyklisty, včetně všech potřebných doprovodných prvků jako jsou mostky, podchody, osvětlení a mobiliář, naplnilo plánované cíle. Rozšíření sítě cyklostezek v průmyslovém parku a vybudování cyklostezky k průmyslové zóně – sever přispělo ke komplexnímu propojení jednotlivých částí území a zvýšilo bezpečnost i dostupnost klíčových lokalit.

V oblasti cyklistické infrastruktury intervence směřovaly na obyvatele, návštěvníky i dojíždějící za prací a službami. Největší přínos zaznamenali obyvatelé jihlavské sídelní aglomerace, což byl významný potenciál pro zvýšení využívání cyklistické dopravy. Kvalitní síť cyklostezek vytvořila reálnou alternativu především pro dojíždějící z blízkých obcí. Významný potenciál představovali také návštěvníci území, přičemž lepší dostupnost turistických cílů po cyklostezkách může zvýšit podíl cyklistické dopravy.

ZHODNOCENÍ ÚČINNOSTI VYNALOŽENÝCH FINANČNÍCH PROSTŘEDKŮ A ZHODNOCENÍ DO JAKÉ MÍRY PŘINESLY I NEPLÁNOVANÉ (POZITIVNÍ I NEGATIVNÍ) ÚČINKY – VE SMYSLU EVALUAČNÍCH OTÁZEK V ČÁSTI 3

Finanční prostředky na intervence byly vynaloženy s vysokou mírou účinnosti. Expertně lze hodnotit využití celkové částky určené v rámci této případové studie jako vysoce účinné. Neplánované účinky se ve vyšší míře neprojevily. Mezi příklady dílčích neplánovaných negativních účinků lze řadit běžné projektové problémy, které však byly v průběhu realizace odstraněny (viz POPIS ŘEŠENÝCH PROBLÉMŮ PŘI REALIZACI PROJEKTU).

5.2 PODPORA MULTIMODÁLNÍ OSOBNÍ DOPRAVY

ÚVOD

Identifikační údaje projektu/projektů

Název a číslo projektu/název OP	Vybudování parkoviště P+R, ul. Žižkova, Jihlava CZ.06.1.37/0.0/0.0/16_046/0008078 IROP
Žadatel	Statutární město Jihlava
Název ISg a opatření ISg	IPRÚ JSA, opatření 2.1.3 Řešení parkování v Jihlavě P+R, P+G
Celkové způsobilé výdaje	14 572 435,48
z toho dotace EU	12 386 570,15
WWW projektu	https://www.jihlava.cz/vybudovani-parkoviste-p-r-ul-zizkova-jihlava/d-528704
Termín realizace projektu	15.04.2018 31.12.2019

Název a číslo projektu/název OP	Dopravní terminál - ul. Na Dolech, Jihlava CZ.06.1.37/0.0/0.0/16_046/0008077 IROP
Žadatel	Statutární město Jihlava
Název ISg a opatření ISg	IPRÚ JSA, opatření 2.1.1 Výstavba a rekonstrukce dopravních terminálů
Celkové způsobilé výdaje	7 675 038,18
z toho dotace EU	6 523 782,45
WWW projektu	https://www.jihlava.cz/dopravni-terminal-ul-na-dolech-jihlava/d-529074
Termín realizace projektu	15.04.2018 30.09.2019

Název a číslo projektu/název OP	Dopravní terminál - ul. Havlíčkova, Jihlava CZ.06.1.13/0.0/0.0/16_046/0017498 IROP
Žadatel	Statutární město Jihlava
Název ISg a opatření ISg	IPRÚ JSA, opatření 2.1.1 Výstavba a rekonstrukce dopravních terminálů
Celkové způsobilé výdaje	5 019 551,00
z toho dotace EU	4 266 618,35
WWW projektu	https://www.jihlava.cz/dopravni-terminal-ul-havlickova-jihlava/d-552656
Termín realizace projektu	01.05.2022 31.12.2022

Název a číslo projektu/název OP	Dopravní terminál - nádraží ČD - ul. Havlíčkova, Jihlava CZ.06.1.13/0.0/0.0/16_046/0017503 IROP
Žadatel	Statutární město Jihlava

Název ISg a opatření ISg	IPRÚ JSA, opatření 2.1.1 Výstavba a rekonstrukce dopravních terminálů
Celkové způsobilé výdaje	15 800 000,00
z toho dotace EU	13 430 000,00
WWW projektu	https://www.jihlava.cz/dopravni-terminal-nadrazi-cd-ul-havlickova-jihlava/d-552657/p1=103689
Termín realizace projektu	01.06.2022 01.08.2023

Důvod a způsob výběru projektu/integrovaného řešení zpracovaného do podoby případové studie

Projekty byly vybrány do případové studie na základě jejich tematické příbuznosti. Jednotlivé vybrané projekty neměly možnost dosáhnout velkých dopadů do území. Pokud jich však bylo realizováno více, jejich dopady se zvyšují.

Jednotlivé dopravní terminály jsou v případové studii doplněné parkovištěm P a R, jelikož dohromady synergicky řeší zlepšení multimodální dopravy. Společně projekty umožňují kombinaci individuální automobilové dopravy a veřejné hromadné dopravy.

Metodologie zpracování případové studie (využité metody, zdroje)

Metody: • Obsahová analýza • Syntéza • Dotazníková šetření
Zdroje: • Závěrečné zprávy o realizaci projektů • Žádosti o podporu

VÝCHOZÍ SITUACE – POPIS PROBLÉMU

Hlavním společným problémem, na který projekty spadající pod toto integrované řešení reagovaly, byla částečná absence uceleného systému přestupních uzlů na území krajského města Jihlavy. Tento nedostatek způsoboval:

- nižší možnost pohodlných a efektivních přestupů mezi jednotlivými druhy veřejné dopravy (vlak, linková autobusová doprava, MHD),
- nižší komfort a prodloužené cestovní časy pro uživatele veřejné dopravy,
- slabší atraktivitu veřejné dopravy jako alternativy k individuální automobilové dopravě,
- zvýšenou zátěž města i regionu dopady automobilismu (hluk, emise, zábory prostoru, bezpečnostní rizika).

Uvedený stav neumožňoval plnohodnotné využití potenciálu veřejné dopravy pro obsluhu obyvatel, návštěvníků i dojíždějících.

Integrované řešení multimodální dopravy v Jihlavě reagovalo na částečně roztříštěnou a zastaralou infrastrukturu veřejné dopravy, která neumožňovala pohodlné a efektivní přestupy mezi vlaky, autobusy a MHD.

POPIS INTEGROVANÉHO ŘEŠENÍ V RÁMCI ISG

Význam projektu/projektů na naplnění specifického cíle ISg (ve smyslu velmi – středně – málo – vůbec)

Integrované řešení jako celek přispělo velmi k naplnění specifického cíle ISg 2.1 Posílit multimodalitu a provázanost dopravy aglomerace.

Vazba na další projekty/opatření ISg (související významné integrující projekty; mimo výše uvedené) ve struktuře:

Dopravní terminály souvisely nejvíce s nákupem vozů městské hromadné dopravy či s budováním a rekonstrukcí trolejových tratí (v rámci opatření 2.1.2). Souvislost měl také informační systém zaváděný na inteligentních zastávkách, jimž je věnováno opatření 2.3.2. Existovala zde také vazba v rámci koincidenční matice ISg.

Další vazby, již méně patrné, včetně uvedení v rámci koincidenční matice, existují na opatření 2.1.3 související s parkováním u uvedených dopravních terminálů. Dalším opatřením bylo 2.3.1 související s bezpečností dopravy a průchodností území.

Název a číslo projektu/název OP	Autobusy s pohonem na CNG v Jihlavě CZ.06.1.37/0.0/0.0/16_046/0005618 IROP
Žadatel	Dopravní podnik města Jihlavy, a.s.
Název ISg a opatření ISg	IPRÚ JSA, opatření 2.1.2 Rozšíření trolejové dopravy a ekologizace vozového parku MHD
Celkové způsobilé výdaje	62 305 000,00 Kč
z toho dotace EU	52 959 250,00 Kč
WWW projektu	https://www.jihlava.cz/autobusy-s-pohonem-na-cng-v-jihlave/d-533203
Termín realizace projektu	27.05.2016 31.08.2018

Název a číslo projektu/název OP	Nízkopodlažní trolejbus v Jihlavě CZ.06.1.13/0.0/0.0/16_046/0017285 IROP
Žadatel	Dopravní podnik města Jihlavy, a.s.
Název ISg a opatření ISg	IPRÚ JSA, opatření 2.1.2 Rozšíření trolejové dopravy a ekologizace vozového parku MHD
Celkové způsobilé výdaje	10 945 000,00 Kč
z toho dotace EU	9 303 250,00 Kč
WWW projektu	https://www.jihlava.cz/nizkopodlazni-trolejbus-v-jihlave/d-560160
Termín realizace projektu	01.04.2021 31.12.2022

Název a číslo projektu/název OP	Parciální trolejbusy v Jihlavě CZ.06.1.13/0.0/0.0/16_046/0013065 IROP
Žadatel	Dopravní podnik města Jihlavy, a.s.
Název ISg a opatření ISg	IPRÚ JSA, opatření 2.1.2 Rozšíření trolejové dopravy a ekologizace vozového parku MHD
Celkové způsobilé výdaje	96 448 000,00 Kč

z toho dotace EU	81 980 800,00 Kč
WWW projektu	https://www.jihlava.cz/parcialni-trolejbusy-v-jihlave/d-560158
Termín realizace projektu	01.04.2019 30.09.2020

Název a číslo projektu/název OP	Parciální trolejbusy v Jihlavě II CZ.06.1.13/0.0/0.0/16_046/0017286 IROP
Žadatel	Dopravní podnik města Jihlavy, a.s.
Název ISg a opatření ISg	IPRÚ JSA, opatření 2.1.2.2 Ekologizace vozového parku
Celkové způsobilé výdaje	71 560 000,00 Kč
z toho dotace EU	60 826 000,00 Kč
WWW projektu	https://www.jihlava.cz/parcialni-trolejbusy-v-jihlave-ii/d-560158
Termín realizace projektu	01.01.2020 31.12.2023

Název a číslo projektu/název OP	Rozšíření trolejové dopravy v Jihlavě CZ.04.1.40/0.0/0.0/15_024/0000095 OPD
Žadatel	Dopravní podnik města Jihlavy, a.s.
Název ISg a opatření ISg	IPRÚ JSA, opatření 2.1.2 Rozšíření trolejové dopravy a ekologizace vozového parku MHD
Celkové způsobilé výdaje	16 664 832,33 Kč
z toho dotace EU	14 150 708,48 Kč
WWW projektu	https://www.jihlava.cz/rozsireni-trolejove-dopravy-v-jihlave/d-534173
Termín realizace projektu	01.09.2017 30.11.2017

Název a číslo projektu/název OP	Inteligentní zastávky v Jihlavě CZ.06.1.37/0.0/0.0/16_046/0008326 IROP
Žadatel	Dopravní podnik města Jihlavy, a.s.
Název ISg a opatření ISg	IPRÚ JSA, opatření 2.3.2. Podpora inteligentních dopravních systémů a využití telematiky
Celkové způsobilé výdaje	7 288 855,42
z toho dotace EU	6 195 527,10
WWW projektu	https://www.jihlava.cz/inteligentni-zastavky-v-jihlave/d-534174
Termín realizace projektu	30.10.2017 26.10.2018

CÍL PROJEKTU/PROJEKTŮ (PŘÍP. OČEKÁVANÝ VÝSLEDEK)

Realizací uvedených projektů se společně usilovalo o:

- Zkvalitnění dopravní obslužnosti krajského města Jihlavy a jeho spádových oblastí.
- Podporu multimodality – propojení různých druhů veřejné dopravy (vlak, autobus, MHD, kola, auta).

- Zvýšení komfortu cestujících a usnadnění přestupů mezi jednotlivými druhy dopravy.
- Zvýšení podílu veřejné dopravy jako ekologičtější alternativy k individuální automobilové dopravě.
- Snížení zatížení města osobní dopravou a zlepšení kvality ovzduší i života ve městě.

U jednotlivých projektů byly následující konkrétní cíle:

- Modernizace terminálu regionálního významu.
- Přestavba zastávek, P+R parkoviště, točny MHD, B+R stojanů, bezbariérových přístupů a veřejného prostoru včetně parku.
- Vylepšení přestupního místa městské dopravy.
- Nové zpevněné plochy, mobiliář, trvalý přechod pro chodce a přístupové komunikace.
- Nový přestupní terminál pro vlak, linkové autobusy a MHD.
- Vznik nové budovy se zázemím pro cestující a řidiče, mobiliář, informační systém, vegetační úpravy.
- Snížení dopravní zátěže centra pomocí záchranného parkování.
- Vznik 110 parkovacích míst s přímou návazností na MHD, nové zastávky, chodníky, veřejné osvětlení a informační systém o obsazenosti.

Tato opatření společně směřovala ke komplexní modernizaci dopravní infrastruktury, vyšší dostupnosti veřejné dopravy a zvýšení udržitelnosti mobility v Jihlavě.

POPIS REALIZOVANÝCH AKTIVIT, ZAPOJENÍ CÍLOVÝCH SKUPIN (VČETNĚ JEJICH KVANTIFIKACE)

V rámci integrovaného řešení vznikla na různých místech infrastruktura pro zkvalitnění podmínek pro multimodální osobní dopravu. Konkrétně se jednalo o následující aktivity:

- rekonstrukce a modernizace stávajícího terminálu – rekonstrukce obou přestupních zastávek MHD, vybudování nové betonové plochy pro zastavení vozidel MHD, kapacitní zastávkové přístřešky pro cestující, přechod pro chodce, přístupové komunikace pro pěší;
- rekonstrukce a modernizace stávajícího terminálu – uzavřená čekárna pro cestující se sociálním zařízením, zázemí a sociální zařízení pro řidiče MHD, mobiliář a elektronický informační systém pro cestující, bezbariérová výstupní zastávka MHD, zpevněné přístupové plochy (chodníky), parkovací místa pro kola, přístřešky pro cestující, vegetační úpravy;
- rekonstrukce a modernizace stávajícího dopravního terminálu – rekonstrukce stávajících trolejbusových zastávek, přesun autobusových zastávek, vybudování nových betonových ploch pro zastavení vozidel MHD, rekonstrukce odstavné plochy pro vozidla MHD a točny MHD, vybudování bezbariérových zastávek pro náhradní vlakovou dopravu, rekonstrukce a rozšíření parkovacích ploch P+R, úpravy a vybudování nových přístupových komunikací pro pěší a bezbariérových přechodů pro chodce s nasvětlením, rekonstrukce veřejného osvětlení, terénní úpravy;
- rekonstrukce, modernizace a výstavba samostatného parkovacího systému P+R s možností přestupu na spoje veřejné hromadné dopravy (kapacita 110 parkovacích míst) - vybudování parkovacích ploch, příjezdové komunikace k parkovišti, přístupových chodníků, dvou autobusových zastávek MHD, veřejného osvětlení, odvodnění a informačního systému (informace o obsazenosti), vegetační úpravy.

Mezi zapojené cílové skupiny patřili:

- obyvatelé,
- návštěvníci,
- dojíždějící za prací a službami,
- uživatelé veřejné dopravy.

Uvedené integrované řešení zlepšuje dopravní dostupnost zvyšováním komfortu cestujících veřejnou dopravou a zlepšením možnosti využít kombinovaně automobilovou i veřejnou dopravu. Týká se tak všech obyvatel Jihlavské sídelní aglomerace (106 758 obyvatel v roce 2024), protože Jihlavu jako silné regionální centrum využívají prakticky všichni obyvatelé jejího zázemí.

Veřejná doprava má v Jihlavě své nezastupitelné místo. Vozy Dopravního podniku města Jihlavy přepravily v roce 2023 – podle údajů Statistické ročenky Sdružení dopravních podniků ČR – celkem 15 581 cestujících a najezdily 2 744 tisíc vozových kilometrů (1 244 tis. km trolejbusy a 1 500 autobusy).

Zkvalitnění dopravy má pozitivní dopad také pro osoby dojíždějící do Jihlavy za prací, do škol a za službami. Do Jihlavy dojíždělo v roce 2021, dle výsledků sčítání lidu, celkem 22 717 osob (z toho 17 849 osob za prací a 4 868 osob do škol). Automobily využívá 12 452 osob, autobus 3 365 osob, vlak 620 osob, městskou hromadnou dopravu 339 osob.

Veřejnou dopravu samozřejmě využívají také návštěvníci. Pro ně má velký smysl i parkoviště P+R, protože nemusejí jezdit autem do města. Turistické atraktivity přímo v Jihlavě navštívilo v roce 2024 podle údajů agentury CzechTourism (www.tourdata.cz) přibližně 679 tisíc osob, cíle v celé Jihlavské sídelní aglomeraci pak 689 tisíc osob.

POPIS ŘEŠENÝCH PROBLÉMŮ PŘI REALIZACI PROJEKTU

Při realizaci projektů se vyskytly dílčí problémy, u nichž se však zpravidla našlo řešení. Mezi příklady problémů patřily následující problémy:

- Problém: V období drážní výluky (září–říjen 2022) bylo nutné umožnit průjezd autobusů náhradní autobusové dopravy přes staveniště dopravního terminálu. Prostorové podmínky v okolí ŽST Jihlava nedovolily jiné řešení. Nebylo možné pokračovat ve stavebních pracích při dodržení bezpečnostních a technologických požadavků. Zpoždění postihlo nejen aktuální stavební etapu, ale i navazující etapy. Nebylo možné dokončit projekt v původně plánovaném termínu.
 - Řešení: Byla podána žádost o mimořádnou změnu projektu a termín ukončení realizace byl posunut o 32 dnů – z 30. 6. 2023 na 1. 8. 2023.
- Problém: Kvůli dopadům pandemie a války na Ukrajině došlo k výraznému růstu cen stavebních prací, nestabilitě trhu a nedostatku nabídek v zadávacím řízení. Výsledkem bylo zrušení prvního výběrového řízení.
 - Řešení: Zadávací řízení bylo zopakováno a v červenci 2022 se podařilo vybrat zhotovitele. Díky časové rezervě v harmonogramu nebylo nutné měnit termín ukončení projektu.
- Problém: Ve čtyřech po sobě jdoucích výběrových řízeních (březen–srpen 2018) nebyly podány žádné nabídky, nebo byla řízení zrušena rozhodnutím města. Důvodem byla napjatá situace ve stavebnictví, nedostatek dostupných kapacit, rostoucí poptávka a rizika.
 - Řešení: V září 2019 byla podána žádost o změnu projektu a upraven harmonogram. Byly přepracovány podmínky zadávacích řízení tak, aby byly atraktivnější pro uchazeče. V pátém kole (leden 2019) se konečně podařilo vybrat zhotovitele.

VÝSTUPY/PRODUKTY, VÝSLEDKY A KLÍČOVÉ FAKTORY JEJICH DOSAŽENÍ

Na území byla realizována komplexní přestavba a modernizace tří dopravních terminálů – dva jako přestupní uzly regionálního významu (jeden z nich pro přestup mezi osobní vlakovou a městskou hromadnou dopravou, druhý pro přestup mezi osobní vlakovou, veřejnou linkovou a městskou hromadnou dopravou), třetí jako přestupní uzel městské linkové osobní dopravy; díky nim se výrazně zvýšila kvalita a komfort veřejné dopravy. U všech terminálů se výstavba a rekonstrukce týkala jak pozemních komunikací a zastávek MHD, tak také zázemí pro cestující a v neposlední řadě i navazující infrastruktury (např. chodníků, parkovacích míst apod.).

V oblasti dopravní infrastruktury se práce týkaly – podle charakteru jednotlivých terminálů – betonových ploch pro zastavení vozidel MHD, odstavné plochy pro vozidla MHD a točny, rekonstrukce či přesunu zastávek, bezbariérovosti zastávek.

Jako zázemí pro cestující byly v jednom terminálu vybudovány kapacitní zastávkové přístřešky, v rámci druhého terminálu vznikl objekt zahrnující uzavřenou čekárnu pro cestující a zázemí pro řidiče MHD, a také přístřešky pro cestující. Třetí terminál se zázemí nevěnoval.

Z navazující infrastruktury se u všech terminálů vyskytovaly přístupové komunikace (chodníky). Oba regionální uzly zahrnovaly i vybudování přechodů pro chodce, jeden navíc také veřejné osvětlení. U přestupního terminálu MHD byl zaveden elektronický informační systém pro cestující.

Vznikly tak plnohodnotné moderní dopravní terminály umožňující pohodlný přestup mezi různými druhy dopravy. Se spuštěním jejich fungování se zlepšily podmínky pro cestující, co se týče vlastních přestupů i pobytu na zastávkách.

Součástí rozvoje bylo také vybudování parkovacího systému P+R s kapacitou 110 míst, včetně informačního systému o obsazenosti, příjezdových komunikací, chodníků, zastávek MHD, veřejného osvětlení a odvodnění. Díky těmto investicím vznikl moderní přestupní uzel, který zajišťuje pohodlný přestup mezi individuální a veřejnou dopravou, zvyšuje atraktivitu MHD a významně přispívá ke zlepšení dopravní obslužnosti i kvality života obyvatel.

Klíčovými faktory k dosažení výstupů/produktů byl především průběžný monitoring absorpční kapacity, pravidelná komunikace se žadateli. Velmi dobrá byla i práce řídicího výboru a jednotlivých pracovních skupin. Důležitým faktorem bylo i dobré projektové řízení ze strany realizátorů, kterým se v průběhu projektu povedlo vyřešit řadu problémů při realizaci projektu.

Klíčový byl také zájem ze strany zástupců cílových skupin o zkvalitňování služeb dopravního podniku.

ZHODNOCENÍ PLNĚNÍ INDIKÁTORŮ VÝSTUPU/VÝSLEDKU (NÁRODNÍHO ČÍSELNÍKU INDIKÁTORŮ), PŘÍPADNĚ INDIVIDUÁLNĚ ZVOLENÝCH INDIKÁTORŮ

Dosažené indikátory kvantifikují výstupy a výsledky projektů realizovaných v rámci zvoleného integrovaného řešení. Všechny stanovené indikátory byly úspěšně naplněny. Jedná se o součet cílových hodnot ze všech projektů zahrnutých do integrovaného řešení.

Tabulka 9: Zhodnocení plnění indikátorů

Kód	Indikátor	Cílová hodnota	Dosažená hodnota (abs.)	Dosažená hodnota (%)
74001	Počet vytvořených parkovacích míst (počet)	132	132	100
75201	Počet nových nebo rekonstruovaných přestupních terminálů ve veřejné dopravě (počet)	3	3	100

76401	Počet parkovacích míst pro jízdní kola (počet)	14	14	100
-------	---	----	----	-----

Zdroj: Vlastní zpracování na základě interních materiálů IPRÚ JSA

ZÁVĚR – ZHODNOCENÍ NAPLNĚNÍ CÍLŮ PROJEKTU

Díky souboru vzájemně provázaných projektů vznikla síť moderních přestupních uzlů ve spojení s P+R systémem, které zlepšily dostupnost města, zvýšily komfort cestujících, posílily atraktivitu veřejné dopravy jako ekologické alternativy a přispěly ke zklidnění dopravy v centru i celkovému zlepšení kvality života ve městě.

Cíle projektů zahrnutých do integrovaného řešení byly naplněny. Podařilo se zmírnit identifikované problémy. Cílové hodnoty indikátorů byly úspěšně dosaženy. Aktivita byly realizovány a realizované výstupy mají skutečný pozitivní dopad na kvalitu života obyvatel.

ZHODNOCENÍ DOPADU PROJEKTU/INTEGROVANÉHO ŘEŠENÍ

Na území došlo k vybudování moderních přestupních uzlů městské a regionální veřejné dopravy, a také přestupního uzlu městské dopravy, z nichž se tímto staly významné body v dopravním systému Jihlavy. U všech uzlů se kombinací rekonstrukce komunikací, zastávek, zázemí pro cestující i řidiče či výstavby parkovacího systému P+R podařilo vytvořit komfortní, přehledný a funkční prostor, který umožňuje efektivní přestup mezi různými druhy dopravy – městskou, regionální i individuální.

Integrované řešení výrazně zlepšilo dopravní obslužnost města, podpořilo růst zájmu o veřejnou dopravu a přispělo ke zklidnění dopravy v centrální části Jihlavy. Vznikly podmínky pro snížení závislosti na automobilové dopravě, což má pozitivní dopad na životní prostředí i kvalitu života obyvatel. Přestupní uzly plní nejen funkci praktickou, ale i strategickou – propojují město s širším regionem a zvyšují jeho dostupnost.

ZHODNOCENÍ ÚČELNOSTI VYNALOŽENÝCH FINANČNÍCH PROSTŘEDKŮ (TJ. DO JAKÉ MÍRY INTERVENCE SPLNILA SVŮJ ÚČEL, VE SMYSLU EVALUAČNÍCH OTÁZEK V ČÁSTI 3)

Vynaložené finanční prostředky v rámci tohoto integrovaného řešení lze hodnotit jako vysoce účelné. Komplexní přestavba přestupního uzlu zvýšila kvalitu a komfort veřejné dopravy. Rekonstrukce zastávek, vybudování nových přístřešků, bezbariérových výstupních zastávek, uzavřené čekárny se sociálním zařízením i zázemí pro řidiče splnily plánované parametry. Současně vybudovaný parkovací systém P+R včetně informačního systému o obsazenosti vytvořil moderní přestupní uzel, který zajišťoval pohodlný přestup mezi individuální a veřejnou dopravou.

Modernizace dopravního terminálu a související infrastruktury se týkala cílových skupin z řad obyvatel Jihlavské sídelní aglomerace, protože Jihlavu jako regionální centrum využívají prakticky všichni obyvatelé jejího zázemí. Významnou cílovou skupinu tvořili také návštěvníci regionu, pro které má význam zejména parkoviště P+R umožňující kombinovanou dopravu bez nutnosti zajiždění autem do centra města.

ZHODNOCENÍ ÚČINNOSTI VYNALOŽENÝCH FINANČNÍCH PROSTŘEDKŮ A ZHODNOCENÍ DO JAKÉ MÍRY PŘINESLY I NEPLÁNOVANÉ (POZITIVNÍ I NEGATIVNÍ) ÚČINKY – VE SMYSLU EVALUAČNÍCH OTÁZEK V ČÁSTI 3

Finanční prostředky na intervence byly vynaloženy s vysokou mírou účinnosti. Expertně lze hodnotit využití celkové částky určené v rámci této případové studie jako vysoce účinné. Neplánované účinky se ve vyšší míře neprojevovaly. Mezi příklady dílčích neplánovaných negativních účinků lze řadit běžné

projektové problémy, které však byly v průběhu realizace odstraněny (viz POPIS ŘEŠENÝCH PROBLÉMŮ PŘI REALIZACI PROJEKTU).

5.3 INTEGRACE SOCIÁLNĚ VYLOUČENÝCH OSOB ČI SOCIÁLNÍM VYLOUČENÍM OHROŽENÝCH SE ZAMĚŘENÍM NA OSOBY BEZ PŘÍSTŘEŠÍ

ÚVOD

Identifikační údaje projektu/projektů

Název a číslo projektu/název OP	Azylový dům pro muže Jihlava CZ.06.2.56/0.0/0.0/16_057/0007573 IROP
Žadatel	Středisko křesťanské pomoci Jihlava
Název ISg a opatření ISg	IPRÚ JSA, opatření 1.3.1 Rozšíření a zkvalitnění infrastruktury pro poskytování sociálních služeb
Celkové způsobilé výdaje	16 230 204,90
z toho dotace EU	13 795 674,16
WWW projektu	https://www.jihlava.cz/azylovy-dum-pro-muze-jihlava/d-529787
Termín realizace projektu	14.04.2017 06.08.2021

Název a číslo projektu/název OP	Centrum sociálních služeb Žižkova CZ.06.2.56/0.0/0.0/16_057/0005889 IROP
Žadatel	Diecézní charita Brno
Název ISg a opatření ISg	IPRÚ JSA, opatření 1.3.1 Rozšíření a zkvalitnění infrastruktury pro poskytování sociálních služeb
Celkové způsobilé výdaje	44 999 260,31
z toho dotace EU	38 249 371,26
WWW projektu	https://www.jihlava.cz/centrum-socialnich-sluzeb-zizkova/d-529786
Termín realizace projektu	09.01.2017 19.08.2019

Název a číslo projektu/název OP	Nízkoprahové denní centrum a Noclehárna Jihlava CZ.06.2.56/0.0/0.0/16_057/0016624 IROP
Žadatel	Středisko křesťanské pomoci Jihlava
Název ISg a opatření ISg	IPRÚ JSA, opatření 1.3.1 Rozšíření a zkvalitnění infrastruktury pro poskytování sociálních služeb
Celkové způsobilé výdaje	33 964 211,77
z toho dotace EU	28 869 580,00
WWW projektu	https://www.jihlava.cz/nizkoprahove-denni-centrum-a-nocleharna-jihlava/d-574468/p1=103674
Termín realizace projektu	15.07.2020 31.12.2023

Důvod a způsob výběru projektu/integrovaného řešení zpracovaného do podoby případové studie

Integrované řešení se zaměřovalo na vznik a zkvalitnění zázemí pro sociální služby se zaměřením na osoby sociálně vyloučené a osoby ohrožené sociálním vyloučením. Speciální důraz je v případové studii kladen na osoby bez přístřeší.

Vybrané sociální služby na sebe částečně navazují a zlepšují prostupnost sociálních služeb pro potřebné obyvatele. Společně tvoří integrované řešení, které má synergické účinky.

Metodologie zpracování případové studie (využité metody, zdroje)

Metody:
• Obsahová analýza • Syntéza • Dotazníková šetření
Zdroje:
• Závěrečné zprávy o realizaci projektů • Žádosti o podporu

VÝCHOZÍ SITUACE – POPIS PROBLÉMU

Uvedené projekty reagovaly na následující dílčí problémy v území Jihlavské sídelní aglomerace:

- Nevyhovující technické a prostorové zázemí sociálních služeb.
- Azylové domy a další zařízení fungovaly ve starých, dispozičně nevhodných budovách.
- Nedostatek soukromí (vícelůžkové pokoje, sdílená sociální zařízení).
- Absence bezbariérovosti.
- Služby byly rozmístěny po městě bez vzájemné návaznosti, což komplikovalo přechod klientů mezi službami.
- Nedostatečné kapacity a nemožnost jejich navýšení.
- Současná infrastruktura neumožňovala rozšíření služeb, přestože to bylo žádoucí.
- Některé služby sídlily v pronajatých prostorech.
- Specificky chyběly kapacity pro osoby v krizových životních situacích – zejména v oblasti azylového ubytování, nocleháren a denních center.
- Nekompletní síť sociálních služeb pro osoby bez přístřeší.
- Některé osoby bez přístřeší nedosáhli na běžné sociální služby, nebo do nich nespádali.
- Nedostatek komplexních forem pomoci – chybělo propojení mezi noclehárnami, denními centry a následnou péčí.
- Ztráta návyků a schopností k běžnému životu a rezignace na řešení.
- Lidé v dlouhodobém bezdomovství často ztratili dovednosti pro samostatný život.
- Nízká motivace ke spolupráci a nedůvěra k systému podpory.
- Opakované propady z různých typů substandardního bydlení až do permanentního

bezdomovectví.

- Nízká míra propojení sociálních služeb s podporou bydlení a zaměstnání.
- Nedostatečné kapacity pro doprovodné aktivity (např. poradenství, aktivizace, pracovní integrace).
- Potřeba systémového přístupu, který by řešil nejen ubytování, ale i návrat do běžného života.

POPIS INTEGROVANÉHO ŘEŠENÍ V RÁMCI ISG

Význam projektu/projektů na naplnění specifického cíle ISg (ve smyslu velmi – středně – málo – vůbec)

Integrované řešení jako celek přispělo velmi k naplnění specifického cíle 1.3 Udržovat sociální soudržnost, rozvíjet sociální služby a aktivity v oblasti sociálního začleňování a místní zaměstnanosti

Vazba na další projekty/opatření ISg (související významné integrující projekty; mimo výše uvedené) ve struktuře:

Integrované řešení bylo speciálně zaměřené na osoby sociálně vyloučené nebo sociálním vyloučením ohrožené. Vazby na další projekty mohly existovat u ostatních projektů, které byly zaměřené i na další sociální služby a cílové skupiny. Uvedené projekty společně jako celek podporovaly sociální služby v řešeném území a zvyšovaly prostupnost sociálních služeb. Také v rámci koincidenční matice ISg byla identifikována vazba u opatření zaměřených na sociálních služby (1.3.1 a 1.3.2). Dále zde existovala vazba na opatření 1.3.3 věnující se zaměstnávání znevýhodněných osob, kde však nebyl realizovaný žádný projekt.

Název a číslo projektu/název OP	Následná péče Jihlava CZ.03.2.60/0.0/0.0/16_049/0014017 OPZ
Žadatel	Diecézní charita Brno
Název ISg a opatření ISg	IPRÚ JSA, opatření 1.3.2 Rozvoj sociálních služeb a aktivit v oblasti sociálního začleňování
Celkové způsobilé výdaje	14 398 829,28 Kč
z toho dotace EU	12 239 004,88 Kč
WWW projektu	https://www.jihlava.cz/nasledna-pecce-jihlava/d-536908
Termín realizace projektu	01.01.2020 31.12.2022

Název a číslo projektu/název OP	PODPORA KOMUNITNÍCH SLUŽEB V TŘEŠTI CZ.03.2.60/0.0/0.0/16_049/0014027 OPZ
Žadatel	Domov Kamélie Křižanov, příspěvková organizace
Název ISg a opatření ISg	IPRÚ JSA, opatření 1.3.2 Rozvoj sociálních služeb a aktivit v oblasti sociálního začleňování
Celkové způsobilé výdaje	3 769 270,00,00 Kč
z toho dotace EU	3 203 879,50 Kč
WWW projektu	https://jihlava.cz/podpora-komunitnich-sluzeb-v-tresti/d-534172
Termín realizace projektu	01.07.2020 31.12.2020

Název a číslo projektu/název OP	Chráněné bydlení pro osoby se zdravotním postižením v Jihlavě
--	---

EX-POST EVALUACE REALIZACE STRATEGIE IPRÚ JIHLAVSKÉ SÍDELNÍ AGLOMERACE

	CZ.06.2.56/0.0/0.0/16_057/0007544 IROP
Žadatel	Statutární město Jihlava
Název ISg a opatření ISg	IPRÚ JSA, opatření 1.3.1 Rozšíření a zkvalitnění infrastruktury pro poskytování sociálních služeb
Celkové způsobilé výdaje	2 170 000,00 Kč
z toho dotace EU	1 844 500,00 Kč
WWW projektu	https://www.jihlava.cz/chrane-bydleni-pro-osoby-se-zdravotnim-postizenim-v-jihlave-ul-benesova-ul-matky-bozi/d-529527
Termín realizace projektu	09.05.2018 30.09.2018

Název a číslo projektu/název OP	Chráněné bydlení pro osoby se zdravotním postižením v Jihlavě CZ.03.2.60/0.0/0.0/16_049/0010523 OPZ
Žadatel	Denní a týdenní stacionář Jihlava, příspěvková organizace
Název ISg a opatření ISg	IPRÚ JSA, opatření 1.3.2 Rozvoj sociálních služeb a aktivit v oblasti sociálního začleňování
Celkové způsobilé výdaje	8 202 500,00 Kč
z toho dotace EU	6 265 394,73 Kč
WWW projektu	https://www.stacionar-jihlava.cz/wp-content/uploads/2020/03/Chráněné-bydlení-pro-osoby-se-zdravotním-postižením-v-Jihlavě.pdf
Termín realizace projektu	01.01.2019 31.12.2021

Název a číslo projektu/název OP	Rekonstrukce objektu ul. Žižkova 106, Jihlava, pro potřeby ICSS CZ.06.2.56/0.0/0.0/16_057/0006790 IROP
Žadatel	Statutární město Jihlava
Název ISg a opatření ISg	IPRÚ JSA, opatření 1.3.1 Rozšíření a zkvalitnění infrastruktury pro poskytování sociálních služeb
Celkové způsobilé výdaje	20 000 000,00 Kč
z toho dotace EU	17 000 000,00 Kč
WWW projektu	https://jihlava.cz/rekonstrukce-objektu-ul-zizkova-106-jihlava-pro-potreby-icss/d-529524/p1=103674
Termín realizace projektu	24.10.2017 30.09.2018

Název a číslo projektu/název OP	Rozvoj Denního a týdenního stacionáře Jihlava - II. etapa CZ.06.2.56/0.0/0.0/16_057/0006764 IROP
Žadatel	Statutární město Jihlava
Název ISg a opatření ISg	IPRÚ JSA, opatření 1.3.1 Rozšíření a zkvalitnění infrastruktury pro poskytování sociálních služeb
Celkové způsobilé výdaje	4 500 000,00 Kč
z toho dotace EU	3 825 000,00 Kč
WWW projektu	https://www.jihlava.cz/rozvoj-denniho-a-tydenniho-

	stacionare-jihlava-ii-etapa/d-529525
Termín realizace projektu	01.12.2017 30.09.2018

CÍL PROJEKTU/PROJEKTŮ (PŘÍP. OČEKÁVANÝ VÝSLEDEK)

Společným cílem integrovaného řešení bylo zvýšení kvality a dostupnosti sociálních služeb v regionu prostřednictvím vybudování nebo rekonstrukce odpovídajícího zázemí. Společným cílem bylo:

- Zajistit důstojné a kapacitně odpovídající ubytování pro cílové skupiny (zejména osoby sociálně vyloučené, osoby bez domova nebo ohrožené sociálním vyloučením).
- Zlepšit podmínky pro pracovníky sociálních služeb.
- Zajistit bezbariérový přístup pro osoby se zdravotním hendikepem.
- Podpořit celkovou stabilizaci, integraci a zlepšení životní situace klientů.

Všechny projekty se soustředily na zachování či rozšíření existujících služeb, případně vznik nových, a to s důrazem na nižší práh dostupnosti, větší rezpozivitu vůči potřebám klientů a zmírnění dopadů sociálního vyloučení, nikoliv však jeho úplné odstranění.

POPIS REALIZOVANÝCH AKTIVIT, ZAPOJENÍ CÍLOVÝCH SKUPIN (VČETNĚ JEJICH KVANTIFIKACE)

V rámci předkládaného integrovaného řešení proběhlo několik aktivit, které společně přispěly k lepší integraci sociálně vyloučených osob či osob sociálním vyloučením ohrožených. Konkrétně se jednalo o následující aktivity:

- nákup a rekonstrukce objektu (22 mikrobytů, zázemí pro zaměstnance), bezbariérovost;
- nákup a rekonstrukce objektu, v němž vzniklo nové centrum sociálních služeb, které poskytlo zázemí pro 5 druhů existujících sociálních služeb (sociálně aktivizační služba pro rodiny s dětmi Klubíčko, nízkoprahové zařízení pro děti a mládež Erko, Terénní programy SOVY, Následná péče Jihlava, Azylové ubytování Jihlava), vybudování zázemí pro dané sociální služby, pořízení vybavení (včetně výtahu);
- nákup objektu pro poskytování ambulantních sociálních služeb (nízkoprahové denní centrum, noclehárna), rekonstrukce tohoto objektu a vytvoření zázemí pro pracovníky služeb, pořízení vybavení.

Mezi zapojené cílové skupiny patřily:

- osoby sociálně vyloučené,
- osoby sociálním vyloučením ohrožené,
- osoby se zdravotním postižením.

Dle údajů Agentury pro sociální začleňování byla hodnota indexu sociálního vyloučení v roce 2023 nejvyšší v Jihlavě (10) a v Třebíči (6). Dalšími obcemi v pořadí byly Mirošov (4), Jankov a Polná (shodně 3), Brtnice a Rybné (shodně 2). V ostatních obcích byla hodnota indexu 0. V Jihlavě to znamenalo 3 057 osob v exekuci (6,7 % obyvatel starších 15 let), 1 238 vyplacených příjemců dávky na bydlení a 216 příjemců příspěvku na živobytí. V Třebíči bylo identifikováno 229 osob v exekuci (4,6 % obyvatel starších 15 let), 102 vyplacených příjemců dávky na bydlení a 14 příjemců příspěvku na živobytí. V Polné bylo 122 osob v exekuci (2,8 % obyvatel starších 15 let), 85 vyplacených příjemců dávky na bydlení a 10 příjemců příspěvku na živobytí. V Brtnici bylo zaznamenáno 121 osob v exekuci (3,7 % obyvatel starších 15 let), 55 vyplacených příjemců dávky na bydlení a 6 příjemců příspěvku na živobytí. V Mirošově, Jankově a Rybném se jednalo o jednotky osob.

Podíl osob se zdravotním postižením je na území Jihlavské sídelní aglomerace obdobný jako v ČR – tvoří 15 % osob starších 15 let. Na území JSA žilo v roce 2024 celkem 90 035 osob ve věku 15 a více let. Lze tedy předpokládat, že zdravotně postižených bylo přibližně 13 500.

POPIS ŘEŠENÝCH PROBLÉMŮ PŘI REALIZACI PROJEKTU

Při realizaci projektů se vyskytly dílčí problémy, u nichž se však zpravidla našlo řešení. Mezi příklady problémů patřily následující problémy:

- Problém: Onemocnění a karantény pracovníků stavebních firem a subdodavatelů zpomalily některé stavební práce.
 - Řešení: Uzavření dodatku ke smlouvě, který prodloužil termín dokončení stavby.
- Problém: Během realizace byly odhaleny nepředvídané skutečnosti (např. při odkrytí konstrukcí), které vedly ke změnám oproti původnímu projektu.
 - Řešení: Úpravy byly řešeny dodatkem ke smlouvě.
- Některé projekty proběhly zcela bez komplikací.

VÝSTUPY/PRODUKTY, VÝSLEDKY A KLÍČOVÉ FAKTORY JEJICH DOSAŽENÍ

Na území jihlavské aglomerace byly podmínky pro poskytování některých druhů sociálních služeb nevyhovující z hlediska kvality zázemí i kapacity služeb. V rámci integrovaného řešení byly tedy pro vybrané sociální služby pořízeny nové budovy, které byly upraveny pro potřeby poskytování těchto služeb.

Bylo vybudováno nové moderní centrum sociálních služeb, které soustředilo pět druhů existujících sociálních služeb (jejichž technické a prostorové zázemí bylo nevyhovující a kapacita nedostatečná). Projekt zahrnoval nákup, rekonstrukci a vybavení budovy, přizpůsobené pro široké spektrum sociálních služeb a bydlení. Centrum nyní poskytuje zázemí pro pět klíčových sociálních služeb – od aktivizačních programů pro rodiny a děti, přes nízkoprahová zařízení pro mládež, terénní programy až po azylové ubytování a následnou péči.

Pro azylový dům byla pořízena a rekonstruována budova, kde vzniklo 22 mikrobytů s bezbariérovým přístupem a zázemí pro zaměstnance. Výrazně se tím zlepšila kvalita ubytování, zvýšilo se soukromí klientů i podmínky pro jejich psychickou i fyzickou stabilizaci. Došlo tedy ke zvýšení kvality a rozsahu poskytované sociální služby.

Rekonstrukce další budovy se týkala vytvoření nízkoprahového denního centra a noclehárny, a také zázemí pro pracovníky. Vzniklo tak komplexní řešení služeb pro osoby bez přístřeší, které zahrnuje jak denní fázi života na ulici (nízkoprahové denní centrum), tak i fázi noční (nocování). Přitom denní centrum vzniklo jako zcela nová služba, která v území dosud chyběla.

Celé integrované řešení výrazně posílilo kapacity sociálních služeb v regionu, zvýšilo jejich dostupnost a komfort, a zároveň zajistilo bezbariérovost a důstojné prostředí pro uživatele i pracovníky.

Klíčovými faktory k dosažení výstupů/produktů byl především průběžný monitoring absorpční kapacity, pravidelná komunikace se žadateli. Velmi dobrá byla i práce řídicího výboru a jednotlivých pracovních skupin. Důležitým faktorem bylo i dobré projektové řízení ze strany realizátorů, kterým se v průběhu projektu povedlo vyřešit řadu problémů při realizaci projektu.

Klíčová byla také existence cílových skupin, které výstupy potřebovaly.

ZHODNOCENÍ PLNĚNÍ INDIKÁTORŮ VÝSTUPU/VÝSLEDKU (NÁRODNÍHO ČÍSELNÍKU INDIKÁTORŮ), PŘÍPADNĚ INDIVIDUÁLNĚ ZVOLENÝCH INDIKÁTORŮ

Dosažené indikátory kvantifikují výstupy a výsledky projektů realizovaných v rámci zvoleného integrovaného řešení. Všechny stanovené indikátory byly úspěšně naplněny, kapacita služeb a sociální práce dokonce převýšila plánovanou cílovou hodnotu. U obou indikátorů se jedná o součet cílových hodnot ze všech projektů zahrnutých do integrovaného řešení.

Tabulka 10: Zhodnocení plnění indikátorů

Kód	Indikátor	Výchozí hodnota	Cílová hodnota	Dosažená hodnota (abs.)	Dosažená hodnota (%)
55401	Počet podpořených zázemí pro služby a sociální práci (počet)	0	8	8	100
67510	Kapacita služeb a sociální práce (počet)	143	166	188	113

Zdroj: Vlastní zpracování na základě interních materiálů IPRÚ JSA

ZÁVĚR – ZHODNOCENÍ NAPLNĚNÍ CÍLŮ PROJEKTU

Díky realizaci projektů z integrovaného řešení bylo dosaženo stanovených cílů. Celkově došlo ke zkvalitnění zázemí pro sociální služby.

Cíle projektů zahrnutých do integrovaného řešení byly naplněny. Podařilo se zmírnit identifikované problémy. Cílové hodnoty indikátorů byly úspěšně dosaženy. Aktivita byly realizovány a realizované výstupy mají skutečný pozitivní dopad na kvalitu života obyvatel.

ZHODNOCENÍ DOPADU PROJEKTU/INTEGROVANÉHO ŘEŠENÍ

Projekty realizované v rámci integrovaného řešení napomohly účinněji řešit situaci osob sociálně vyloučených, sociálním vyloučením ohrožených a osob zdravotně postižených. Jedním aspektem je komplexní péče o osoby bez přístřeší, druhým aspektem je provázání různých typů sociálních služeb v rámci jednoho centra.

Zajištění péče o osoby v bytové nouzi nebo bez přístřeší bylo nedostatečné z hlediska kvality i kapacity. Díky integrovanému řešení lze nyní těmto osobám poskytovat potřebné sociální služby dlouhodobě (dva azylové domy – pro muže, pro ženy a rodiny s dětmi) i krátkodobě v případě akutní potřeby (nizkoprahové denní centrum, noclehárna), což dříve nebylo možné. Možnost využít krátkodoběji zaměřené typy sociálních služeb jednak pomáhá rychleji a efektivněji řešit obtížné životní situace, do nichž se klienti dostali (denní centrum), jednak je „alternativou“ azylovým domům (noclehárna), jimž se tak odlehčil přetlak zájemců. Uvedené sociální služby napomáhají zmírnit dopady ztráty bydlení a zlepšit podmínky pro zvládnutí nepříznivé životní situace klientů.

Na území také vznikla komplexní základna sociálních služeb, která koncentruje více typů podpory na jednom místě a výrazně tak zlepšuje dostupnost a kvalitu péče pro ohrožené skupiny obyvatel. Přemístěním pěti stávajících služeb (čtyř ambulantních a jedné pobytové) do jednoho moderního objektu došlo k vytvoření stabilního a důstojného zázemí, ke zvýšení kapacity vybraných služeb a ke zlepšení návaznosti péče – klienti mají všechny potřebné služby na dosah a v případě potřeby mohou jednoduše přecházet mezi službami, což zvyšuje pravděpodobnost jejich aktivního využívání.

Projekty významně přispěly k profesionalizaci a dlouhodobé stabilitě sociální infrastruktury v území.

ZHODNOCENÍ ÚČELNOSTI VYNALOŽENÝCH FINANČNÍCH PROSTŘEDKŮ (TJ. DO JAKÉ MÍRY INTERVENCE SPLNILA SVŮJ ÚČEL, VE SMYSLU EVALUAČNÍCH OTÁZEK V ČÁSTI 3)

Vynaložené finanční prostředky lze v rámci této případové studie hodnotit jako vysoce účelné.

V sociální oblasti bylo úspěšně vybudováno komplexní řešení, které napomáhá krátkodobě či dlouhodobě řešit situaci osob bez přístřeší nebo v bytové nouzi (formou pobytovou i ambulantní). Zásadní devizou je přitom vznik nízkoprahového denního centra, které klientům nabízí možnost hygieny a stravy a které v území dosud chybělo.

Dále vzniklo nové centrum sociálních služeb, které naplnilo plánované funkce. Rekonstrukce a přizpůsobení objektu pro široké spektrum sociálních služeb a bydlení posílilo kapacity sociálních služeb v regionu. Centrum nyní poskytuje zázemí pro pět klíčových sociálních služeb od aktivizačních programů přes nízkoprahová zařízení až po azylové ubytování, čímž byly splněny předpokládané výstupy.

Intervence cílily na osoby sociálně vyloučené, osoby sociálním vyloučením ohrožené a osoby se zdravotním postižením. Vybudování moderního centra sociálních služeb, azylového domu, noclehárny a denního centra posílilo kapacity pro poskytování pomoci těmto skupinám. Současně byly uspokojeny potřeby osob se zdravotním postižením prostřednictvím bezbariérového přístupu a specializovaných služeb.

ZHODNOCENÍ ÚČINNOSTI VYNALOŽENÝCH FINANČNÍCH PROSTŘEDKŮ A ZHODNOCENÍ DO JAKÉ MÍRY PŘINESLY I NEPLÁNOVANÉ (POZITIVNÍ I NEGATIVNÍ) ÚČINKY – VE SMYSLU EVALUAČNÍCH OTÁZEK V ČÁSTI 3

Finanční prostředky na intervence byly vynaloženy s vysokou mírou účinnosti. Expertně lze hodnotit využití celkové částky určené v rámci této případové studie jako vysoce účinné. Neplánované účinky se ve vyšší míře neprojevyly. Mezi příklady dílčích neplánovaných negativních účinků lze řadit běžné projektové problémy, které však byly v průběhu realizace odstraněny (viz POPIS ŘEŠENÝCH PROBLÉMŮ PŘI REALIZACI PROJEKTU).

5.4 ZVYŠOVÁNÍ KVALITY SPOLEČENSKÉHO ŽIVOTA

ÚVOD

Identifikační údaje projektu/projektů

Název a číslo projektu/název OP	Muzeum Vysočiny Jihlava - modernizace expozic CZ.06.3.33/0.0/0.0/16_037/0017256 IROP
Žadatel	Muzeum Vysočiny Jihlava, příspěvková organizace
Název ISg a opatření ISg	IPRÚ JSA, opatření 3.3.3 Zlepšení kvality paměťových institucí
Celkové způsobilé výdaje	33 000 000,00
z toho dotace EU	28 050 000,00
WWW projektu	https://www.jihlava.cz/muzeum-vysociny-jihlava-modernizace-expozic/d-560067
Termín realizace projektu	25.03.2021 16.11.2023

Důvod a způsob výběru projektu/integrovaného řešení zpracovaného do podoby případové studie

Pro řešení integrované řešení byl vybrán jednotlivý strategický projekt. Integrované řešení je specifické zaměřením na speciální téma. Žádný další projekt s obdobným nebo příbuzným tématem nebyl realizován. Dopady projektu pozitivně působí nejenom na zkvalitnění zázemí paměťových institucí. V širším slova smyslu realizovaný projekt zvyšuje celkovou kvalitu společenského života v území.

Metodologie zpracování případové studie (využité metody, zdroje)

Metody: • Obsahová analýza • Syntéza • Dotazníková šetření
Zdroje: • Závěrečné zprávy o realizaci projektů • Žádosti o podporu

VÝCHOZÍ SITUACE – POPIS PROBLÉMU

Projekt reagoval na soubor technických, bezpečnostních a prezentačních problémů v Muzeu Vysočiny Jihlava, které dlouhodobě ohrožovaly stav sbírkových předmětů i atraktivitu muzejních expozic. Konkrétně řešil tyto problémy:

- Nevyhovující podmínky pro sbírkové předměty – nedostatečná ochrana před krádeží, vandalismem, prachem, UV a tepelným zářením, neprachotěsné a nezabezpečené vitríny, nevhodné osvětlení, nestabilní klima kvůli špatným oknům a fasádě.
- Zastaralé a nedostačující technické vybavení – chybějící nebo zastaralé systémy požární ochrany, elektronického zabezpečení a kamerového dohledu.
- Absence moderního vybavení pro odbornou péči o sbírky (např. analytické přístroje pro konzervování a restaurování).
- Nízká atraktivita a zastaralost expozic – nedostatek interaktivních prvků (haptické, audiovizuální), zastaralá forma prezentace.
- Opomíjení důležitých témat regionální historie (např. cechy) v expozicích.
- Nedostatečné zabezpečení objektu.
- Nedostatečné zázemí pro vědeckou činnost – muzeum jako výzkumná organizace postrádá adekvátní laboratorní zázemí pro výzkum, dokumentaci a péči o sbírky.
- Projekt komplexně řeší ochranu, výzkum, uchování a atraktivní prezentaci sbírek i modernizaci muzejní infrastruktury.

POPIS INTEGROVANÉHO ŘEŠENÍ V RÁMCI ISG

Význam projektu/projektů na naplnění specifického cíle ISg (ve smyslu velmi – středně – málo – vůbec)

Integrované řešení jako celek přispělo k naplnění specifického cíle středně 3.3 Zlepšit kvalitu a atraktivitu městského prostředí. Jedná se o tematicky jedinečný, avšak samostatný projekt. Má tak potenciál pouze středně naplňovat uvedený specifický cíl.

Vazba na další projekty/opatření ISg (související významné integrující projekty; mimo výše uvedené) ve struktuře:

Jednalo se o natolik tematicky specifický projekt, že další vazby nebyly identifikovány. V rámci koincidenční matice ISg také nebyla identifikována u tohoto opatření 3.3.3 Zlepšení kvality paměťových institucí žádná významnější vazba.

CÍL PROJEKTU/PROJEKTŮ (PŘÍP. OČEKÁVANÝ VÝSLEDEK)

Celkovým cílem je vytvořit bezpečné, odborně vybavené a pro návštěvníky přitažlivé muzeum odpovídající současným standardům prezentace a péče o kulturní dědictví.

Projekt si kládí za cíl komplexní modernizaci Muzea Vysočiny Jihlava se zaměřením na:

- Zvýšení ochrany sbírkových fondů – včetně zajištění bezpečnosti, regulace klimatu, osvětlení a prevence poškození exponátů.
- Rekonstrukci a výstavbu nových expozic – s důrazem na historickou autenticitu, návštěvnickou atraktivitu a doplnění chybějících témat.
- Modernizaci zabezpečení a osvětlení objektu – včetně elektronického a kamerového systému, osvětlení výstavních prostor a vstupů.
- Restaurování a odbornou péči o sbírkové předměty – s využitím nového analytického a laboratorního vybavení.
- Zvýšení atraktivity expozic pro veřejnost – prostřednictvím audiovizuálních prvků, haptických instalací a edukačních aktivit, které zpřístupní bohatý sbírkový fond širší veřejnosti.

POPIS REALIZOVANÝCH AKTIVIT, ZAPOJENÍ CÍLOVÝCH SKUPIN (VČETNĚ JEJICH KVANTIFIKACE)

V rámci projektu proběhla modernizace stávajících expozic včetně prostor pro výstavy, vybavení interaktivními prvky, zajištění adekvátní ochrany sbírkových předmětů (mj. i nákupem laboratorního vybavení pro potřeby konzervátorů-restaurátorů), pořízení edukačního vybavení pro tvorbu edukačních podkladů a programů.

Mezi zapojené cílové skupiny patřili:

- vlastníci a správci kulturního a přírodního dědictví,
- návštěvníci muzea.

V úzkém pojetí do první cílové skupiny spadá žadatel projektu, tedy příspěvková organizace Muzeum Vysočiny Jihlava. Do druhé skupiny potom návštěvníci jihlavské pobočky muzea (rodiny s dětmi, dětské kolektivy MŠ a ZŠ, studentské kolektivy SŠ, dospělí návštěvníci a senioři), kterých bylo v roce 2024 celkem 18 893. Různé turistické atraktivity v Jihlavě (zejména ZOO, ale i další) však v roce 2024 podle údajů agentury CzechTourism (www.tourdata.cz) navštívilo celkem 679 tisíc osob; tito návštěvníci tvoří potenciál pro zvýšení návštěvnosti muzea.

POPIS ŘEŠENÝCH PROBLÉMŮ PŘI REALIZACI PROJEKTU

V průběhu projektu nebyly identifikovány významnější problémy, které by mohly narušit realizaci projektu.

VÝSTUPY/PRODUKTY, VÝSLEDKY A KLÍČOVÉ FAKTORY JEJICH DOSAŽENÍ

V rámci projektu došlo k modernizaci stávajících muzejních expozic, což přineslo nejen zvýšení atraktivity pro návštěvníky díky interaktivním prvkům, ale také zlepšení podmínek pro ochranu sbírkových předmětů prostřednictvím nového laboratorního vybavení pro konzervátory a restaurátory.

Současně bylo pořízeno vybavení pro tvorbu edukačních programů, což umožňuje muzeu aktivněji zapojovat veřejnost a školy do poznávání kulturního dědictví. Celkově tak modernizace posílila jak odbornou, tak vzdělávací a zážitkovou funkci muzea.

Klíčovými faktory k dosažení výstupů/produktů byla především úzká spolupráce a komunikace s žadatelem a realizátorem projektu. Velmi dobrá a konstruktivní byla i práce řídicího výboru a pracovní skupiny.

ZHODNOCENÍ PLNĚNÍ INDIKÁTORŮ VÝSTUPU/VÝSLEDKU (NÁRODNÍHO ČÍSELNÍKU INDIKÁTORŮ), PŘÍPADNĚ INDIVIDUÁLNĚ ZVOLENÝCH INDIKÁTORŮ

Dosažené indikátory kvantifikují výstupy a výsledky projektů realizovaných v rámci daného projektu. Všechny stanovené indikátory byly úspěšně naplněny.

Tabulka 11: Zhodnocení plnění indikátorů

Kód	Indikátor	Výchozí hodnota	Cílová hodnota	Dosažená hodnota (abs.)	Dosažená hodnota (%)
90703	Počet nově zpřístupněných a zefektivněných podsbírek a fondů (počet)	0	8	8	100
90710	Podíl zpřístupněných a zefektivněných podsbírek a fondů (%)	50	78,6	78,6	100

Zdroj: Vlastní zpracování na základě interních materiálů IPRÚ JSA

ZÁVĚR – ZHODNOCENÍ NAPLNĚNÍ CÍLŮ PROJEKTU

Cíle projektu byly naplněny. Došlo k podpoře významné paměťové instituce, což celkově zkvalitní kulturní oblast. Podařilo se zmírnit identifikované problémy. Cílové hodnoty indikátorů byly úspěšně dosaženy. Aktivity byly dokončeny a realizované výstupy mají skutečný pozitivní dopad na kvalitu života obyvatel.

ZHODNOCENÍ DOPADU PROJEKTU/INTEGROVANÉHO ŘEŠENÍ

Díky realizaci projektu se povedlo zkvalitnit kulturní oblast, zvýšit zájem o nové expozice, zvýšit atraktivitu muzea využitím interaktivních prvků.

ZHODNOCENÍ ÚČELNOSTI VYNALOŽENÝCH FINANČNÍCH PROSTŘEDKŮ (TJ. DO JAKÉ MÍRY INTERVENCE SPLNILA SVŮJ ÚČEL, VE SMYSLU EVALUAČNÍCH OTÁZEK V ČÁSTI 3)

Vynaložené finanční prostředky byly vysoce účelné. Modernizace muzejních expozic rovněž dosáhla plánovaných cílů prostřednictvím zavedení interaktivních prvků, které zvýšily atraktivitu pro návštěvníky, pořízení nového laboratorního vybavení pro konzervátory a vybavení pro tvorbu edukačních programů.

Modernizace muzejních expozic uspokojila potřeby jak vlastníků a správců kulturního dědictví, tak návštěvníků muzea.

ZHODNOCENÍ ÚČINNOSTI VYNALOŽENÝCH FINANČNÍCH PROSTŘEDKŮ A ZHODNOCENÍ DO JAKÉ MÍRY PŘINESLY I NEPLÁNOVANÉ (POZITIVNÍ I NEGATIVNÍ) ÚČINKY – VE SMYSLU EVALUAČNÍCH OTÁZEK V ČÁSTI 3

Finanční prostředky na intervence byly vynaloženy s vysokou mírou účinnosti. Expertně lze hodnotit využití celkové částky určené v rámci této případové studie jako vysoce účinné. Neplánované účinky se ve vyšší míře neprojevily. Ve vyšší míře se nevyskytly ani běžné projektové problémy.

Rekonstrukce fasády na památkově chráněných objektech, které byly součástí projektu, byly vysoce pozitivně přijaty jak laickou veřejností, tak odbornou veřejností (památkáři, stavaři, architekti). Řešení získalo udělení několika cen – a to jako estetický prvek, který významně přispěl ke kultivaci veřejného prostoru.

5.5 INTEGROVANÉ ŘEŠENÍ S DOPADEM DO ÚZEMÍ LOKALITY NA DOLECH

ÚVOD

Identifikační údaje projektu/projektů

Název a číslo projektu/název OP	Mateřská škola, ul. Na Dolech, Jihlava CZ.06.2.67/0.0/0.0/16_042/0005643 IROP
Žadatel	Statutární město Jihlava
Název ISg a opatření ISg	IPRÚ JSA, opatření 1.3.3. Podpora zaměstnanosti znevýhodněných osob na trhu práce
Celkové způsobilé výdaje	35 000 000,00
z toho dotace EU	29 750 000,00
WWW projektu	https://www.jihlava.cz/mataska-skola-ul-na-dolech-jihlava/d-529070
Termín realizace projektu	01.10.2017 30.09.2019

Název a číslo projektu/název OP	Dopravní terminál - ul. Na Dolech, Jihlava CZ.06.1.37/0.0/0.0/16_046/0008077 IROP
Žadatel	Statutární město Jihlava
Název ISg a opatření ISg	IPRÚ JSA, opatření 2.1.1 Výstavba a rekonstrukce dopravních terminálů
Celkové způsobilé výdaje	7 675 038,18 Kč

z toho dotace EU	6 523 782,45 Kč
WWW projektu	https://www.jihlava.cz/dopravni-terminal-ul-na-dolech-jihlava/d-529074/p1=103674
Termín realizace projektu	15.04.2018 30.09.2019

Název a číslo projektu/název OP	Rozšíření trolejové dopravy v Jihlavě CZ.04.1.40/0.0/0.0/15_024/0000095 OPD
Žadatel	Dopravní podnik města Jihlavy, a.s.
Název ISg a opatření ISg	IPRÚ JSA, opatření 2.1.2 Rozšíření trolejové dopravy a ekologizace vozového parku MHD
Celkové způsobilé výdaje	16 664 832,33 Kč
z toho dotace EU	14 150 708,48 Kč
WWW projektu	https://www.jihlava.cz/rozsireni-trolejove-dopravy-v-jihlave/d-534173
Termín realizace projektu	01.09.2017 30.11.2017

Název a číslo projektu/název OP	Inteligentní zastávky v Jihlavě CZ.06.1.37/0.0/0.0/16_046/0008326 IROP
Žadatel	Dopravní podnik města Jihlavy, a.s.
Název ISg a opatření ISg	IPRÚ JSA, opatření 2.3.2. Podpora inteligentních dopravních systémů a využití telematiky
Celkové způsobilé výdaje	7 288 855,42
z toho dotace EU	6 195 527,10
WWW projektu	https://www.jihlava.cz/inteligentni-zastavky-v-jihlave/d-534174
Termín realizace projektu	30.10.2017 26.10.2018

Název a číslo projektu/název OP	Zvýšení bezpečnosti dopravy v Jihlavě CZ.06.1.37/0.0/0.0/16_046/0010036 IROP
Žadatel	Statutární město Jihlava
Název ISg a opatření ISg	IPRÚ JSA, opatření 2.3.1 Podpora opatření ke zvýšení bezpečnosti a průchodu městem
Celkové způsobilé výdaje	8 388 118,05
z toho dotace EU	7 129 900,34
WWW projektu	https://www.jihlava.cz/zvyseni-bezpecnosti-dopravy-v-jihlave/d-529530/p1=103674
Termín realizace projektu	09.08.2018 30.09.2019

Důvod a způsob výběru projektu/integrovaného řešení zpracovaného do podoby případové studie

Uvedené integrované řešení bylo vybráno z důvodů územní integrovanosti. Témata projektů vstupujících do integrovaného řešení nejsou tematicky příbuzná. Mají však společné, že byly

realizovány ve specifickém území – na jednom kompaktním území. Jejich spojujícím prvkem je tak zvyšování kvality podmínek pro život v jednom konkrétním území. Projekty měly vyšší pozitivní dopady na obyvatele, než kdyby byly realizovány v různorodém území.

Metodologie zpracování případové studie (využité metody, zdroje)

Metody: • Obsahová analýza • Syntéza • Dotazníková šetření
Zdroje: • Závěrečné zprávy o realizaci projektů • Žádosti o podporu

VÝCHOZÍ SITUACE – POPIS PROBLÉMU

Integrovaný soubor projektů v lokalitě Na Dolech v Jihlavě reagoval na soubor provázaných problémů, které dlouhodobě snižovaly kvalitu života v území. Klíčovým problémem byla absence uceleného systému přestupních terminálů, které by zajistily efektivní a komfortní přestupy mezi všemi formami veřejné dopravy – železniční, městskou i příměstskou. Minulý stav neodpovídal potřebám moderního městského prostoru: chyběla bezbariérovost, přehledná navigace, bezpečné přechody i kvalitní vybavení pro cyklisty či osoby s omezenou schopností pohybu. Komplikovanější byly přestupy, technicky nevyhovující prostředí a kolizní dopravní situace snižovaly atraktivitu veřejné dopravy, čímž docházelo k vyššímu zatížení území individuální dopravou, která zhoršovala životní prostředí.

V předmětném území dlouhodobě probíhá výstavba bytových a rodinných domů, ale území dosud bylo obsluhováno pouze jednou autobusovou linkou. Chybělo napojení na trolejbusové tratě i propojení s železnicí.

Problémem byla rovněž nízká informovanost cestujících v MHD, způsobená zastaralým systémem jízdních řádů, nedostupností informací o zpožděních a nevhodným řešením zastávek, což snižovalo komfort i důvěru obyvatel ve veřejnou dopravu.

Problémem byla i nedostatečná kapacita a kvalita infrastruktury předškolního vzdělávání, což jednak omezovalo přístup dětí k této službě, ale také znamenalo komplikaci pro návrat jejich rodičů do zaměstnání.

Celkově se tedy jednalo o území, kde bylo vhodné realizovat komplexní a koordinovanou intervenci na více témat.

POPIS INTEGROVANÉHO ŘEŠENÍ V RÁMCI ISG

Význam projektu/projektů na naplnění specifického cíle ISg (ve smyslu velmi – středně – málo – vůbec)

Integrované řešení jako celek přispělo středně k naplnění specifického cíle 2.1 Posílit multimodalitu a provázanost dopravy aglomerace.

Integrované řešení jako celek přispělo středně k naplnění specifického cíle 2.3 Zavést opatření pro zvýšení prostupnosti, bezpečnosti a informovanosti.

Integrované řešení jako celek přispělo středně k naplnění specifického cíle 1.3 Udržovat sociální soudržnost, rozvíjet sociální služby a aktivity v oblasti sociálního začleňování a místní zaměstnanosti.

Jedná se o projekty v dílčím specifickém území. Integrované řešení tak mělo potenciál přispívat k naplnění specifického cíle středně.

Vazba na další projekty/opatření ISg (související významné integrující projekty; mimo výše uvedené) ve struktuře:

Podle koincidenční matice z ISg projekty z tohoto integrovaného řešení nejvíce souvisely s dalšími projekty z opatření 2.1.2 Rozšíření trolejové dopravy a ekologizace vozového parku MHD, 2.1.3 Řešení parkování v Jihlavě P+R, P+G, 2.2.1 Rozvoj páteřních cyklostezek a cyklotras a podpora cyklodopravy, 2.3.1 Podpora opatření ke zvýšení bezpečnosti a průchodu územím a 2.3.2 Podpora inteligentních dopravních systémů a využití telematiky. Jako příklad souvisejícího projektu bylo vybráno Zvýšení bezpečnosti dopravy v Jihlavě – III. etapa, jehož části prostorově navazují na uvedené integrované řešení. Jednou z částí je vybudování nové lávky pro pěší a cyklisty přes řeku Jihlavu v ulici Strojírenská, čímž došlo k lepšímu propojení nového přestupního terminálu s částí Staré Hory. Další částí tohoto projektu je vybudování bezbariérových chodníků a zastávky pro městskou hromadnou dopravu a linkové spoje v ulici Vrchlického; společně s novým trakčním vedením, realizovaným v rámci integrovaného řešení, zlepšuje dopravní obslužnost předmětné lokality i jejího okolí.

Nepřímo integrované řešení souviselo i s dalšími projekty zaměřenými na nákup trolejbusů, které mohou obsluhovat i řešenou lokalitu Na Dolech. Tyto projekty již nejsou uvedeny v tabulkách níže z důvodu slabší vazby.

Název a číslo projektu/název OP	Zvýšení bezpečnosti dopravy v Jihlavě - III. etapa CZ.06.1.13/0.0/0.0/16_046/0016727 IROP
Žadatel	Statutární město Jihlava
Název ISg a opatření ISg	IPRÚ JSA, opatření 2.3.1 Podpora opatření ke zvýšení bezpečnosti a průchodu městem
Celkové způsobilé výdaje	22 327 406,86 Kč
z toho dotace EU	18 978 295,83 Kč
WWW projektu	https://www.jihlava.cz/zvyseni-bezpecnosti-dopravy-v-jihlave-iii-etapa/d-548676/p1=103674
Termín realizace projektu	30.04.2021 30.09.2022

CÍL PROJEKTU/PROJEKTŮ (PŘÍP. OČEKÁVANÝ VÝSLEDEK)

Cílem integrovaného souboru projektů bylo komplexní zlepšení dopravní dostupnosti, bezpečnosti, kvality veřejné dopravy a infrastruktury pro předškolní vzdělávání. Projekty usilovaly o posílení multimodality a pohodlných přestupů mezi různými druhy dopravy prostřednictvím modernizace přestupního terminálu u ŽST Jihlava-Staré Hory (zkvalitnění dopravní infrastruktury i zázemí pro cestující a řidiče), čímž se měla snížit závislost na individuální automobilové dopravě. Atraktivitu veřejné dopravy mělo zvýšit i napojení lokality na trolejbusovou linku, čímž by se zlepšilo propojení velkých sídlišť s nemocnicí a poliklinikou, a dále také s centrem města.

Dále mělo integrované řešení za cíl zvýšit informovanost cestujících MHD pomocí inteligentních informačních systémů na frekventovaných zastávkách.

Současně se integrované řešení zaměřilo na zvýšení kapacit a kvality předškolního vzdělávání, včetně podpory rodičů při návratu na trh práce, zejména těch zaměstnaných ve vícesměnném provozu.

Nedílnou součástí bylo také zvýšení bezpečnosti provozu a zlepšení dopravní infrastruktury ve městě, především pro chodce.

POPIS REALIZOVANÝCH AKTIVIT, ZAPOJENÍ CÍLOVÝCH SKUPIN (VČETNĚ JEJICH KVANTIFIKACE)

Rekonstrukce a modernizace stávajícího terminálu jako významného uzlu veřejné dopravy – vybudování čekárny se sociálním zařízením pro cestující a zázemí se sociálním zařízením pro řidiče MHD, instalace elektronického informačního systému pro cestující, vybudování přípojky inženýrských sítí, odvodnění a odpadové jímky; vybudování bezbariérové výstupní zastávky MHD v rámci stavebních úprav stávající točny MHD, vybudování zpevněných přístupových ploch (chodníků), parkovacích míst pro kola, doplnění přístřešků pro cestující na stávající zastávky, vegetační úpravy a související stavební práce.

Instalace zcela nového trakčního trolejového vedení v ulici Vrchlického (včetně instalace trakčního kabelového vedení), a dále modernizace stávajícího trolejového vedení u trolejbusových křižovatek a v navazujících ulicích v důsledku napojení tohoto nového trakčního vedení.

Zavedení informačního systému na 20 nejvíce exponovaných zastávkách a přestupních uzlech MHD v Jihlavě (elektronické panely, radiová základna, softwarové vybavení).

Výstavba nové mateřské školy s internátním provozem s kapacitou pro 100 dětí – specifický provoz přes noc kvůli směnám rodičů.

Výstavba nových a modernizace stávajících chodníků; plus přechody pro chodce včetně jejich nasvětlení, nástupiště autobusových a trolejbusových zastávek, dopravní značení, bezpečnostní opatření na silnici (úpravy povrchu a tvaru křižovatek), vegetační úpravy.

Mezi zapojené cílové skupiny patřili:

- obyvatelé,
- návštěvníci,
- dojíždějící za prací a službami,
- uživatelé veřejné dopravy,
- děti v předškolním vzdělávání,
- pedagogičtí pracovníci.

Lokalita, již se předmětný projekt týkal, leží na okraji „hlavní“ části města Jihlavy; v jejím sousedství se nacházejí části Horní Kosov a Staré Hory. Jde o základní sídelní jednotky Na Dolech, Na Dolech-sever, Na Dolech-střed, Na Dolech-jih, Sídliště Horní Kosov a Staré Hory. V uvedených částech města žilo při Sčítání lidu, domů a bytů (rok 2021) 6 004 obyvatel, což tvořilo 11,9 % obyvatelstva Jihlavy. Projekt však pozitivně ovlivnil nejen obyvatele těchto základních sídelních jednotek, ale celé západní části města.

Součástí projektu byl dopravní terminál, který usnadní dopravu mimo jiné i dojíždějícím a návštěvníkům města. Z dojíždějících osob se dotkl především těch, kteří využívají nějakou formu hromadné dopravy (vlak, autobus, MHD) – jedná se o 4 324 osob (rok 2021). Zkvalitnění veřejné dopravy může motivovat k jejímu využití také některé z dojíždějících autem (12 452 osob). Konkrétní proběhlá změna způsobu dojížděky však bude zjištěna až při příštím sčítání lidu v roce 2031.

Zkvalitnění dopravní infrastruktury a telematiky se dotklo všech uživatelů veřejné dopravy. V roce 2023 využilo – podle údajů Statistické ročenky Sdružení dopravních podniků ČR – veřejnou dopravu v Jihlavě 15 581 osob. Vozy veřejné dopravy urazily celkem 192 milionů místových kilometrů (ty vyjadřují ujeté vozové kilometry vynásobené obsaditelností vozidel – takže při každém ujetém kilometru vozy teoreticky převážely 70 osob).

Snadnější a komfortnější cestování veřejnou dopravou je přínosem i pro návštěvníky regionu, potažmo pro ubytované hosty. Turistické cíle v JSA navštívilo v roce 2024 podle údajů agentury CzechTourism

celkem 689 tisíc osob (98,5 % z nich cíle přímo v Jihlavě). V hromadných ubytovacích zařízeních ORP Jihlava – jehož územní vymezení je velice podobné vymezení JSA – bylo ubytováno 75 983 osob.

Vybudování mateřské školy, navíc s internátním provozem, snížilo tlak na ostatní mateřské školy v Jihlavě a současně bylo ulehčením pro rodiče pracující ve směnovém provozu. V roce 2025 bylo v jihlavských mateřských školách zapsáno 2 069 dětí, které učilo 260 pedagogů. Nová mateřská škola přinesla dalších 100 míst pro děti, tedy zvýšení počtu míst ve městě o 4,5 %, a 9 pracovních míst pro pedagogy, což je nárůst o 3,4 % (celkem je v ní zaměstnáno 18 pracovníků).

POPIS ŘEŠENÝCH PROBLÉMŮ PŘI REALIZACI PROJEKTU

Při realizaci projektů se vyskytly dílčí problémy, u nichž se však zpravidla našlo řešení. Mezi příklady problémů patřily následující problémy:

- Problém: Nutnost opakování zadávacích řízení na zhotovitele stavby, následně zdržení způsobené objektivně předpokládanými povětrnostními podmínkami (zimní období).
 - Řešení: Předložení Žádosti o změnu, v níž byly termíny realizace projektu posunuty s ohledem na trvání zadávacích řízení i na omezené možnosti prací v zimním období.
- Problém: Změna zařazení většiny investičních nákladů z položky „stavby“ do položky „dlouhodobý hmotný majetek“ (na základě daňového posouzení).
 - Řešení: V rámci Žádosti o platbu byla příslušná část financí z položky stavby převedena do položky dlouhodobý hmotný majetek. Touto změnou nedošlo k převodu finančních prostředků mezi investicemi a neinvesticemi.
- Problém: Posun termínu dokončení fyzické realizace projektu a nutnost úpravy rozpočtu.
 - Řešení: Prodloužení termínu o 20 pracovních dní (do 26. 10. 2018); úprava rozpočtu v rámci žádosti o platbu bez vlivu na celkové náklady projektu.
- Problém: Během realizace došlo ke změnám oproti původnímu projektu (technické úpravy, změny rozsahu prací apod.).
 - Řešení: Uspořádání změnových řízení a uzavření příslušných dodatků ke smlouvě o dílo (dodatky č. 2–5), včetně doložení dokumentace prostřednictvím systému MS2014+.

VÝSTUPY/PRODUKTY, VÝSLEDKY A KLÍČOVÉ FAKTORY JEJICH DOSAŽENÍ

Na daném území proběhl soubor koordinovaných investičních aktivit, které výrazně přispěly k jeho celkovému rozvoji, zvýšení kvality života i dostupnosti veřejné infrastruktury.

Byl vybudován moderní přestupní uzel regionálního významu umožňující přímý přestup mezi osobní vlakovou, veřejnou linkovou a městskou hromadnou dopravou. V rámci prací byl vybudován objekt zázemí pro cestující (uzavřená čekárna, sociální zázemí) a řidiče MHD, bezbariérově upravená výstupní zastávka MHD, nové komunikační propojení pro pěší mezi zastávkou MHD a železniční zastávkou, parkovací stání pro kola, zastávkové přístřešky a elektronický informační systém pro cestující.

Současně bylo zavedeno moderní informační dopravní značení – na 20 nejvytíženějších zastávkách MHD včetně přestupních uzlů byly instalovány elektronické panely, vybudována radiová základna a implementován podpůrný software pro lepší informovanost cestujících.

Byly zřízeny dva kilometry nového trolejového vedení. V souvislosti s novým vedením byla provedena modernizace stávajících vedení: byla provedena úprava stávajícího trolejového vedení včetně položení trakčního kabelového vedení v navazující ulici a byla modernizována trakční vedení na třech trolejbusových křižovatkách.

Dále byla realizována výstavba nové mateřské školy s internátním provozem – provoz školy byl přizpůsoben směnnému režimu rodičů a umožňuje i noční pobyt dětí.

Projekt zahrnoval také zlepšení pěší a silniční infrastruktury v širším okolí – výstavbu a rekonstrukci chodníků, nasvětlených přechodů, nástupišť MHD, úpravy křižovatek s důrazem na bezpečnost dopravy a související vegetační úpravy.

Tyto vzájemně propojené investice přinesly zlepšení dopravní obslužnosti, zvýšení bezpečnosti, dostupnost služeb pro rodiny a celkově přispěly k rozvoji a zatraktivnění lokality.

Klíčovými faktory k dosažení výstupů/produktů byl především průběžný monitoring absorpční kapacity, pravidelná komunikace se žadateli. Velmi dobrá byla i práce řídicího výboru a jednotlivých pracovních skupin. Důležitým faktorem bylo i dobré projektové řízení ze strany realizátorů, kterým se v průběhu projektu povedlo vyřešit řadu problémů při realizaci projektu.

ZHODNOCENÍ PLNĚNÍ INDIKÁTORŮ VÝSTUPU/VÝSLEDKU (NÁRODNÍHO ČÍSELNÍKU INDIKÁTORŮ), PŘÍPADNĚ INDIVIDUÁLNĚ ZVOLENÝCH INDIKÁTORŮ

Dosažené indikátory kvantifikují výstupy a výsledky projektů realizovaných v rámci zvoleného integrovaného řešení. Všechny stanovené indikátory byly úspěšně naplněny. Jedná se o součet cílových hodnot ze všech projektů zahrnutých do integrovaného řešení.

Tabulka 12: Zhodnocení plnění indikátorů

Kód	Indikátor	Cílová hodnota	Dosažená hodnota (abs.)	Dosažená hodnota (%)
75201	Počet nových nebo rekonstruovaných přestupních terminálů ve veřejné dopravě (počet)	1	1	100
76401	Počet parkovacích míst pro jízdní kola (počet)	9	9	100
70401	Počet zařízení a služeb pro řízení dopravy (počet)	1	1	100
74500	Celková délka nových nebo modernizovaných linek metra, tramvajových tratí nebo trolejbusových tratí	2,098	2,098	100
50000	Počet podpořených vzdělávacích zařízení (počet)	1	1	100
50001	Kapacita podporovaných zařízení péče o děti nebo vzdělávacích zařízení (počet)	100	100	100
75001	Počet realizací vedoucích ke zvýšení bezpečnosti v dopravě (počet)	1	1	100

Zdroj: Vlastní zpracování na základě interních materiálů IPRÚ JSA

ZÁVĚR – ZHODNOCENÍ NAPLNĚNÍ CÍLŮ PROJEKTU

S pomocí realizovaných projektů došlo k rozvoji konkrétní homogenní lokality.

Cíle projektů zahrnutých do integrovaného řešení byly naplněny. Podařilo se zmírnit identifikované problémy. Cílové hodnoty indikátorů byly úspěšně dosaženy. Aktivita byly realizovány a realizované výstupy mají skutečný pozitivní dopad na kvalitu života obyvatel.

ZHODNOCENÍ DOPADU PROJEKTU/INTEGROVANÉHO ŘEŠENÍ

Na území došlo k realizaci vzájemně provázaných projektů, které společně přispěly k výraznému rozvoji dopravní, vzdělávací a veřejné infrastruktury, zlepšení kvality života a zatraktivnění celé lokality.

Klíčovým výsledkem byl vznik moderního přestupního uzlu regionálního významu, který umožňoval přímý přestup mezi veřejnou linkovou dopravou a městskou hromadnou dopravou. Nový přestupní uzel i sídliště v jeho blízkosti byly napojeny na přímou trolejbusovou linku, která přinesla jednodušší spojení k poliklinice, nemocnici a do centra města, a v opačném směru navázala lokalitu na železniční dopravu. Komfort cestování byl dále zvýšen zavedením elektronických informačních panelů, akustických hlásičů pro nevidomé a možností online sledování odjezdů MHD. Díky tomu došlo ke zkvalitnění dopravní obslužnosti Jihlavy jako centra regionu, lepšímu propojení jednotlivých forem veřejné dopravy a nárůstu jejího využívání.

Současně byly zvýšeny standardy bezpečnosti a dostupnosti – přibýly nasvětlené přechody, bezbariérové úpravy chodníků a nástupišť včetně reliéfních dlažeb, a zlepšily se podmínky pro osoby s omezenou schopností pohybu.

Přínosem bylo také rozšíření kapacit předškolního vzdělávání výstavbou nové mateřské školy s internátním provozem. Ta umožňovala lepší sladění pracovního a rodinného života, zejména pro zaměstnance pracující na směny, a podporovala rychlejší návrat rodičů z rodičovské dovolené do zaměstnání.

Integrované řešení jako celek přispělo nejen ke zvýšení atraktivity veřejné dopravy a zlepšení kvality života obyvatel, ale i ke zlepšení životního prostředí a dlouhodobé udržitelnosti rozvoje lokality.

ZHODNOCENÍ ÚČELNOSTI VYNALOŽENÝCH FINANČNÍCH PROSTŘEDKŮ (TJ. DO JAKÉ MÍRY INTERVENCE SPLNILA SVŮJ ÚČEL, VE SMYSLU EVALUAČNÍCH OTÁZEK V ČÁSTI 3)

Vynaložené finanční prostředky byly účelné ve vysoké míře a naplnily své cíle prostřednictvím komplexního rozvoje veřejné infrastruktury na jednom konkrétním místě, který výrazně zlepšil kvalitu života obyvatel a fungování území. Hlavními výsledky byly vybudování dopravního terminálu jako centrálního přestupního uzlu, zavedení trolejbusové linky, implementace moderního informačního systému pro cestující, výstavba specializované mateřské školy přizpůsobené potřebám místních zaměstnanců a celkové zkvalitnění pěší a silniční infrastruktury. Tyto vzájemně propojené investice přinesly zlepšení prostředí pro život.

ZHODNOCENÍ ÚČINNOSTI VYNALOŽENÝCH FINANČNÍCH PROSTŘEDKŮ A ZHODNOCENÍ DO JAKÉ MÍRY PŘINESLY I NEPLÁNOVANÉ (POZITIVNÍ I NEGATIVNÍ) ÚČINKY – VE SMYSLU EVALUAČNÍCH OTÁZEK V ČÁSTI 3

Finanční prostředky na intervence byly vynaloženy s vysokou mírou účinnosti. Expertně lze hodnotit využití celkové částky určené v rámci této případové studie jako vysoce účinné. Neplánované účinky se ve vyšší míře neprojevovaly. Mezi příklady dílčích neplánovaných negativních účinků lze řadit běžné projektové problémy, které však byly v průběhu realizace odstraněny (viz POPIS ŘEŠENÝCH PROBLÉMŮ PŘI REALIZACI PROJEKTU).

6. ZÁVĚR

Evaluace potvrdila, na příkladu Jihlavské sídelní aglomerace, celkově pozitivní přínos nástroje IPRÚ na rozvoj území a zlepšení kvality života. Ocenit lze stabilitu financování, vyčlenění finančních prostředků do konkrétního území. Velmi přínosná je také možnost konzultací s manažery, kteří mají dobrou znalost místních podmínek a subjektů žádajících o dotace.

Pozitivně je hodnocena také kvalita přípravy a fungování pracovních skupin a řídicího výboru, včetně možnosti navázání kontaktů mezi veřejnými subjekty napříč různými obory. Integrované nástroje prokázaly svou efektivitu nejen v oblasti sociálních služeb, ale také v kulturním rozvoji, cestovním ruchu, péči o kulturní dědictví, dopravy a dalších tématech týkajících se kvality života. Výzvy IPRÚ se oproti centrálním výzvám osvědčily díky nižší konkurenci a vyšší šanci na získání financí do konkrétního území.

Za hlavní výzvu do budoucna se podle výsledků evaluace nepovažuje rozšiřování územní působnosti sídelní aglomerace, ale naopak potřebu soustředit aktivity do centrálního města tak, aby měly co největší dopad. V podmínkách Jihlavské sídelní aglomerace, která je tvořena převážně menšími obcemi, se největší efekt dosahuje prostřednictvím velkých, integrovaných projektů realizovaných v centrálním městě. Taková koncentrace intervencí umožňuje zásadnější a dlouhodobější změny, než by přineslo rozptýlení menších aktivit do širšího území.

Problematická je také tematická omezenost možných intervencí pro nástroj IPRÚ ze strany řídicích orgánů, kdy nebylo možné řešit všechny identifikované potřebné specifické cíle ISg.

Je třeba zachovat kvalitu přípravy podkladů a fungování pracovních skupin a řídicího výboru a udržet tým pracovníků IPRÚ, což se osvědčilo jako jeden z hlavních přínosů integrovaných nástrojů.

Doporučuje se pokračovat v nástroji IPRÚ, případně jeho modifikacích jako efektivní formy podpory územního rozvoje, dále posilovat koordinaci mezi různými subjekty a obory a systematicky sledovat efekty podporovaných projektů. Vhodné je také pokračovat v nastolené spolupráci mezi jednotlivými nositeli IPRÚ.

PŘÍLOHA – PŘEHLED PLNĚNÍ FINANČNÍHO PLÁNU

Alokované prostředky na jednotlivá opatření pro řešení problémů a potřeb byly ve většině případů vyčerpány. Mezi hlavní výjimky patřilo:

- Opatření 1.3.3.2 zaměřené na podporu zaměstnanosti znevýhodněných osob na trhu práce. Alokace byla přesunuta do Ústecko-chomutovské aglomerace. Téma bylo při tvorbě strategie identifikováno jako potřebné, avšak při vyhlášení výzvy byl sice projekt předložen, nebyl však dostatečně kvalitní a nesplnil podmínky hodnocení ŘO. Projevila se tak nedostatečná absorpční kapacita.
- Podopatření 2.3.2.1 zaměřené na podporu inteligentních dopravních systémů. Důvodem byla nedostatečná absorpční kapacita v území. Nebyly předloženy žádné žádosti o podporu projektu. Od potenciálních žadatelů existovaly informace, že při plánování požadovaných řešení se zjistilo, že jsou nadměru technicky i finančně náročné.
- Opatření 3.3.2, které bylo zaměřené na zlepšení kvality národních kulturních památek. Projevila se nedostatečná absorpční kapacita a alokace byla využita pro nově vzniklé opatření zaměřené na podporu paměťových institucí. Důvodem byl negativní dopad pandemie SARS-CoV-2 na oblast kultury a cestovního ruchu a také dlouhodobě nevyhovující stav paměťových institucí, zejména v oblasti péče o sbírky a technického zázemí.

V menší míře nebyly dočerpány prostředky u následujících opatření:

- 1.3.2 Sociální služby a sociální začleňování: Zájem žadatelů byl nižší, než se předpokládalo; i přes intenzivní podporu absorpční kapacity bylo předloženo málo žádostí o podporu.
- 2.2.1 Cyklostezky: Vysoutěžily se za nižší částky.
- 2.3.1 Bezpečnost dopravy: Nebyly k dispozici přesné rozpočty od projektanta. Došlo k odstranění Brtnického předměstí z důvodu zpoždění při přípravě vodohospodářské infrastruktury (VHI). Důvodem byl také nedostatek alokace v IPRÚ, realizace Brtnického předměstí by přesáhlo stanovenou alokaci. Odstraněním Brtnického předměstí pak naopak došlo k nedočerpání alokace. Proběhla korekce poskytovatele v celkové výši 597 158,47 Kč.
- 2.1.2.1 Trolejová doprava: Vysoutěžilo se za nižší částky.

Podrobnější popis alokace ve vztahu k výzvám je uveden ve druhé části kapitoly 2.3 ZHODNOCENÍ, 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.

OP	Opatření (Podpopatření)	Finanční alokace (podíl EU v Kč)	Finanční alokace dle proplacených žádostí o platbu (podíl EU v Kč)	Rozdíl (v Kč)
IROP	1.3.1 Rozšiřování a zkvalitnění infrastruktury pro poskytování sociálních služeb (IROP)	104 975 000	104 971 730	3 270
OP Z	1.3.2 Rozvoj sociálních služeb a aktivit v oblasti sociálního začleňování (OPZ)	31 484 000	19 448 345	12 035 655
IROP	1.3.3 Podpora zaměstnanosti znevýhodněných osob na trhu práce (IROP)	29 750 000	29 750 000	0

OP	Opatření (Podopatření)	Finanční alokace (podíl EU v Kč)	Finanční alokace dle proplacených žádostí o platbu (podíl EU v Kč)	Rozdíl (v Kč)
	(1.3.3.1 Výstavba mateřských škol zejména ve vazbě na významné zaměstnavatele)			
OP Z	1.3.3 Podpora zaměstnanosti znevýhodněných osob na trhu práce (OPZ) (1.3.3.2 Zřízení a provoz aktivit na přímou podporu zaměstnanosti znevýhodněných)	8 865 000	0	8 865 000
IROP	2.1.1 Výstavba a rekonstrukce dopravních terminálů (IROP)	24 050 000	24 049 999	1
OPD	2.1.2 Rozšíření trolejové dopravy a ekologizace vozového parku MHD (OPD) (2.1.2.1 Rozšíření trolejové dopravy)	120 100 000	112 085 952	8 014 048
IROP	2.1.2 Rozšíření trolejové dopravy a ekologizace vozového parku MHD (IROP) (2.1.2.2 Ekologizace vozového parku)	204 882 768	204 775 774	106 994
IROP	2.1.3 Řešení parkování v Jihlavě P+R, P+G (IROP)	11 945 779	11 945 779	0
IROP	2.2.1 Rozvoj páteřních cyklostezek a cyklotras a podpora cyklodojízdky (IROP)	151 310 361	147 153 311	4 157 050
IROP	2.3.1 Podpora opatření ke zvýšení bezpečnosti a průchodu územím (IROP)	72 395 309	65 202 073	7 193 236
OPD	2.3.2 Podpora inteligentních dopravních systémů a využití telematiky (OPD) (2.3.2.1 Realizace ITS na silniční síti)	34 000 000	0	34 000 000
IROP	2.3.2 Podpora inteligentních dopravních systémů a využití telematiky (IROP) (2.3.2.2 Realizace telematiky pro městskou hromadnou dopravu)	5 415 783	5 415 783	0
IROP	3.3.2 Zlepšení kvality národních kulturních památek (IROP)			0
IROP	3.3.3 Zlepšení kvality paměťových institucí (IROP)	28 050 000	28 050 000	0

PŘÍLOHA – PŘEHLED PLNĚNÍ INDIKÁTORŮ

Při tvorbě hodnocení dosahování indikátorů došlo k porovnání původního předpokladu se skutečným stavem. Využita byla vygenerovaná tisková sestava z MS2014+ z poslední zpracovávané Zprávy o plnění ISg (k 31. 12. 2024).

Plánované závazky dosažení hodnot indikátorů byly podle exportovaných hodnot indikátorů ze systému MS2014+ v převážné většině případů dosaženy. Několikrát byly hodnoty indikátorů překročeny – konkrétně u kapacity podpořených služeb a využívání podpořených služeb v rámci opatření 1.3.2 Rozvoj sociálních služeb a aktivit v oblasti sociálního začleňování.

Původně plánované hodnoty indikátorů nebyly dosaženy pouze u jednotek indikátorů. Jednalo se zejména o:

- Podíl zpřístupněných a zefektivněných podsbírek a fondů – opatření 3.3.3 Zlepšení kvality paměťových institucí. (výsledek)
- Počet osob přepravených veřejnou dopravou – podopatření 2.1.2.2 Ekologizace vozového parku a 2.1.1 Výstavba a rekonstrukce dopravních terminálů. (výsledek)
- Počet poskytovaných druhů sociálních služeb – opatření 1.3.1 Rozšíření a zkvalitnění infrastruktury pro poskytování sociálních služeb. (výstup)

Podrobněji komentáře ke změnám indikátorů jsou uvedeny v kapitole 3.2 ZHODNOCENÍ, JAK PŘÍSPĚLA REALIZACE JEDNOTLIVÝCH OPATŘENÍ ISG K DOSAHOVÁNÍ HODNOT INDIKÁTORŮ.

Opatření / podopatření	Kód	Název	Typ	Měrná jednotka	Závazek	Dosažená hodnota
1.3.1 Rozšíření a zkvalitnění infrastruktury pro poskytování sociálních služeb	67510	Kapacita služeb a sociální práce	Výsledek	Klienti	304	304
	55401	Počet podpořených zázemí pro služby a sociální práci	Výstup	Zázemí	15	15
	55402	Počet poskytovaných druhů sociálních služeb	Výstup	Služby	15	13
1.3.2 Rozvoj sociálních služeb a aktivit v oblasti sociálního začleňování	67010	Využívání podpořených služeb	Výsledek	Osoby	39	43
	60000	Celkový počet účastníků	Výstup	Osoby	90	87
	67001	Kapacita podpořených služeb	Výstup	Místa	39	54
1.3.3.1 Výstavba mateřských škol zejména ve vazbě na významné zaměstnavatele	50020	Podíl tříletých dětí umístěných v předškolním zařízení	Výsledek	%	0	82,1
	50000	Počet podpořených vzdělávacích zařízení	Výstup	Zařízení	1	1
	50001	Kapacita podporovaných zařízení péče o děti nebo vzdělávacích zařízení	Výstup	Osoby	100	100
2.1.1 Výstavba a rekonstrukce dopravních terminálů	75120	Podíl veřejné osobní dopravy na celkových výkonech v osobní dopravě	Výsledek	%	0	31

EX-POST EVALUACE REALIZACE STRATEGIE IPRÚ JIHLAVSKÉ SÍDELNÍ AGLOMERACE

Opatření / podopatření	Kód	Název	Typ	Měrná jednotka	Závazek	Dosažená hodnota
	75201	Počet nových nebo rekonstruovaných přestupních terminálů ve veřejné dopravě	Výstup	Terminály	3	3
	75110	Počet osob přepravených veřejnou dopravou	Výsledek	Osoby/rok	1 274 000	1 109 803
2.1.2.1 Rozšíření trolejové dopravy	74510	Počet cestujících MHD v elektrické trakci	Výsledek	mil. osob/rok	0	12,14
	74500	Celková délka nových nebo modernizovaných linek metra, tramvajových tratí nebo trolejbusových tratí	Výstup	km	7,80	7,80
2.1.2.2 Ekologizace vozového parku	75120	Podíl veřejné osobní dopravy na celkových výkonech v osobní dopravě	Výsledek	%	0	31
	74801	Počet nově pořízených vozidel pro veřejnou dopravu	Výstup	Vozidla	23	23
	75110	Počet osob přepravených veřejnou dopravou	Výsledek	Osoby/rok	38 113 615	32 775 055
	36111	Množství emisí primárních částic a prekurzorů sekundárních částic v rámci podpořených projektů	Výsledek	t/rok	0,24	0,24
2.1.3 Řešení parkování v Jihlavě P+R, P+G	75120	Podíl veřejné osobní dopravy na celkových výkonech v osobní dopravě	Výsledek	%	0	31
	74001	Počet vytvořených parkovacích míst	Výstup	Parkovací místa	110	110
2.2.1 Rozvoj páteřních cyklostezek a cyklotras a podpora cyklodojízdky	76100	Délka nově vybudovaných cyklostezek a cyklotras	Výstup	km	10,13	10,17
	76401	Počet parkovacích míst pro jízdní kola	Výstup	Parkovací místa	30	30
2.3.1 Podpora opatření ke zvýšení bezpečnosti a průchodu městem	75120	Podíl veřejné osobní dopravy na celkových výkonech v osobní dopravě	Výsledek	%	0	31
	75001	Počet realizací vedoucích ke zvýšení bezpečnosti v dopravě	Výstup	Realizace	6	6

EX-POST EVALUACE REALIZACE STRATEGIE IPRÚ JIHLAVSKÉ SÍDELNÍ AGLOMERACE

Opatření / podopatření	Kód	Název	Typ	Měrná jednotka	Závazek	Dosažená hodnota
	76100	Délka nově vybudovaných cyklostezek a cyklotras	Výstup	km	0,08	0,08
2.3.2.1 Realizace ITS na silniční síti	72410	Pokrytí silniční sítě ITS	Výsledek	%	0	31
2.1.1 Výstavba a rekonstrukce dopravních terminálů	74001	Počet vytvořených parkovacích míst	Výstup	Parkovací místa	22	22
	76401	Počet parkovacích míst pro jízdní kola	Výstup	Parkovací místa	14	14
2.3.2.2 Realizace telematiky pro městskou hromadnou dopravu	70401	Počet zařízení a služeb pro řízení dopravy	Výstup	ks	1	1
	75120	Podíl veřejné osobní dopravy na celkových výkonech v osobní dopravě	Výsledek	%	0	31
3.3.3 Zlepšení kvality paměťových institucí	90710	Podíl zpřístupněných a zefektivněných podsbírek a fondů	Výsledek	%	76,9	29,87
	90703	Počet nově zpřístupněných a zefektivněných podsbírek a fondů	Výstup	Podsbírky/fondy	8	8
3.3.2 Zlepšení kvality národních kulturních památek	91010	Počet návštěv kulturních památek a paměťových institucí zpřístupněných za vstupné	Výsledek	Návštěvy/rok	0	34 021 133

Zdroj: MS 2014+

PŘÍLOHA – DOKLAD O SCHVÁLENÍ

V Jihlavě dne

.....

Mgr. Petr Ryška, předseda Řídicího výboru IPRÚ JSA

SEZNAM ZKRATEK

a. s.	Akciová společnost
ČR	Česká republika
ESIF	Evropské strukturální a investiční fondy
EU	Evropská unie
GDPR	General Data Protection Regulation (Obecné nařízení o ochraně osobních údajů)
IOM	Interní operační manuál IPRÚ JSA
IPRÚ	Integrovaný plán rozvoj území
IPRÚ JSA	Integrovaný plán rozvoj území Jihlavské sídelní aglomerace
IROP	Integrovaný regionální operační program
ISg	Integrovaná strategie
ITI	Integrated Territorial Investments (Integrované územní investice)
ITS	Intelligent transportation systém (Inteligentní dopravní systém)
JSA	Jihlavská sídelní aglomerace
km	Kilometr
MMJ	Magistrát města Jihlavy
MMR	Ministerstvo pro místní rozvoj
MMR-ORP	Ministerstvo pro místní rozvoj, odbor regionální politiky
MPIN	Metodický pokyn pro využití integrovaných nástrojů
MS 2014+	Monitorovací systém 2014+ (Portál pro podávání žádostí o podporu z programů ESIF)
OP	Operační program
OP D	Operační program Doprava
OP TP	Operační program Technická pomoc
OP Z	Operační program Zaměstnanost
OP ŽP	Operační program Životní prostředí
PS	Pracovní skupina
RMJ	Rada města Jihlavy
ŘO	Řídicí orgán
ŘO IROP	Řídicí orgán Integrovaného regionálního operačního programu
ŘO OPD	Řídicí orgán Operačního programu Doprava
ŘO OPZ	Řídicí orgán Operačního programu Zaměstnanost
ŘV	Řídicí výbor
SC	Specifický cíl
SMJ	Statutární město Jihlava
SMO ČR	Svaz měst a obcí České republiky

VHI	Vodohospodářská infrastruktura
z. s.	Zapsaný spolek
ŽOP	Žádost o platbu
ŽOZ	Žádost o změnu