



MINISTERSTVO  
PRO MÍSTNÍ  
ROZVOJ ČR



# Integrované plány rozvoje území (IPRÚ)

Rozvoj ve všech oblastech

[www.mmr.cz](http://www.mmr.cz)

Zpracovalo:

© Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, 2016

[www.mmr.cz](http://www.mmr.cz)

[www.dotaceEU.cz](http://www.dotaceEU.cz)

[www.uzemnidimenze.cz](http://www.uzemnidimenze.cz)

[nok@mmr.cz](mailto:nok@mmr.cz)

1. vydání

Odbor regionální politiky

Ing. David Koppitz, [david.koppitz@mmr.cz](mailto:david.koppitz@mmr.cz)

Mgr. František Kubeš, [frantisek.kubes@mmr.cz](mailto:frantisek.kubes@mmr.cz)

Mgr. František Puršl, [frantisek.pursl@mmr.cz](mailto:frantisek.pursl@mmr.cz)

[Ve spolupráci se zástupci aglomerací, které budou využívat nástroj IPRÚ.](#)

[Autoři a zdroje fotografií:](#)

**Úvodní slovo** – Ministerstvo pro místní rozvoj (str. 4)

**České Budějovice** – Web dopravního podniku města České Budějovice. [www.dpmcb.cz/zabava/fotogalerie](http://www.dpmcb.cz/zabava/fotogalerie) (str. 12), Web magistrátu města České Budějovice. [www.c-budejovice.cz](http://www.c-budejovice.cz) (str. 13 – 17)

**Jihlava** – Statutární město Jihlava (str. 18,19,21), Eva Bystrianská (str. 20)

**Karlovy Vary** – Statutární město Karlovy Vary (str. 22, 23, 24), ZŠ Konečná Karlovy Vary (str. 26)

**Liberec** – Statutární město Liberec (str. 28, 29, 30)







**Mladá Boleslav** – Pavel Šubrt (str. 32 - 35)

**Zlín** – Fotoarchív města Zlína (str. 36, 37), Pavel Genzer (str. 38), Jana Vybíralová (str. 39)

[Ve spolupráci s Oddělením publicity EU](#)

---

## Obsah

Co jsou integrované plány rozvoje území (IPRÚ)?.....	5
Integrované nástroje v České republice.....	6
IPRÚ v České republice.....	7
Vymezení území sídelních aglomerací pro využití nástroje IPRÚ v programovém období 2014–2020 .....	8
IPRÚ a operační programy 2014–2020.....	10
Hlavní řešená témata v rámci IPRÚ .....	11
 Českobudějovická aglomerace.....	12
 Jihlavská aglomerace .....	18
 Karlovarská aglomerace.....	22
 Liberecko-jablonecká aglomerace .....	28
 Mladoboleslavská aglomerace.....	32
 Zlínská aglomerace.....	36
Harmonogram přípravy realizace IPRÚ .....	40
Kontakty na nositele.....	41



## Milí čtenáři,

do ruky se Vám právě dostává další publikace o integrovaných nástrojích. Na následujících stranách naleznete tentokrát informace o hlavních tématech řešených prostřednictvím Integrovaných plánů rozvoje území (IPRÚ) ve všech šesti dotčených městských aglomeracích.

Hlavním přínosem tohoto integrovaného nástroje je možnost financování rozvojových témat z více než jedné prioritní osy jednoho nebo více operačních programů. Umožníme tak efektivnější nakládání s veřejnými prostředky ve spojitosti s požadovanými synergiemi a logickým souvislostmi, například mezi dopravními projekty. Mezi další výhody patří výraznější a autonomnější role vybraných „jádrových“ měst, vytvoření integrovaných strategií na základě partnerského principu – široké shody partnerů v aglomeraci – nebo možné propojení investičních a neinvestičních projektů.

Ministerstvo pro místní rozvoj hraje při zrodu a koordinaci integrovaných nástrojů nezastupitelnou roli. Poskytuje aktivní metodickou podporu všem zástupcům nositelů s cílem zvýšit kvalitu jejich strategií a přispět k úspěšné realizaci smysluplných projektů s prokazatelně pozitivním dopadem na města, ale i jejich funkční zázemí.

Věříme, že v publikaci naleznete přínosné informace, které přispějí k pochopení předností integrovaných přístupů k městskému rozvoji v České republice.

*Ministerstvo pro místní rozvoj*

## Co jsou integrované plány rozvoje území (IPRÚ)?

Česká republika v programovém období 2014–2020 navazuje na zkušenosti s integrovanými plány rozvoje měst (IPRM) z minulého programového období, jimž dává nový věcný, finanční i územní rozměr. Teritoriální či územní dimenze je totiž jedním z nových aspektů podpory Evropských strukturálních a investičních fondů. Evropská nařízení hovoří o nástrojích ITI (integrovaná územní investice) a CLLD (komunitně vedený místní rozvoj). Vzhledem ke specifické sídelní struktuře Česká republika navíc přichází s nástrojem IPRÚ (integrovaný plán rozvoje území).

Integrované plány rozvoje území (IPRÚ) představují nástroj pro udržitelný rozvoj regionálních pólů růstu s přirozeným spádovým územím, jež se nacházejí mimo metropolitní oblasti/aglomerace využívající nástroj ITI.

Nástroj IPRÚ bude možné realizovat v regionálně významných aglomeracích, v nichž nebude uplatněn nástroj ITI. Jedná se o funkční území, jejichž jádra tvoří města:

- České Budějovice,
- Jihlava,
- Karlovy Vary,
- Liberec – Jablonec nad Nisou,
- Mladá Boleslav,
- Zlín.

V těchto územích budou řešeny intervence se zaměřením zejména na:

- veřejné služby (především sociální),
- vzdělávání a trh práce,
- dopravní obslužnost.

Dále pak může být řešeno dobudování potřebných infrastruktur, které jsou pro následný rozvoj naprosto nezbytné a bez jejichž realizace by hrozilo zaostávání nejen samotného regionálního centra, ale také celého přilehlého regionu. Města mohou IPRÚ doplnit individuálními projekty zaměřenými na oblast životního prostředí či propojení výzkumných kapacit a aplikace jejich výstupů do praxe, inovace a podnikání.

# Integrované nástroje v České republice

V českém prostředí bude integrovaný přístup s využitím ESI fondů realizován prostřednictvím tří integrovaných nástrojů – Integrovaných územních investic (ITI), Integrovaných plánů rozvoje území (IPRÚ) a Komunitně vedeného místního rozvoje (CLLD).

Integrované územní investice jsou v České republice, v souladu s čl. 36 obecného nařízení a na základě jejich vymezení ve Strategii regionálního rozvoje ČR 2014–2020, využity v největších metropolitních oblastech a sídelních aglomeracích celostátního významu.

Integrované plány rozvoje území představují nástroj pro udržitelný rozvoj regionálních pólů růstu s přirozeným spádovým územím, jež se nachází mimo metropolitní oblasti a celostátně významné sídelní aglomerace využívající nástroj ITI. Nástroj IPRÚ je možné realizovat v Českých Budějovicích, Jihlavě, Karlových Varech, Mladé Boleslavi, Zlíně a Liberci – Jablonci nad Nisou pro území zahrnující jádrové město a jeho funkční zázemí.

Komunitně vedený místní rozvoj je uskutečňován na základě integrovaných a víceodvětvových strategií místního rozvoje a je realizován přes místní akční skupiny. Rozvoj je koncipován s ohledem na místní potřeby. Tento přístup je využit ve venkovském území, konkrétně v území MAS tvořeném správními územími obcí s méně než 25 000 obyvateli, kdy maximální velikost MAS nepřekročí hranici 100 000 obyvatel a nebude menší než 10 000 obyvatel.

Použití příslušného integrovaného nástroje je možné na základě zpracované a schválené integrované strategie, která musí primárně vycházet ze specifických cílů/opatření programů ESI fondů, identifikovaných pro daný typ integrovaného nástroje Národním dokumentem k územní dimenzi.

Integrovaná strategie musí být odvozena od stanovených závazných ukazatelů příslušných programů ESI fondů a přispívat k jejich naplnění. Dále musí respektovat popis problémových oblastí v Dohodě o partnerství a intervenční strategii programů, z nichž bude financována. Musí rovněž vycházet ze specifík a potenciálu řešeného území.

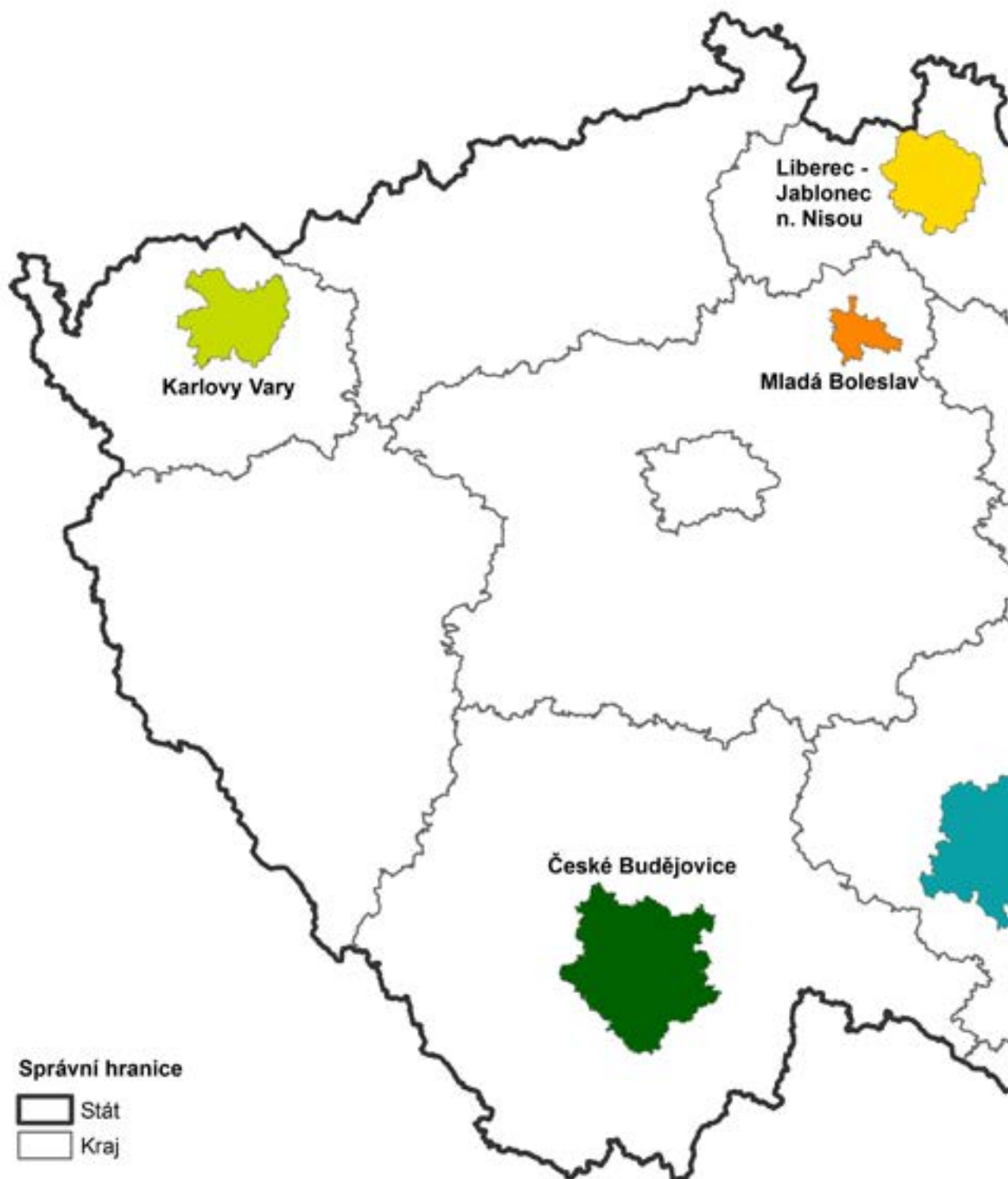
Alokace finančních prostředků na územní dimenzi, která je naplňována výše uvedenými integrovanými nástroji, vyčleněné v jednotlivých operačních programech a Programu rozvoje venkova, jsou uvedeny v Národním dokumentu k územní dimenzi.

Další informace lze nalézt i na  
[www.uzemnidimenze.cz](http://www.uzemnidimenze.cz)

## IPRÚ v České republice

- Společně s integrovanými územními investicemi (ITI) je nástrojem realizace územní dimenze v sídelních aglomeracích.
- Rozdělení mezi metropolitní oblasti a sídelní aglomerace vychází ze Strategie regionálního rozvoje ČR 2014–2020 a Dohody o partnerství.
- Rozdělení metropolitních oblastí a sídelních aglomerací, které budou využívat ITI a které IPRÚ, vychází z Dohody o partnerství.
- IPRÚ je novým nástrojem uplatnění integrovaného přístupu s využitím Evropských strukturálních a investičních fondů.
- Realizace na základě zpracované a schválené integrované strategie.
- Jsou určeny pro sídelní aglomerace s koncentrací do 300 tisíc obyvatel.
- Realizace v sídelních aglomeracích Českobudějovické, Jihlavské, Karlovarské, Liberecko-jablonecké, Mladoboleslavské a Zlínské.

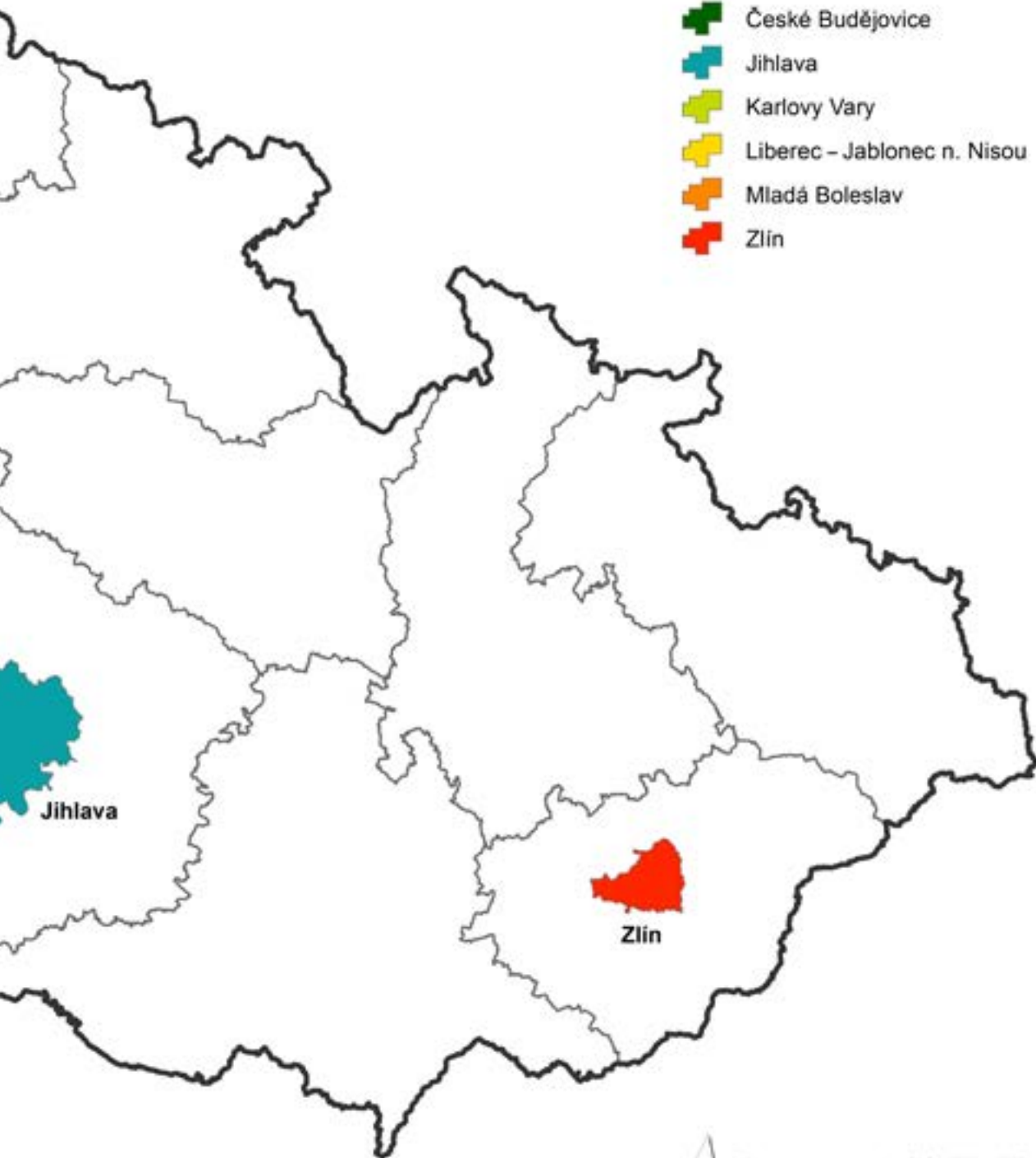
## Vymezení území sídelních aglomerací pro využití nástroje IPRÚ v programovém období 2014–2020





### Integrované plány rozvoje území (IPRÚ)

- České Budějovice
- Jihlava
- Karlovy Vary
- Liberec – Jablonec n. Nisou
- Mladá Boleslav
- Zlín



0 25 50 km



Zpracoval: odbor regionální politiky, MMR  
2016, Praha  
Zdroj dat: ArcCR 500 v3.2

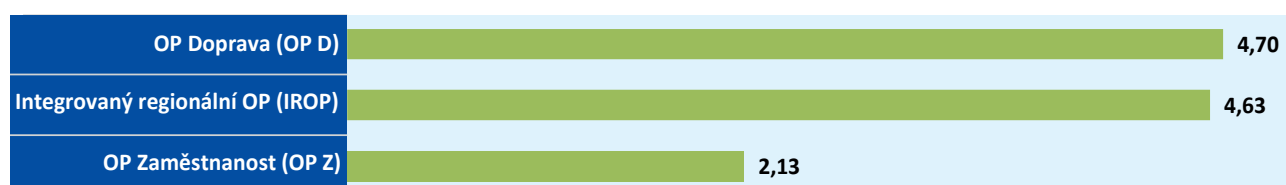
## IPRÚ a operační programy 2014–2020

Česká republika může z Evropských strukturálních a investičních fondů čerpat v letech 2014–2020 téměř 24 miliard eur. Záměrem Evropské unie je, aby tyto fondy maximálním možným způsobem přispěly k naplňování Strategie EU 2020 – Strategie pro inteligentní a udržitelný růst podporující začlenění, což je dlouhodobá vize rozvoje Evropské unie.

Pro lepší využití těchto fondů ve prospěch Strategie EU 2020 zpracoval každý stát Dohodu o partnerství, kterou posoudila a schválila Evropská komise. K jejímu naplňování přispějí jednotlivé programy. V těchto dokumentech je určeno i rozdělení přidělených finančních prostředků mezi podporované oblasti.

V Dohodě o partnerství, kterou s Evropskou komisí uzavřela Česká republika, je uvedeno využití nástroje IPRÚ. Pro realizaci integrovaných plánů rozvoje území budou primárně využity Integrovaný operační program (IROP), Operační program Zaměstnanost (OP Z) a Operační program Doprava (OP D), po průběžném vyhodnocení úspěšnosti tohoto nástroje se předpokládá také využití dalších operačních programů.

### Alokace operačních programů 2014–2020 (mld. EUR)



---

## Hlavní řešená témata v rámci IPRÚ

Hlavními identifikovanými tématy integrovaných plánů rozvoje území s vazbou na regionální specifika příslušné sídelní oblasti jsou především problematika dopravy, sociální soudržnosti, vzdělávání a trhu práce. V oblasti dopravy jde zejména o zvyšování kvality veřejné dopravy a jejích alternativních forem, zejména cyklo dopravy. Velkým tématem je integrace veřejné dopravy a doprava v klidu.

Oblast sociální soudržnosti se zaměřuje na zajištění dostatečné kapacity a kvality veřejných služeb a zamezení sociální exkluzi. Především jde o zajištění dostatečných kapacit sociálních služeb, a to především při respektování požadavků na deinstitucionalizaci zařízení sociálních služeb. Důležitá je také problematika sociálního bydlení.

Řešení problémů v oblasti lidských zdrojů se zaměřují především na zvyšování kvality vzdělávání přírodních a technických disciplín, jazyků a počítačové gramotnosti. Snahou je více provázat školství s trhem práce, zejména v podmínkách jednotlivých regionů. Projekty lze očekávat i v oblasti podpory zapojení znevýhodněných osob na trh práce, např. formou rozvoje sociálních podniků.

# Českobudějovická aglomerace

## Základní údaje o aglomeraci

Počet obyvatel:	156 207 obyvatel
Rozloha:	924 km <sup>2</sup>
Hustota zalidnění:	169 obyvatel/km <sup>2</sup>
Počet obcí:	79



Územím dopadu vyčleněným pro realizaci IPRÚ je správní obvod obce s rozšířenou působností České Budějovice. Takto vymezené území umožňuje koordinované řešení problémů, které se vyskytují ve spádovém území města České Budějovice. Současně tvoří jádro a přirozené správní a socioekonomické středisko celé oblasti. Území ORP České Budějovice je tvořeno 79 obcemi, z nichž pět má statut města a dvě statut městyse.

Z hlediska počtu obcí tvoří území ORP 12,6 % všech obcí v kraji. Území ORP je tvořeno čtyřmi správními obvody obcí s pověřeným úřadem – České Budějovice, Hluboká nad Vltavou, Zliv a Lišov. Na základě výstupů socioekonomické analýzy byla identifikována tři klíčová témata, ve kterých se koncentrují nejzásadnější problémy, popř. rozvojové výzvy, území vymezeného pro IPRÚ. Tyto oblasti jsou v různé míře provázány a integrovány a vzájemně se ovlivňují v území vymezeném pro realizaci IPRÚ. Jedná se tedy o nosná témata, která budou v rámci IPRÚ České Budějovice prioritně řešena prostřednictvím navržených specifických cílů a aktivit – viz Tematické zaměření aglomerace.



## Intervenční logika aglomerace – hlavní problémy

Problémové oblasti, jejichž řešení je navrženo na úrovni IPRÚ České Budějovice, představují možné komplikace, které v případě jejich neřešení (ideálně systémového a v plném rozsahu) budou i nadále představovat rozvojovou bariéru oblasti. Ta se může v případě neřešení těchto problémů dále prohlubovat. Vybrané tematické směřování jednotlivých prioritních oblastí IPRÚ vyplývá především z následujících faktorů:

- Výsledky analytických posouzení jednotlivě hodnocených oblastí (tj. do intervenční části jsou zahrnuty ty rozvojové směry a témata, která vykazují buď zásadní problémy, nebo naopak výrazný rozvojový potenciál pro celé nebo jádrové území IPRÚ.
- Zohlednění cílů a definovaných potřeb na úrovni strategických a koncepčních materiálů týkajících se řešeného území IPRÚ (např. RIS3 strategie, Plán odpadového hospodářství, Povodňový plán ORP České Budějovice, Věcný záměr rozvoje školství, Integrovaný plán dopravy).
- Posouzení absorpční kapacity (tj. počtu, struktury, zaměření a očekávaných dopadů připravovaných projektů ze strany klíčových aktérů v území).
- Posouzení a vyhodnocení závažnosti zjištěných problémů a potřeb v rámci diskusí ustavených pracovních skupin IPRÚ.

Zvolená témata pro řešení v rámci IPRÚ vykazují jednak vzájemnou provázanost a jednak také možnosti jejich řešení v rámci integrovaného přístupu, a to jak z tematického, tak z geografického pohledu. Některá témata, byť u nich byly identifikovány problémy a potřeby na úrovni celého území IPRÚ, nejsou v rámci návrhové

části IPRÚ řešena. Je to dáno jednak možnostmi jejich řešení prostřednictvím jiných nástrojů (např. oblast sociální a zdravotnictví) nebo možnostmi řešení v rámci individuálních intervencí a projektů (např. oblast cestovního ruchu, vodohospodářské infrastruktury atd.).

### Oblast dopravy

Vzhledem k zjištěným vazbám s ostatními tématy IPRÚ se tato oblast jeví jako jeden ze základních podmiňujících pilířů dalšího hospodářského rozvoje celé oblasti. Cílem intervencí IPRÚ bude podpořit růst a prosperitu celého území a kvalitní, kapacitně odpovídající doprava přitom bude pro velkou část těchto záměrů stěžejním předpokladem. Také rozvoj konkurenceschopnosti místního hospodářství a využití výsledků činnosti subjektů v oblasti VaV působících na území IPRÚ závisí z velké části na kvalitě dopravní dostupnosti (zejména se jedná o budoucí napojení na síť TEN-T – dálnici D3, IV. TŽK atd.). Téma optimalizace dopravy je stěžejní zejména pro samotné centrum území – město Č. Budějovice. Dopady intervencí v krajské metropoli v oblasti dopravy však mají vzhledem k uvedeným vazbám zásadní význam i pro celou spádovou oblast (zlepšení dostupnosti, snížení zatížení dopravou a zlepšení životních podmínek místních obyvatel). Pro zajištění optimálních dopravních vztahů v území, které se koncentrují a současně přinášejí nejzásadnější problémy v krajské metropoli a jejím zázemí, je potřeba optimalizovat systém řízení dopravy. V případě, že by nebyla tato problematika řešena, narůstal by problém s kongescemi a dopravní dostupností do zaměstnání, škol apod.



Zavedení systému řízení dopravy, který reaguje na aktuální potřeby dopravy v území, je úzce provázáno s řešením dílčích projektů na síti dopravní infrastruktury. Jedná se zejména o přetrvávající nedostatky v podobě absence obchvatu krajského města, infrastrukturu potřebnou pro napojení celého území na dálnici D3 (součást sítě TEN-T) nebo některých vnitroměstských dopravních tahů (včetně hledání cest pro překonání přírodních a technických bariér dopravy v krajské metropoli). V případě nereagování na kontinuální nárůst objemu IAD a rostoucí vytíženosti komunikací by se i nadále prohlubovaly problémy spojené s kongescemi, ale také s nedostatkem kapacit pro dopravu v klidu nebo v oblasti využití kola jako dopravního prostředku pro dopravu do zaměstnání, do škol, za zábavou a službami.

### **Oblast Konkurenceschopnosti a Vzdělávání**

Tato oblast představuje jeden ze zásadních problémů v oblasti hospodářského rozvoje aglomerace Českých Budějovic. Problém také představuje nedostatek technicky a přírodovědně vzdělaných pracovníků, kteří by zajistili efektivní provázanost mezi výstupy činnosti VaV institucí a zaměřením podnikatelské sféry. Tato disproporce vzniká již na úrovni předškolního vzdělávání a prohlubuje se v dalších stupních vzdělávacího systému. Je tedy nezbytné ji řešit již od této fáze vzdělávání, v opačném případě se může (i vzhledem

k přetrvávajícímu spíše negativnímu vnímání těchto oborů mezi rodiči) daný problém dále prohlubovat. Zde se nabízí prostor pro tematická integrovaná řešení mezi jednotlivými specifickými cíli v rámci celé prioritní osy 2 (spolupráce škol mezi sebou, se zaměstnavateli, posilování praktických forem výuky apod.).

Zásadním problémem v oblasti konkurenceschopnosti území IPRÚ jsou dále nedostatečné kapacity pro předškolní vzdělávání. Problémem MŠ, ale i ZŠ, je pak vybavenost pro zajištění praktické a badatelské výuky. Na úrovni ZŠ pak rezervy vykazují materiální podmínky pro rozvoj vzdělávání dětí a žáků se speciálními vzdělávacími potřebami (jejichž počet narůstá) a zázemí pro rozvoj inkluzivního vzdělávání. Neřešení těchto problémů se může postupně projevit negativními dopady na kvalitě lidských zdrojů (resp. kvalitě dostupné pracovní síly) v území IPRÚ.

### **Oblast životního prostředí**

Vysokou míru vzájemné provazby a možnosti integrovaných řešení lze spatřovat rovněž v oblasti identifikovaných potřeb pro energetické využití produkovaných odpadů. Celá oblast zpracování a energetického využití zbytkových komunálních odpadů (stejně jako např. tepelná energetika) byla definována jako jedna z prioritních oblastí v rámci oboru „strojírenství a mechatronika“, který patří mezi stěžejní obory s inovačním potenciálem v oblasti IPRÚ.

Celé území IPRÚ spojuje téma ohrožení povodněmi, které díky přítomnosti vodního prvku představuje společnou hrozbu pro celou řadu obcí v daném území. Nabízí se tak významný prostor pro rozvoj spolupráce obcí v území a integrovaných řešení s cílem omezit dopady případných živelních jevů. Podobně i oblast řešení odpadového hospodářství představuje téma, které se týká velké části území IPRÚ a nabízí se zde možnost využití integrovaných přístupů. To platí jak pro záměr vytvoření komplexního integrovaného systému pro nakládání s odpady v ORP Č. Budějovice, tak pro dílčí sub témata (prevence, separace a především energetické a materiálové využití odpadů).



## Tematické zaměření aglomerace

Strategická část IPRÚ je navržena na základě výše definovaných hlavních rozvojových problémů a potřeb. V návaznosti na základní směřování IPRÚ pak byly definovány tři prioritní rozvojové osy. Pro ně jsou určeny dílčí specifické cíle a systém opatření, která budou naplněna konkrétnějšími aktivitami a záměry vedoucími k naplnění vize rozvoje území IPRÚ.

**V prioritní ose 1** bude klíčovým integrujícím prvkem pro celou oblast zajištění napojení území na síť TEN-T (napojení území IPRÚ na dálnici D3/R3). Naplnění specifických cílů první osy bude možné také prostřednictvím individuálních intervencí/projektů. Klíčovým prvkem integrujícím celou prioritní oblast je zajištění napojení na síť TEN-T (napojení území IPRÚ na dálnici D3/R3). Tento projekt zahrnuje celou řadu investičních opatření týkajících se samotného napojení území na dálnici (včetně dálničních přivaděčů) a dokončení základního dopravního skeletu města České Budějovice. Jeho navazující, ale současně podmiňující součástí je pak zajištění lepší organizace dopravy v jádrovém území IPRÚ – městě České Budějovice a spádovém území. To zahrnuje jednak opatření pro zlepšení organizace dopravy (ITS, preference MHD atd. dle Strategického plánu udržitelné mobility dopravy) a jednak i opatření pro zlepšení průjezdnosti územím (průtahové komunikace Č. Budějovicemi, napojení okolních obcí). V souvislosti s rozvojem prostupnosti této základní dopravní sítě musí rovněž docházet k související podpoře rozvoje alternativních forem dopravy (cyklostezky, cyklotrasy, trasy pro pěší) a možností pro dopravu v klidu (parkovací domy, záchytná parkoviště).

**V prioritní ose 2** budou realizovány intervence v rámci územní dimenze realizace opatření Specifického cíle 2.1 (opatření 2.1.1, 2.1.2 a 2.1.3). Další části prioritní osy budou uskutečňovány prostřednictvím individuálních intervencí/projektů. Klíčovým tématem celé prioritní oblasti a současně prvkem, který jednotlivá opatření IPRÚ v této prioritě integruje, je kvalita lidských zdrojů

(resp. kvalita vytvářené i existující dostupné pracovní síly). Kvalita lidských zdrojů je základem posilování konkurenceschopnosti celého území a nevěnování pozornosti jejímu dalšímu rozvoji by mohlo být negativním stimulem k případnému hospodářskému zaostávání regionu. Pro rozvoj lidských zdrojů jsou v území IPRÚ (díky existujícímu zázemí a koncentraci průmyslu, služeb či vzdělávací infrastruktury) vhodnější podmínky než ve většině ostatních částí regionu. Přesto zůstává řada problémů a výzev, na které je v souvislostech posilování konkurenceschopnosti potřeba zaměřit pozornost.

**V prioritní ose 3** budou všechny plánované intervence realizovány prostřednictvím individuálních projektů (tzn., že nejsou vyčleněny prostředky pro financování formou územní dimenze), zaměřené na identifikovanou potřebu systémového rozvoje oblasti nakládání s odpady v území IPRÚ. Základním záměrem na úrovni tohoto specifického cíle tedy bude navržení takového systému, který zajistí efektivní nakládání s odpady v území IPRÚ s důrazem na upřednostnění materiálového a energetického využívání odpadů před jejich odstraňováním. V oblasti protipovodňových opatření se jedná o intervence zaměřené na potřebu integrovaného přístupu k řešení problematiky povodňové ochrany v území IPRÚ. V tomto směru lze sledovat dva hlavní směry – rozvoj protipovodňové prevence a zajištění vlastní povodňové ochrany. Důsledkem častých povodní v území IPRÚ jsou opakující se škody na soukromém i veřejném majetku a také například škody na vodohospodářské infrastruktuře (současně je však potřeba dodat, že dosud ne plně realizovaná rekonstrukce a obnova vodovodů a kanalizací v území je jednou z příčin lokálních problémů v této oblasti). Cílem je tedy těmto škodám předcházet, hledat řešení pro včasné informování o hrozícím nebezpečí a realizovat opatření, která v případě vzniku povodně budou škody co nejvíce eliminovat.



## Typové projekty

### Zavedení systému dopravně závislého řízení dopravy

Jednou ze zásadních aktivit v této oblasti bude výstavba, rekonstrukce nebo modernizace systému a služeb inteligentních dopravních systémů (ITS) pro řízení dopravy. To spočívá např. v modernizaci systému řízení křižovatek (úpravy světelné signalizace, instalace strategických detektorů pro sledování intenzit dopravy apod.). Pro zvyšování komfortu veřejné dopravy bude důležité také zavádění a modernizace řídicích, informačních a platebních systémů pro cestující. Významná budou rovněž opatření pro zajištění ochrany dopravní infrastruktury i optimalizaci dopravy (včetně souvisejících aplikací). Podmiňujícím projektem celé oblasti pak bude příprava strategického plánu udržitelné mobility v Č. Budějovicích.

Rozpočet projektu: cca 280 mil. Kč. Realizace: 2016–2023. Operační program: OP Doprava (SC 2.3), IROP (SC 1.2).

### Podpora využívání a rozvoje městské hromadné a příměstské dopravy a dopravní obslužnosti města

Tato oblast je zaměřena na modernizaci a ekologizaci Městské hromadné dopravy v Č. Budějovicích a spádové oblasti. Předpokládá se pořízení šetrných elektrobusů a trolejbusů nebo CNG autobusů. Bude také modernizována technická infrastruktura pro trolejbusovou dopravu a příměstskou dopravu. S cílem zkvalitnění organizace hromadné dopravy by mělo také dojít k rozvoji moderních informačních a digitálních technologií ve veřejné dopravě. Zde je významným projektem např. vybudování digitální rádiové sítě na celém území ORP. Moderní technologie budou využívány jak ve vozidlech MHD, tak na zastávkách MHD a dopravně významných místech.

Rozpočet projektu: cca 650 mil. Kč. Realizace: 2016–2023. Operační program: OP Doprava (SC 1.4), IROP (SC 1.2).

### Vybudování obchvatových komunikací (části městského obchvatu)

Budování, rekonstrukce či modernizace obchvatových komunikací krajského města představuje zásadní priority v oblasti zlepšení podmínek pro tranzitní i místní dopravu. V dopravním skeletu města České Budějovice je významná zejména severní část území – severní spojka, dále vybrané části připravované dálnice D3 – dálniční přivaděče a jižní část města – jižní tangenta. V rámci této oblasti bude rovněž důležitá realizace přeložek důležitých komunikací – (např. II/156 a II/157 apod.).

Rozpočet projektu: cca 480 mil. Kč. Realizace: 2017–2023. Operační program: IROP (SC 1.1).

### Vybudování infrastruktury pro vzdělávání technických a přírodovědných oborů na ZŠ a MŠ

Výstavba, rekonstrukce a vybavení kapacit pro předškolní a základní vzdělávání bude tematicky orientována zejména do oblasti rozvoje podmínek pro výuku přírodovědných a technických oborů a pro výuku technických a řemeslných dovedností. Za tímto účelem lze budovat např. odborné učebny, laboratoře, dílny apod. Tento systém musí být podporován od předškolního věku po vysoké školy. V kontextu tohoto rozvoje bude možné realizovat např. vybavení škol nábytkem, stroji, didaktickými pomůckami, kompenzačními pomůckami a dalším vybavením.

Rozpočet projektu: cca 60 mil. Kč. Realizace: 2016–2023. Operační program: IROP (SC 2.4).





### **Rozvoj výzkumných infrastruktur a materiálních kapacit pro vědu, výzkum a inovace a jejich vyšší uplatnění v praxi**

Tato oblast předpokládá podporu projektů v oborech s identifikovaným inovačním potenciálem. V území IPRÚ se jedná zejména o biotechnologie pro udržitelný rozvoj společnosti (včetně tradičních oborů, jako jsou potravinářství, zemědělství, rybářství), strojírenství a mechatroniku a elektrotechniku. Předpokládá se dále praktické využití výstupů výzkumné činnosti včetně propojení s dalšími obory (např. doprava, logistika ad.). Součástí této skupiny projektů bude i podpora budování, rozšiřování a zvyšování kvality služeb podpůrné infrastruktury pro vědu, výzkum a inovace (vědeckotechnických parků, podnikatelských inovačních center, podnikatelských inkubátorů).

Rozpočet projektu: cca 1 000 mil. Kč. Realizace: 2016–2023.  
Operační program: OP VV (PO 1, 2 a 3).

### **Využití odpadu**

Nosnými prvky této oblasti jsou materiálové a energetické využívání odpadů a snižování jejich produkce. Podpořeny tak mohou být např. výstavba a modernizace zařízení pro úpravu odpadů za účelem jejich energetického či materiálového využití (např. infrastruktura pro nakládání s biologicky rozložitelným odpadem – kompostárny, fermentační zařízení, technologie pro spalování odpadů). Rozvíjeny budou také systémy pro sběr, svoz a separaci odpadů a bio odpadů.

Rozpočet projektu: cca 1 727 mil. Kč. Realizace: 2016–2023.  
Operační program: OP Životní prostředí (SC 3.2).

### **Zajištění a výstavba opatření protipovodňové ochrany**

V této oblasti se předpokládá příprava a realizace konkrétních protipovodňových opatření v území (např. protipovodňové úpravy na vodních tocích a plochách, terénní úpravy). Implementována budou i potřebná opatření pro zlepšení manipulace se srážkovými vodami v území, které představují významné riziko. Podpořena může být dále i obnova, výstavba a rekonstrukce (popř. modernizace) vodních děl sloužících povodňové ochraně (posílení retence krajiny).

Rozpočet projektu: cca 500 mil. Kč. Realizace: 2016–2023.  
Operační program: OP Životní prostředí (SC 1.3 a 1.4).



# Jihlavská aglomerace

## Základní údaje o aglomeraci

Počet obyvatel:	99 768
Rozloha:	903,68 km <sup>2</sup>
Hustota zalidnění:	108,55 obyvatel/km <sup>2</sup>
Počet obcí:	75



Vymezení území Jihlavské sídelní aglomerace (JSA) bylo provedeno na základě multikriteriální analýzy hodnotící intenzitu vazeb mezi jádrovým městem Jihlava a jednotlivými obcemi v jeho zázemí, přičemž v rámci této analýzy bylo hodnoceno území Kraje Vysočina. Podstatou vymezení bylo identifikovat ty obce, které jsou skrze silné funkční vazby integrovány k městu Jihlava a současně nejsou vazbami s podobně vysokou intenzitou vázány k jinému dalšímu centru mimo jihlavský funkční region. Území Jihlavské sídelní aglomerace bylo vymezeno na základě pěti skupin ukazatelů, a to:

- ukazatele dojíždky za prací,
- ukazatele dojíždky do škol,
- ukazatele migračních vztahů (proudy stěhování),
- ukazatele dostupnosti individuální automobilovou dopravou,
- ukazatele dostupnosti hromadnou dopravou.

Jihlavská sídelní aglomerace je tvořena 75 obcemi, ve kterých žilo k 31. prosince 2013 celkem 99 768 obyvatel. Jedná se o monocentrické území, kde je jádro aglomerace zastoupeno statutárním městem Jihlava. Vymezené území zaujímá plochu 903,68 km<sup>2</sup>, což představuje necelých 13,2 % rozlohy Kraje Vysočina. Sídelní struktura vymezeného území je značně rozdrobená, nejvíce jsou zde zastoupeny malé obce do 500 obyvatel (76 %). Průměrná hustota zalidnění je 108,55 obyvatel/km<sup>2</sup>.



## Intervenční logika aglomerace – hlavní problémy

Na základě provedených analýz (socioekonomické, SWOT, analýzy problémů a potřeb) a po diskuzích s významnými partnery v území byly v rámci Jihlavské sídelní aglomerace identifikovány 3 hlavní problémové oblasti:

### Podnikání, konkurenceschopnost, vzdělávání a sociální služby

Problémy v této oblasti se týkají především nedostatečného počtu technicky a přírodovědně zaměřených SŠ a bakalářských oborů, vybavenosti ZŠ, SŠ a VŠ pro výuku těchto oborů a nízkého podílu vysokoškolsky vzdělaných obyvatel. Dalším problémem v této oblasti je převažující poptávka na trhu práce po odbornících v technických oborech nad nabídkou a nízká míra podnikatelské aktivity. V sociální oblasti byl identifikován problém nedostatečných kapacit pro poskytování sociálních služeb a pro sladování rodinného a pracovního života.

### Doprava

Problémy v oblasti dopravy se týkají především vysokého podílu individuální automobilové dopravy na přepravních výkonech, vysoké intenzity automobilové dopravy v blízkosti městského centra, nedostatečné infrastruktury pro rozvoj měkkých forem dopravy (pěší, cyklo, MHD, vlak), absence jednotného přístupného uzlu železniční, autobusové a městské hromadné dopravy. Významným problémem je také nedostatečná infrastruktura pro řešení dopravy v klidu, včetně chybějících parkovacích systémů, a nedostatečné či nevhodné dopravní propojení v okolí krajského města.

### Životní prostředí

Hlavní problémy v oblasti životního prostředí jsou především zvýšená hladina hluku a znečištění ovzduší, silně znečištěné některé úseky vodních toků na území JSA a riziko povodní a erozí. Nedostatečné je napojení některých částí města a obcí v JSA na technickou infrastrukturu. Na území JSA se rovněž nacházejí nevyužité a chátrající bývalé výrobní a vojenské areály. Problémem je rovněž nevhovující technický stav kulturních památek.



## Tematické zaměření aglomerace

Vizí Jihlavské sídelní aglomerace, je konkurenceschopná aglomerace krajského města Jihlavy, která bude fungovat jako živý organismus prosperující z klíčových hospodářských odvětví, z místní znalostní ekonomiky, ze sociální stability, z dobré dostupnosti a nabízející vysokou kvalitu života ve zdravém a bezpečném životním prostředí.

Na základě identifikovaných problémů byla specifikována tři klíčová témata – ekonomika propojená se sociální stabilitou, doprava a životní prostředí.

### Strategický cíl 1: Ekonomicky silná a sociálně stabilní aglomerace

Strategický cíl je zaměřen především na využití specializace místní ekonomiky a vzdělávací infrastruktury. Jeho záměrem je nastavení úspěšného propojení vyprodukované kvalitní pracovní síly s dovednostmi reagujícími na poptávku trhu práce a zvýšení ekonomické výkonnosti ekonomiky regionu podporou podnikání a podnikavosti. Nedílnou součástí je podpora spolupráce klíčových aktérů, kteří mají význam pro nastartování ekonomického růstu, výzkumných organizací, škol a dalších vzdělávacích institucí. V neposlední řadě je cílem posílit sociální stabilitu a soudržnost ve společnosti prostřednictvím rozvoje sociálních služeb a aktivit v oblasti sociálního začleňování a místní zaměstnanosti.

Prostřednictvím IPRÚ je možné v tomto strategickém cíli řešit pouze intervence v sociální oblasti a vzdělávání mířené do Integrovaného regionálního operačního programu (IROP) a Operačního programu Zaměstnanost (OPZ).

### Strategický cíl 2: Integrovaná a ekologická mobilita

Strategický cíl je zaměřen na posílení multimodality dopravy v aglomeraci a její provázanosti. Současně budou podporovány ekologické formy dopravy ve vazbě na zvýšení bezpečnosti a prostupnosti území. Podpora ekologizace dopravy je provázána rovněž s cílem zajistit zdravé životní prostředí a dlouhodobou udržitelnost. Kvalitní a funkční dopravní propojení a zvýšení prostupnosti aglomerace usnadní celkovou mobilitu a přístup do aglomerace. Důsledkem toho se zvýší celková mobilita pracovní síly i podnikajících subjektů, čímž bude podpořen rovněž ekonomický růst.

Intervence v tomto strategickém cíli budou řešeny prostřednictvím Integrovaného regionálního operačního programu (IROP) a Operačního programu Doprava (OPD).

### Strategický cíl 3: Kvalitní a funkční prostředí

Strategický cíl je zaměřen na podporu rozvoje území ve vazbě na zajištění zdravého životního prostředí, uvědomění si jeho limitů a využití jeho potenciálů. Záměrem tohoto cíle je podpora regenerace brownfields, rozvoj technické infrastruktury, řešení protipovodňových opatření a zlepšení kvality a atraktivity řešeného území včetně revitalizace národních kulturních památek.

Prostřednictvím IPRÚ je možné v tomto strategickém cíli řešit pouze intervence zaměřené na revitalizaci národních kulturních památek cílící do Integrovaného regionálního operačního programu (IROP).



## Typové projekty

### Dopravní terminál

Jednou z priorit IPRÚ JSA je podpora multimodality a ekologických forem dopravy. Cílem tohoto projektu je vybudování komplexního a moderního přestupního terminálu veřejné dopravy s budoucí kapacitou 4 000 cestujících za den, adekvátními parkovacími možnostmi a dopravním napojením, který obyvatelům krajského města Jihlavy a všem ostatním cestujícím usnadní využití a vzájemné přestupy mezi vlakovou dopravou, linkovou autobusovou dopravou, MHD, pěší dopravou a cyklo dopravou.

Rozpočet projektu: cca 250 mil. Kč. Realizace: 2018–2023.  
Operační program: IROP (SC 1.2).

### Podpora městské hromadné dopravy

Komplexní projekt je zaměřen na zkvalitnění dopravní obsluhy v krajském městě. Dílčí projektové záměry spočívají v dobudování infrastruktury trolejové dopravy spojující centrum města s novou rozvojovou lokalitou v oblasti ulice Vrchlického a Na Dolech a dále v zajištění efektivního napojení dopravního terminálu na trolejovou dopravu. Podporou preference městské hromadné dopravy, zajištěním informovanosti cestujících MHD na významných zastávkách prostřednictvím inteligentních dopravních systémů a zároveň nákupem moderních nízkopodlažních vozidel městské hromadné dopravy dojde ke zlepšení komfortu cestujících. Pořízení nízkopodlažních a bezemisních vozidel MHD bude mít současně výrazný pozitivní vliv na snížení exhalací v ovzduší.

Rozpočet projektu: cca 208 mil. Kč. Realizace: 2017–2022.  
Operační program: IROP (SC 1.2), OP D (SC 1.4).

### Rozvoj cyklo dopravy

Projekt je zaměřen na rozvoj páteřních cyklostezek a cyklotras speciálně přizpůsobených cyklo dopravě do zaměstnání, škol a za službami a posílení bezpečnosti tohoto druhu přepravy. Bude se jednat především

vším o vybudování severovýchodní trasy do průmyslové zóny, kde sídlí nejvýznamnější zaměstnavatelé města i kraje. Součástí projektu bude rovněž dobudování doplňkové infrastruktury.

Rozpočet projektu: cca 95 mil. Kč. Realizace: 2016–2020.  
Operační program: IROP (SC 1.2).

### Podpora rozvoje a bezpečnosti pěší dopravy

Cílem projektu je zvýšení bezpečnosti a průchodnosti města. Bude se jednat zejména o vybudování osvětlení vybraných přechodů pro chodce přes komunikace s vysokou frekvencí pohybu automobilů a zároveň zvýšením výskytem chodců. Dále dojde ke zkvalitnění průchodnosti územím eliminací přírodních bariér či liniových staveb. Výsledkem bude zkrácení cestovních dob pro pěší a cyklisty, zlepšení dostupnosti centra města, zlepšení bezpečnosti provozu, zvýšení komfortu pěších a atraktivněji propojených lokalit.

Rozpočet projektu: cca 120 mil. Kč. Realizace: 2017–2020.  
Operační program: IROP (SC 1.2).

### Rozvoj sociálních služeb

Komplexní projekt je zaměřen na dobudování a zkvalitnění infrastruktury pro poskytování sociálních služeb osobám ohroženým sociálním vyloučením (zejména osobám se zdravotním postižením a příslušníkům romské etnické menšiny). V nově vybudovaných prostorách bude poskytována odlehčovací služba, denní stacionář a terénní pečovatelská služba pro osoby se zdravotním postižením. Současně budou vybudována zázemí pro nízkoprahové zařízení pro děti a mládež, sociálně aktivizační služby pro rodiny s dětmi, terénní programy pro lidi žijící ve vysoké míře sociálního vyloučení a dům na půli cesty, se zaměřením na příslušníky romské etnické menšiny, a azylový dům pro ženy a matky s dětmi.

Rozpočet projektu: cca 81 mil. Kč. Realizace: 2017–2018.  
Operační program: IROP (SC 2.1).



# Karlovarská aglomerace

## Základní údaje o aglomeraci

Počet obyvatel:	114 064
Rozloha:	403,6 km <sup>2</sup>
Hustota zalidnění:	282,6 obyvatel/km <sup>2</sup>
Počet obcí:	27



Karlovarská aglomerace byla vymezena tak, aby reagovala na vzájemné vazby v území. Území sídelní aglomerace Karlovy Vary bylo vymezeno na základě tří metod:

- Tvorba souhrnného indikátoru, který za pomoci multikriteriálních statistických metod vyhodnotil rozvojové potenciály a limity jednotlivých obcí Karlovarského kraje s přihlédnutím k přirozeným vztahům a vazbám v území. Souhrnný indikátor zahrnuje 25 ukazatelů v kategoriích: velikost obce, sociodemografické charakteristiky, bydlení, ekonomické charakteristiky, veřejná vybavenost, hodnoty a limity území.
- Vymezení rozvojové oblasti republikového významu OB12 (definované v Politice územního rozvoje ČR 2008 a Zásadách územního rozvoje Karlovarského Kraje 2010), zahrnující obce, které jsou ovlivněny rozvojovou dynamikou hlavního centra (Karlovy Vary) a při případném spolupůsobení vedlejších center.
- Vymezení přirozené spádové oblasti Karlových Varů – hlavního dojíždčového proudu.

Průnikem výše uvedených kritérií byla definována hranice sídelní aglomerace Karlovy Vary, ke které byla z důvodu existence silných prostorových vazeb a významné dojíždky za zaměstnáním připojena obec Nejdek. Z důvodu udržení prostorové celistvosti území aglomerace byla připojena rovněž obec Smolné Pece.

Jedná se o území ovlivněné rozvojovou dynamikou centra nadregionálního významu Karlovy Vary při spolupůsobení sídelních center Chodov, Nejdek a Ostrov. Mezi centry jsou díky geografické blízkosti a dopravní provázanosti silné prostorové vazby. Město Karlovy Vary plní velmi významnou pracovní funkci, což se projevuje mimo jiné na dojíždce za zaměstnáním z jiných významných center aglomerace a přilehlých obcí. Podporujícím faktorem rozvoje Karlovarské aglomerace je napojení na významné dopravní tahy.



## Intervenční logika aglomerace – hlavní problémy

Karlovarská aglomerace se potýká s vyšší mírou nezaměstnanosti ve srovnání s průměrem v ČR – problém s dlouhodobou nezaměstnaností a umisťováním znevýhodněných skupin obyvatelstva na trh práce. Ten je v regionu ovlivněn absencí významného zaměstnavatele a nízkou mírou rozvoje drobné průmyslové výroby (v návaznosti na tradiční obory) a inovativních forem v podnikání i ve výrobě. Nejvíce obyvatel je zaměstnáno v odvětví zpracovatelského průmyslu, přičemž dynamicky se rozvíjí oblast cestovního ruchu – ubytování, stravování a pohostinství. Lázeňství, cestovní ruch a s nimi spojené služby a odvětví hrají v zaměstnanosti regionu velmi důležitou roli. V tomto ohledu se stav památek v území hodnotí jako důležitý aspekt kulturního dědictví, který významně přispívá k tvorbě HDP regionu. Bariérou rozvoje a zvyšování konkurenceschopnosti je nízká podpora vědy, výzkumu a absence vědecko-výzkumných organizací. Naopak velký potenciál rozvoje je v oblasti cestovního ruchu, která je jednou z možných oblastí pro zvýšení ekonomického růstu celé oblasti – využití lázeňského genia loci, přírodních, historických a kulturních atraktivit (kandidatura Karlových Varů na zápis do Seznamu světového dědictví UNESCO).

Agglomerace má dlouhodobě problémy s úbytkem obyvatel, který je způsoben zejména migrací obyvatel do jiných regionů a center osídlení (Praha), přičemž největší pokles je zaznamenán v Karlových Varech. Území se potýká také s výraznou tendencí a zrychlováním demografického stárnutí – je zde nadprůměrný počet seniorů starších 65 let ve srovnání s krajem i ČR. To vyvolává tlak na dlouhodobé plánování a ře-

šení situace prostřednictvím (nejen) sociální a bytové politiky. Vzdělanostní úroveň je ve srovnání s ČR podprůměrná, zvyšování úrovně vzdělanosti probíhá pomalejším tempem. Sílicí je trend odchodu mladých talentovaných obyvatel za studiem mimo region. Celá karlovarská aglomerace v mnoha aspektech zaostává za zbytkem republiky, přičemž zásadní je podprůměrná úroveň vzdělanosti, která je podmíněna kvalitou školství v regionu. Nedostatečné je odborné a technické zázemí škol a nedostatek kvalifikovaných učitelů. Výraznou měrou se na této situaci podílí malá nabídka vysokoškolského studia v území. Chybí provazba studijních oborů na trh práce a rozvinutá infrastruktura celoživotního učení.

Karlovarsko se potýká s nerovnoměrným rozložením a nedostatečnou kapacitou či absencí některých typů sociálních služeb v území. Celková nabídka sociálních služeb je nedostatečná – vzhledem ke stárnutí obyvatel se největší deficit týká terénních sociálních služeb. Výrazným problémem k řešení je zvyšování počtu sociálně vyloučených lokalit (61 lokalit) a počtu osob ohrožených sociálním vyloučením, přičemž řešení exkluze obyvatel bude zásadním předpokladem pro budoucí udržení sociální stability území. Problémem na území aglomerace je zastaralost a špatný technický stav bytového fondu – výstavba a modernizace bytů probíhá pomalu (téměř 60 % všech bytů v aglomeraci bylo postaveno před rokem 1970 a pouze 7 % bytů bylo postaveno od roku 2000). Životní podmínky obyvatel a atraktivitu území pro stávající i nové obyvatele negativně ovlivňuje nedostatek sociálních a cenově dostupných startovacích bytů.



Dopravní obslužnost území je zajišťována městskou hromadnou dopravou v Karlových Varech a autobusovou regionální dopravou. Chybí tramvajová a trolejbusová doprava a větší využití železniční dopravy, pro které má území vhodné podmínky. Specifikem města Karlovy Vary jsou kolejové lanovky, které jsou zapojené do systému MHD, přičemž rozvoj vertikální dopravy je vhodným řešením omezení růstu individuální automobilové dopravy.

Mezi klíčové problémy karlovarské aglomerace patří:

#### **Doprava a mobilita:**

- špatný technický stav dopravní infrastruktury, vč. vysoké intenzity dopravy na hlavních silničních tazích a nedostatečného silničního spojení s významnými centry,
- nedostatečná a územně nepropojená síť cyklostezek a cyklotras,
- nedostatečná kapacita parkovacích míst ve městech
- zastaralý a ekologicky nešetrný vozový park veřejné hromadné dopravy,
- nízká integrace dopravních módů v systému veřejné hromadné dopravy (nedostatečné řešení přestupních terminálů, nedostatečné využití potenciálu rozvoje vertikální dopravy, nevyužitý potenciál železniční dopravy ve vnitřní dopravní obsluze města).

#### **Ekonomika:**

- nedostatek pracovních míst,
- nízké zastoupení inovativního podnikání a drobné průmyslové výroby,
- finančně podhodnocené investice do vědy, výzkumu a inovací.

#### **Atraktivita prostředí:**

- špatný technický stav některých kulturně-historických památek,
- nesystémová péče o veřejnou zeleň,
- nedostatečná úroveň třídění a recyklace komunálního odpadu,
- zastaralá a nedostatečně využívaná soustava centrálního zásobování tepelnou energií,
- zastaralá kanalizační síť,
- nízký stupeň protipovodňových opatření.

#### **Lidské zdroje a sociální oblast:**

- nekoncepční řešení a provazba mezi základním a středoškolským vzdělávacím systémem s vazbou na trh práce,
- nedostatek vzdělaných absolventů středních škol, zejména v technických a učňovských oborech,
- nedostatečné zázemí a zastaralost technického vybavení škol,
- podprůměrná vzdělanostní úroveň obyvatelstva,
- existence sociálně vyloučených lokalit, růst sociální exkluze a nestability území,
- nerovnoměrné územní rozmístění a dostupnost sociálních služeb,
- nedostatečná nabídka cenově dostupného bydlení – sociální byty, startovací byty.





## Tematické zaměření aglomerace

Základní představu pro systematický rozvoj a směřování sídelní aglomerace Karlovy Vary vyjadřuje vize, která je vtělena do zkráceného sloganu „Karlovarsko – zdravý region s historií i budoucností“.

Strategickým cílem integrované strategie Karlovarské aglomerace je zlepšení ekonomické situace a kvality života obyvatel v regionu vytvářením podmínek pro konkurenceschopné a atraktivní prostředí, rozvoj lidských zdrojů a udržitelnou mobilitu. Cílem integrované strategie je realizace synergických opatření, která integrovaným způsobem přispějí k řešení hlavních problémových oblastí. Na základě provedených analýz, dlouhodobých odborných diskusí a strategických rozvojových dokumentů ve spolupráci s pracovními skupinami a Výborem pro přípravu integrované strategie byly definovány tři prioritní rozvojové oblasti, které povedou k naplnění vize. Při jejich výběru bylo zohledňováno také zaměření specifických cílů operačních programů určených pro územní dimenzi.

### Prioritní oblast A: Udržitelná doprava

Karlovarská aglomerace se nachází na periferii České republiky s nedostatečným dopravním napojením na centra osídlení – absence přímého silničního i železničního spojení, přičemž ani vnitřní dopravní obslužnost nespĺňuje parametry současného moderního regionu bez bariér. Karlovy Vary jako jediné krajské město neprovozují tramvajovou ani trolejbusovou dopravu. Zároveň je situace složitá vzhledem ke kopcovitému terénu a pro dopravu omezujícím údolí řeky Teplé, které je vymezeno jako vnitřní lázeňské území a je prakticky uzavřené pro individuální automobilovou dopravu a pro veřejnou hromadnou dopravu představuje výraznou bariéru. Tento problém je vhodné řešit prostřednictvím rozvoje vertikální dopravy, která má v Karlových Varech dlouhodobou tradici. Současně se nabízí využití stávající železniční infrastruktury pro městskou a příměstskou dopravu.

Významné je vybudování dopravních terminálů, které umožní přestup mezi linkami MHD, příměstskou a dálkovou autobusovou i kolejovou dopravou. Pro posilování role veřejné hromadné dopravy je nutné zvyšovat její kvalitu, modernizovat a rozšiřovat vozový park. Je nutné jednotlivé prvky integrovat, zavést inteligentní dopravní systém a modernizovat významné komunikace v území. Celý komplex opatření povede nejen k zefektivnění dopravy a zlepšení parametrů pro využívání veřejné hromadné dopravy a dalších alternativních dopravních módů (cyklodoprava), ale také ke zlepšení životního prostředí a života v regionu jako celku.

### Prioritní oblast B: Ekonomický potenciál založený na atraktivitě prostředí

Karlovarsko je regionem s relativně nízkou ekonomickou výkonností, jejíž potenciál je založen do značné míry na historicko-kulturních dispozicích regionu. Vzhledem k tomu, že v ekonomické výkonnosti karlovarská aglomerace za většinou ČR zaostává, je nutné podporovat zvyšování atraktivity a konkurenceschopnosti regionu jako podmínky pro jeho ekonomický rozvoj. Jedná se zejména o trh práce a kvalitu lidských zdrojů (vzdělávání a školství). Je potřeba posilovat vzdělávací infrastrukturu modernizací školských zařízení. Dlouhodobým cílem je zvyšovat klíčové kompetence žáků a reagovat na potřeby trhu práce. Zlepšením úrovně školství a ekonomického potenciálu lze očekávat zlepšení pracovních příležitostí mimo jiné pro sociálně slabé a znevýhodněné obyvatele. Snahou je podporovat vytváření nových pracovních míst pro osoby se znevýhodněním. Zároveň je nutné využít a rozvíjet specifika místní ekonomiky, která je z velké míry postavená na atraktivitě regionu prostřednictvím obnovy a posílení historické hodnoty významných historicko-kulturních památek, které vyžadují památkovou ochranu a bez jejichž záchrany je ohrožen pro karlovarský region další ekonomický rozvoj.

### Prioritní oblast C: Kvalitní a dostupné sociální služby a sociální stabilita území

Míra nezaměstnanosti na Karlovarsku se dlouhodobě pohybuje nad celorepublikovým průměrem. Sociální stabilita a inkluze je v regionu velkým tématem. Jednak se na vymezeném území nachází několik sociálně vyloučených lokalit, jednak je místním specifikem přítomnost významných menšin, což by při ignorování řešení jejich začleňování do většinové společnosti mohlo vést k poklesu sociální stability a soudržnosti území. Region se musí vypořádávat zejména se sociálními problémy rodin s dětmi, sociálně slabými občany a dalšími znevýhodněnými osobami. Oblast sociálních služeb disponuje nedostatečnou kapacitou a absencí některých služeb a jejich nerovnoměrným rozložením v rámci kraje. Cílem je vytvoření koncepčního systému pro boj s narůstající sociální exkluzí osob a podpora a pomoc rodinám a jednotlivcům, které do sociální exkluze již spadly. Aktivity budou směřovány na vzájemnou spolupráci hlavních aktérů v oblasti sociální péče, bydlení, sociálního poradenství a dalších podpůrných aktivit. Nutná je transformace pobytových zařízení a rozšíření kvality a nabídky sociálních služeb. Komplexní a koncepční řešení této oblasti povede k preventivnímu působení proti chudobě prostřednictvím zajištění efektivního a dlouhodobě udržitelného systému sociálních služeb.

## Typové projekty

### Rozvoj vertikální dopravy

Vnitřní lázeňské území města v údolí řek Teplé je nepřístupné pro motorovou dopravu. Koncentruje se zde však velké množství zaměstnavatelů a poskytovatelů služeb. Osobní automobilová i hromadná doprava může zajišťovat dopravní obslužnost pouze k jižní, resp. severní hranici lázeňského území, a mezi těmito dvěma hranicemi je k běžnému provozu umožněna pouze doprava pěší. Podél západní i východní hrany lázeňského území jsou strmé svahy, za nimiž se rozkládá obchodně-správní území města. Ačkoli se jedná o velmi krátké vzdálenosti mezi obchodně-správním a lázeňským územím, jejich dopravní propojení vyžaduje dlouhé přepravní časy, a je tudíž ekonomicky náročné. Vhodným řešením je právě vertikální doprava zajišťující rychlé a efektivní překonání velkých výškových rozdílů na krátké vzdálenosti. Cílem je obnova a další zavádění vertikální dopravy a zajištění dopravních vazeb v rámci specifického uspořádání města. Lanovky jsou provozovány jako neoddělitelný článek sítě veřejné dopravy. Opatření usiluje o posílení dopravní obslužnosti zaměřené na každodenní dopravu osob do zaměstnání a za službami, do provozoven, kde se odehrává většina ekonomické činnosti ve městě i regionu.

Rozpočet projektu: 68 mil. Kč. Realizace: 2019–2020.  
Operační program: OP D (SC 1.4).

### Výstavba a modernizace integrovaných přestupních terminálů veřejné dopravy

Nový komplexní dopravní terminál veřejné dopravy v centru Karlových Varů zahrne uzlovou stanici linek MHD, příměstskou a dálkovou autobusovou dopravu. Předmětem řešení má být i změna řešení Dolního železničního nádraží, vč. zatrubnění trati. Cílem je zajištění efektivní veřejné hromadné dopravy, včetně návaznosti jejích různých druhů. Opatření reaguje na současnou nevyhovující situaci, kdy dva stávající terminály neodpovídají prostorově ani dopravně současnému standardu, zejména požadovanému komfortu cestujících a potřebě vzájemné provázanosti jednotlivých druhů veřejné dopravy. Moderní terminál v centru města bude mít regionální význam.

Rozpočet projektu: 1,5 mld. Kč (v rámci IPRÚ cca 71 mil. Kč).  
Realizace: 2017–2023. Operační program: IROP (SC 1.2).



### **Obnova a rekonstrukce památkově chráněných objektů v území kandidujícím na zápis do Seznamu světového kulturního a přírodního dědictví UNESCO**

Předmětem realizace opatření budou památky, které jsou součástí území Karlových Varů, kandidátem na zápis do Seznamu světového kulturního a přírodního dědictví UNESCO a jsou ve stavu vyžadujícím stavebně technickou i historickou obnovu. Některé kulturní a historické památky jsou v nevyhovujícím fyzickém a funkčním stavu. Za účelem posílení atraktivity místního prostředí bude kladen důraz na zachování hodnot kulturního a historického dědictví lázeňského regionu prostřednictvím obnovy a rekonstrukcí významných kulturních a historických památek s cílem posílení ochrany, zpřístupnění a využívání kulturního dědictví pro rozvoj regionu.

Rozpočet projektu: 230,3 mil. Kč. Realizace: 2016–2021.  
Operační program: IROP (SC 3.1).

### **Tvorba pracovních míst pro znevýhodněné osoby a osoby ohrožené sociálním vyloučením**

Karlovarská aglomerace se potýká s relativně velkým počtem nezaměstnaných osob, zejména z řad nekvalifikovaných či nízkokvalifikovaných obyvatel. V území je trvalý problém s dlouhodobou nezaměstnaností a umísťováním znevýhodněných osob – absolventi, matky s dětmi, hendikepované osoby, osoby starší 55 let apod. Cílem je podpora znevýhodněným osobám při vstupu na trh práce prostřednictvím programů na vytváření a následné zřizování dotovaných pracovních míst podpořená zvýšenou intenzitou poradenských služeb a rozšířenou a účelněji zaměřenou nabídkou rekvalifikací.

Rozpočet projektu: 100,1 mil. Kč. Realizace: 2017–2023.  
Operační program: OP Z (SC 1.1).

### **Nastavení koordinační činnosti a komunikační platformy při zajištění realizace koncepčního řešení sociální exkluze**

V rámci plánování aktivit v Karlovarské aglomeraci je zájem na systematickém zásahu proti narůstající sociální exkluzi osob či celých rodin. Z tohoto důvodu je nutné nastavit koncepční přístup k zajištění prevence před sociální exkluzí a řešení problémů, které sociální exkluze přináší. Cílem je také zaměřit se na podporu a pomoc rodinám a jednotlivcům, které do sociální exkluze již spadly. Aktivity budou směřovány do oblasti bydlení, práce a vzdělanosti a odborného poradenství. Páteří celého koncepčního systému bude komunikační platforma a strategický přístup ve spolupráci jednotlivých zapojených subjektů. Předmětem bude vytváření podmínek pro rozšiřování nabídky odborného sociálního poradenství v souladu s plánem rozvoje sociálních služeb kraje – dluhové a finanční poradenství, psychologické a právní poradenství apod. Bude nastaveno koncepční řešení podpory občanů v orientaci ve složitých a krizových situacích, účinná pomoc a ochrana proti společenské, ekonomické a jiné agresivitě, řešení konfliktních vztahů mezi jedinci v sociálním prostředí. Důraz bude kladen na komplexní a koncepční spolupráci s cílovými skupinami a rodinami v oblastech, které zapříčiňují hlubší propad osob a celých rodin na sociální dno. Současně budou vytvářeny programy sociální prevence.

Rozpočet projektu: 20,2 mil. Kč. Realizace: 2016–2023.  
Operační program: OP Z (SC 2.1).

# Liberecko–jablonecká aglomerace

## Základní údaje o aglomeraci

Počet obyvatel:	176 400
Rozloha:	402,76 km <sup>2</sup>
Hustota zalidnění:	439 obyvatel/ km <sup>2</sup>
Počet obcí:	24



Do vymezené Liberecko-jablonecké aglomerace spadá celkem 24 obcí Libereckého kraje, tedy více než polovina obcí na území kraje. Sídlní aglomerace Liberec – Jablonec nad Nisou byla vymezena na základě geografických a socioekonomických ukazatelů s přihlédnutím k přirozeným vztahům a vazbám v území. Takto vymezená aglomerace má celkem 176 400 obyvatel při rozloze 402 km<sup>2</sup>.

Skutečný socioekonomický stav v SO ORP Liberec a SO ORP Jablonec nad Nisou vykazuje podobné znaky jako celá ČR. Oblast se od roku 2009 potýká s důsledky ekonomické krize, na kterou regionální ekonomika reagovala hlubokým propadem. Přestože od roku 2014 dochází k mírnému oživení ekonomiky území, stále se jí nepodařilo vrátit k trvalejšímu hospodářskému růstu. K obratu v dané situaci dochází až v průběhu roku 2015. Toto období ukázalo slabá místa v ekonomice, tj. malou diverzifikaci průmyslu a převažující závislost na výrobě automobilových dílů.



## Intervenční logika aglomerace – hlavní problémy

Bariérou rozvoje území je zejména nestabilita a snižování objemu veřejných rozpočtů v důsledku nižších příjmů na jedné straně a tlak na vyšší výdaje veřejné správy na straně druhé. Nedostatek veřejných financí se projevuje ve stagnaci rozvojových aktivit nebo investic do sociální a zdravotní infrastruktury, oprav a rekonstrukcí dopravní a technické infrastruktury. Jejich financování je silně závislé na dotacích ze strukturálních fondů EU (vyžadujících finanční podíl příjemce) a půjčkách orgánů veřejné správy, což vede k nárůstu zadlužování měst a obcí a další stagnaci investic. V souvislosti s ekonomickou recesí se více prohloubily disparity na trhu práce. V tomto období se také zvýšila nezaměstnanost, která je dlouhodobě nad celkovým průměrem v SO ORP Liberec.

Pozitivním jevem je naopak dlouhodobě mírně nadprůměrná míra podnikatelských aktivit. I přesto, že podle ekonomických znaků recese skončila, není situace na trhu práce ideální. Je nutno i nadále rozvíjet potenciál území, aktivizaci dosud nevyužitých zdrojů zejména pro stávající a potenciální zaměstnavatele. Jde o zkvalitňování podmínek pro jejich investice a následně zlepšování pracovních příležitostí. Důležité je při tom také využívání synergií přeshraniční spolupráce. Jedním ze stěžejních směrů rozvoje musí být orientace na Prahu a její vysoký ekonomický potenciál a propojení s přeshraničními regiony v Německu a Polsku. Další rozvoj regionu je výrazně ovlivňován jeho sociodemografickým vývojem. Velký vliv bude mít zejména zrychlující se trend stárnutí populace. V současné době se zvyšuje průměrný věk populace tempem cca o 2 roky za deset let, přičemž dosáhl průměrné hodnoty již přes

41 let. Úkolem pro všechny aktéry v území je nepodceňovat tento trend, ale postupně najít řešení budoucí situace v socioekonomické a sociální oblasti. To s sebou přináší zejména posilování kapacity zdravotnických a sociálních služeb pro různé skupiny obyvatel. Zároveň je však nutné také řešit oblast vzdělávání, a to nejen u dětí a mládeže, ale také celoživotní vzdělávání za účelem rozvoje lidských zdrojů. Pro mladé rodiny je nutno průběžně vytvářet atraktivní území, které pozitivně ovlivní i plynulý a přirozený migrační přírůstek obyvatel. Pro zachování přírodního potenciálu území je nutné pokračovat v rozvoji a modernizaci technické infrastruktury a navazujících sítí.

Na základě zjištění ze situační analýzy, SWOT analýzy, analýzy potřeb a dokumentů byly identifikovány hlavní problémy, které tvoří bariéru rozvoje území a zároveň mají synergický účinek pro zlepšení stavu v řešeném území.

Jako průřezové problémové oblasti jsou tedy vnímány:

- dopravní infrastruktura,
- sociální služby,
- vzdělanost,
- trh práce a zaměstnanost,
- zdravotní služby,
- technická infrastruktura,
- cestovní ruch,
- životní prostředí,
- veřejná správa.



## Tématické zaměření aglomerace

Vizí Liberecko-jablonecké aglomerace je být oblastí s vysokou kvalitou života, založenou na praktickém uplatňování principů trvale udržitelného rozvoje, s předním postavením nejen v českém, ale i evropském kontextu, s ekonomickým rozvojem založeným na kvalitním systému vzdělávání, rozvoji vědy, výzkumu a inovací, cestovním ruchem a průmyslu a službách s vysokou přidanou hodnotou a řešením problémů sociální soudržnosti, veřejné správy a životního prostředí, které bude vzorem pro jiné regiony.

Výsledkem analýz bylo stanovení strategických cílů, na něž se bude Integrovaná strategie IPRÚ zaměřovat. Byly stanoveny tyto cíle:

- udržitelná mobilita,
- sociální soudržnost a péče o zdraví,
- konkurenceschopná ekonomika,
- zdravé životní prostředí a ochrana přírodního potenciálu,
- kvalitní správa území a řízení jeho rozvoje.

V oblasti dopravní dostupnosti a obslužnosti je hlavním cílem IPRÚ Liberec – Jablonec nad Nisou vytvořit předpoklady pro dlouhodobé zvyšování podílu trvale udržitelných forem dopravy, a to zejména s ohledem na snižování podílu i objemu využívaných energií z neobnovitelných zdrojů. Klíčovými oblastmi jsou rozvoj a zvyšování efektivity výkonu a podílu veřejné hromadné dopravy, zlepšení podmínek pro pěší a cyklo-dopravu. Stanovený cíl zlepšení dopravní dostupnosti zároveň pozitivně ovlivňuje ostatní strategické cíle, zejména konkurenceschopnou ekonomiku, sociální soudržnost a zdravé životní prostředí.

V oblasti sociální soudržnosti a konkurenceschopnosti je hlavním cílem vytvoření podmínek pro kvalitní život a maximální využití osobního potenciálu všech obyvatel území. Jedná se zejména o zavádění moderních a efektivních forem vzdělávání pro profesní i osobnostní rozvoj, zlepšování zdravotního stavu obyvatel a doplnění chybějících či kapacitně nedostačujících sociálních služeb. Jako důležité faktory ovlivňující sociální soudržnost je vnímáno zajištění kvalitního a dostupného bydlení, nízkou míru kriminality a v neposlední řadě využívání programů aktivní politiky zaměstnanosti, moderních forem zaměstnávání, rozvoje systému veřejných prací, sociálního podnikání a dobrovolnických programů za účelem eliminace sociálního vyloučení ohrožených skupin obyvatel.

V oblasti životního prostředí je třeba zaměřit se na minimalizaci vzniku nevyužitelného odpadu, zajištění vysoké kvality ovzduší, podzemních i povrchových vod, snižování hlukového, světelného a dalšího znečištění veřejného prostoru, snížení rizika povodní, včetně zadržování vody v území a snižování produkce skleníkových plynů. V oblasti přírodního potenciálu území je hlavním cílem zvyšování biodiverzity, ploch veřejné a rekreační zeleně, dobudování územního systému ekologické stability a celková podpora zachování čistého a kvalitního životního prostředí pro obyvatele území.

Jako problematická je vnímána také veřejná správa, v které je hlavním cílem zajištění efektivní správy území založené na dlouhodobě sdílené a upravované vizi. A to ve spolupráci veřejného, neziskového a podnikatelského sektoru včetně zavádění účinných protikorupčních opatření. Jako klíčové je vnímáno větší a systematické zapojování veřejnosti do rozhodovacích procesů, zlepšování efektivity a výkonnosti veřejné správy, rozvoj přeshraniční spolupráce a spolupráce s partnerskými městy a obcemi, včetně využití zahraničních zkušeností při rozvoji oblasti a zlepšování podmínek pro rozvoj neziskového sektoru.



## Typové projekty

### Rekonstrukce tramvajových tratí

Meziměstská tramvajová síť Liberec – Jablonec nad Nisou je v některých úsecích technicky zastaralá a nevyhovující, má však velký územní dopad. Tento druh dopravy intenzivně využívá velká část obyvatel okolních obcí do obou statutárních měst při dojíždění za prací, vzděláváním a službami. Plánovaná opatření a jejich realizace mají zkvalitnit dopravní situaci a podmínky v území aglomerace Liberec – Jablonec nad Nisou. Smyslem je zvýšit dopravní kapacitu, ekologičnost provozu a komfort cestujících veřejné hromadné dopravy jako alternativy ke stále se navyšující individuální dopravě. Je nutno dokončit změnu stávajícího nestandardního rozchodu kolejí na rozchod běžně užívaný. Tato změna rozchodu tramvajových kolejí byla v Liberci a Jablonci nad Nisou započata v roce 1990. Také je třeba zvýšit dopravní obslužnost centra Jablonce nad Nisou kolejovou dopravou, která zároveň umožní přímé spojení center měst Liberec a Jablonec nad Nisou.

Rozpočet projektu: 827 mil. Kč. Realizace: 2016–2020. Operační program: OPD (SC 1.4).

### Výstavba dopravních terminálů

Realizace staveb Terminálů veřejné dopravy včetně parkovacích domů a zázemí pro autobusová nádraží se zlepšil naprosto nevyhovující stav odbavování cestujících zejména u obou velkých měst aglomerace. Zvýší se dnes již nevyhovující kapacita stávajících parkovišť, která výrazným způsobem omezuje přístup k většímu využívání hromadné dopravy při kombinaci s osobní dopravou. Bude vytvořeno kvalitní zázemí pro pracovníky autobusové dopravy.

Dále vznikne možnost bezpečného parkování kol z hlediska jejich poškození nebo odcizení. Dojde tak k naplnění jednoho ze základních předpokladů pro podporu ekologické cyklo dopravy včetně nového fenoménu používání elektrokol, která v geografických podmínkách území nacházejí oblibu. Lokality výstavby obou hlavních terminálů se nacházejí poblíž sjezdů rychlostních komunikací do centra města. Terminály včetně parkovacího domu budou proto využívány i jako záchytná parkoviště individuální automobilové dopravy pro přístup na veřejnou hromadnou dopravu.

Rozpočet projektu: 340 mil. Kč (180 mil. Kč Jablonec nad Nisou, 160 mil. Kč Liberec). Realizace 2016–2020. Operační program: IROP (SC 1.2).

### Optimalizace infrastruktury pro vzdělávání

Kapacita školské infrastruktury v řadě lokalit již neodpovídá reálným potřebám vzešlým z demografické situace a aktuálním potřebám vzdělávání. Část vzdělávacích zařízení i přes intenzivní změny a podporu

zřizovatelů nespĺňuje požadavky na bezbariérovost, resp. uzpůsobení potřebám žákům s tělesným a smyslovým postižením. Vybavení vzdělávacích zařízení je morálně i technicky zastaralé. Vzhledem k neustále zrychlujícímu se technologickému pokroku neodpovídá moderním požadavkům na výuku, zejména v oblasti vybavení pro odborné předměty a klíčové dovednosti a datové konektivity, přičemž se neustále zvyšují nároky a poptávka trhu práce po polytechnických dovednostech a zvyšování klíčových zejména technických dovedností u absolventů škol.

Je třeba provést změny dispozic výukových prostor škol tak, aby byl zvýšen počet odborných učeben, dále byla navýšena kapacita učeben pro základní vzdělávání a pro zajištění kvalitního vzdělávání klíčových dovedností (multimediální učebny pro výuku přírodovědných činností, multimediální učebny pro výuku cizích jazyků, technických dílen).

Rozpočet projektu: 250 mil. Kč. Realizace 2016–2020. Operační program: IROP (SC 2.4).

### Rozvoj infrastruktury pro podporu sociálních služeb

V území byla identifikována nedostatečná kapacita některých sociálních služeb v území (terénní formy péče, odlehčovací služby, azylové bydlení). Je nutno optimalizovat tyto služby tak, aby na sebe navazovaly a byly zastoupeny podle potřeby v celé své škále. V území některé sociální služby zcela chybí, např. tísňová pomoc, krizová péče atd. Je nutné vytvořit vhodné podmínky pro pravidelnou i občasnou činnost neziskovým organizacím, spolkům, zájmovým skupinám i občanským iniciativám, které svou činností mohou podpořit i některé sociální služby.

Podpořen proto bude vznik komunitního centra, které v sobě bude zahrnovat jednotné informační centrum pro veřejnost i poskytovatele sociálních služeb. Informační centrum bude poskytovat ucelené, přesné, aktuální informace o sociálních i navazujících službách v regionu, o volných kapacitách v zařízení a službách. Centrum bude pomáhat občanům různých cílových skupin s orientací v nabídce služeb, možnostech pomoci, aktivizace. Pracovníci centra budou pomáhat klientům se sjednáním služby, vyřizováním záležitostí na úřadech. Mohou také zprostředkovávat obyvatelům komunity podporu při hledání práce či řešení běžných životních problémů. Součástí bude také víceúčelové integrační centrum, kde se budou setkávat členové komunity napříč generacemi, z různých sociálních skupin, za účelem sociálních, vzdělávacích, kulturních a rekreačních aktivit s cílem aktivizace a rozvoje komunitního života i života jedinců.

Rozpočet projektu: 200 mil. Kč. Realizace 2016–2020. Operační program: IROP (SC 2.1).

## Mladoboleslavská aglomerace

### Základní údaje o aglomeraci

Počet obyvatel:	57 955
Rozloha:	121,12 km <sup>2</sup>
Hustota zalidnění:	478 obyvatel/km <sup>2</sup>
Počet obcí:	18



Základním faktorem pro vymezení území IPRÚ je existence spolupráce, případně intenzivní funkční propojenosti jádrového města s obcemi v zázemí, např. v oblastech trhu práce a rozvojových ploch, vedení dopravní infrastruktury, hromadné dopravy, mateřských a základních škol, zdravotnictví, sociálních služeb apod. Do území IPRÚ MB byly zařazeny obce, které s Mladou Boleslaví přímo sousedí a vzhledem ke svému charakteru jsou silně funkčně závislé na jádrovém městě (Bradlec, Bukovno, Dalovice, Dolní Stakory, Hrdlořezy, Josefův Důl, Kosmonosy, Krnsko, Nepřevázka, Písková Lhota, Plazy, Řepov, Vinec).

Z obcí, které s Mladou Boleslaví přímo nesousedí, byly do území IPRÚ MB zařazeny obce Březno, Kolomuty a Židněves, které spolu s obcemi Plazy a Řepov tvoří suburbánní rozvojovou zónu Mladé Boleslavi, jejíž osou je silnice I/16 a která leží východně od jádrového města a je charakteristická intenzivním rozvojem bydlení a dalších funkcí. Dále byla do IPRÚ zařazena obec Rokytovec situovaná v západní části území, která je silně funkčně závislá na jádrovém městě.





## Intervenční logika aglomerace – hlavní problémy

Na základě analytických podkladů (socioekonomická analýza, SWOT analýza, analýza problémů a potřeb) byly definovány problémové oblasti daného území. Ve vazbě na možnosti a přístupy jednotlivých operačních programů na ně byly navázány základní prioritní oblasti. Ty byly na základě spolupráce pracovních skupin složených ze zástupců klíčových aktérů v území rozpracovány do podoby specifických cílů a dílčích opatření. Návrhová část vymezuje dvě prioritní oblasti dopravu a kvalitu života.

Z hlediska polohy v rámci celonárodní silniční sítě má Mladobosleslavsko nadstandardní postavení. Stav infrastruktury pro dopravu se však vyznačuje relativně širokým spektrem problémů a deficitů. Jedná se především o nevyhovující trasování a kapacitu vybraných silnic, množství bodových závad, špatný technický stav silnic a komunikací. V městě Mladá Boleslav to je pak potřeba rekonstrukce a zvýšení kapacity vybraných mostů a viaduktů. Další skupinu problémů představují nedostatky v řízení a bezpečnosti dopravy. V neposlední řadě se jedná o problém s parkováním, resp. dopravou v klidu, a to především ve vybraných částech města Mladá Boleslav (historické centrum města a sídliště). Chybějící kapacity již neumožňují rozšiřovat povrchová stání, proto je nutné řešit výstavbou parkovacích domů a preferencí MHD. V oblasti autobusové dopravy a MHD je potřeba obnovit a rozšířit vozový park MHD a modernizovat a doplňovat související infrastrukturu (např. rekonstrukce a rozšiřování autobusových zastávek, zavádění informačního značení na zastávkách a v autobusech).

Významná část území IPRÚ Mladá Boleslav má vhodné podmínky pro rozvoj cyklo dopravy jako alternativní dopravy do zaměstnání. V současné době je převážná část území IPRÚ Mladá Boleslav pokryta dostatečně hustou sítí cyklotras. Tyto cyklotrasy však většinou nejsou trasovány po cyklostezkách (tedy po samostatných komunikacích určených primárně pro cyklisty). Další rozvoj potenciálu cyklo dopravy je limitován nedostatečnou sítí cyklotras v samotné Mladé Boleslavi včetně jejich neprovázanosti na cyklotrasy v okolních obcích a chybějící doplňkovou infrastrukturou.

Organizace poskytující sociální služby jsou výrazně koncentrované v Mladé Boleslavi a poskytují široké, avšak nikoliv kompletní spektrum služeb pro obyvatelstvo města i zázemí. Nabídka sociálních služeb neodpovídá zcela aktuálním a očekávaným požadavkům a potřebám obyvatel území IPRÚ Mladá Boleslav. Chybí např. denní stacionář pro osoby s omezením funkčních schopností a také terénní sociální pracovníci. Nedostatečnou kapacitu mají chráněné bydlení pro osoby s omezením funkčních schopností, noclehárny a azylový dům pro matky s dětmi. Mezi aktuální problémy patří nedostatečná práce s cizinci pro posílení jejich integrace ve společnosti a zlepšení jejich uplatnění na trhu práce nebo chybějící programy pro dlouhodobě nezaměstnané. Je potřeba také systematicky uskutečňovat programy návratu bezdomovců a občanů se zdravotním postižením do normálního života a na trh práce. V neposlední řadě je potřeba podporovat a dále rozvíjet odbornost a komunikační dovednosti pracovníků sociálních služeb a výměnu dobré praxe od regionální po mezinárodní úroveň.

Nabídka a rozsah škol všech stupňů je na území IPRÚ Mladá Boleslav širší, než je tomu v obdobných aglomeracích. To je způsobeno především přítomností soukromé školy Škoda Auto Vysoká škola, ale i širokou nabídkou sekundárního vzdělávání. Hlavním problémem v oblasti školství je slabá provázanost mezi jednotlivými úrovněmi škol, způsobující nedostatečný přenos informací a požadavků na vzdělání a znalosti žáků a studentů, pokles zájmu o technické obory a nízké propojení škol a praxe. Mladobosleslavsko se také potýká se slabým propojením škol a praxe na oblast vědy a výzkumu. Lokalizace školních zařízení je podobně jako v případě ostatních služeb výrazně centralizována do města Mladá Boleslav. Vybavení území IPRÚ Mladá Boleslav školami, především mateřskými a základními, tak ne vždy odpovídá jeho rozvoji v souvislosti s procesem suburbanizace. Podstatná část škol má také nedostatky ve vybavení učeben, zázemí, nabídkou studijních pomůcek nebo informačních technologií.



## Tematické zaměření aglomerace

Globálním cílem IPRÚ Mladá Boleslav je – Posílit konkurenceschopnost, podporovat trvale udržitelný rozvoj území, zlepšit kvalitu života a sebeidentifikaci obyvatel a postavení regionu v rámci České republiky. K naplnění tohoto cíle byly definovány dvě prioritní oblasti, rozdělené každá do dvou opatření.

### Doprava – Veřejná a cyklistická doprava

Území IPRÚ Mladá Boleslav má nadstandardní postavení v rámci celonárodní silniční sítě. Zároveň dochází k postupnému propojení v rámci IDS Středočeského kraje a v posledních letech je kladen důraz na rozvoj udržitelných druhů dopravy, především pak dopravy cyklistické. V systému veřejné dopravy je potřeba dále pokračovat v modernizaci vozového parku a zastávek autobusů. Pro omezení IAD v centru Mladé Boleslavi je však také nutné vybudovat systém záchytných parkovišť P+R na hlavních příjezdech do města s návazností na veřejnou dopravu. Rozvoj cyklistické dopravy vyžaduje zásadní infrastrukturní zlepšení, především výstavbu dalších potřebných úseků cyklotras a cyklostezek a posílit jejich propojení mezi Mladou Boleslaví a okolními obcemi.

### Kvalita života – Sociální služby + Školství a vzdělávání

Nabídka infrastruktury sociálních služeb v území IPRÚ Mladá Boleslav neodpovídá aktuálním a v budoucnosti očekávaným potřebám cílových skupin, především osob sociálně vyloučených a osob sociálním vyloučením ohrožených. Některé druhy sociálních služeb vykazují deficity kapacit, jiné v území úplně chybí. V území je také nedostatek sociálních bytů.

V oblasti školství a vzdělávání to je slabá provázanost mezi jednotlivými úrovněmi škol a mezi školami a praxí. Systém vzdělávání v celé šíři celoživotního učení není vybaveností ani kvalitou vzdělávání adekvátní potřebám současného trhu práce v území IPRÚ Mladá Boleslav. Není tak generován dostatečný počet absolventů či uchazečů o zaměstnání s vhodnou kvalifikací a kompetencemi pro potřeby zaměstnavatelů a k uspokojení poptávky firem. V rámci formálního vzdělávání je nutno řešit nedostatečnou infrastrukturu pro vzdělávání v přírodovědných a technických oborech a současně je potřeba reagovat na změny v demografické struktuře obyvatel úpravou kapacit mateřských škol v území IPRÚ Mladá Boleslav.



## Typové projekty

### Obnova vozového parku MHD

V rámci tohoto projektu budou nakoupena nízkoemisní a nízkopodlažní vozidla splňující normu EURO 6 pro potřeby MHD za účelem zvýšení kvality přepravy pro cestující a snížení negativního vlivu provozu na životní prostředí. Zakoupená vozidla budou zajišťovat dopravní obslužnost nejen v Mladé Boleslavi, ale i v ostatních obcích aglomerace.

Rozpočet projektu: cca 120 mil. Kč. Realizace: 2016–2020. Operační program: IROP (SC 1.2).

### Dobudování sítě cyklistických stezek

Jednou z priorit v rámci IPRÚ Mladá Boleslav je dobudování sítě cyklistických stezek v území za účelem pohodlné a bezpečné přepravy obyvatel za prací či do škol. Snahou bude doplnit stávající síť o takové úseky, které společně s již existujícími úseky vytvoří komplexní síť stezek v území. Kromě dobudování sítě na území města se bude jednat i o přivedení cyklistické dopravy z okolních obcí směrem do Mladé Boleslavi. Součástí projektů budou i prvky doprovodné infrastruktury (např. cyklostojany).

Rozpočet projektu: cca 100 mil. Kč. Realizace: 2016–2020. Operační program: IROP (SC 1.2).

### Rozvoj infrastruktury pro sociální služby vč. sociálního bydlení

Projekty realizované v této oblasti budou zacíleny na osoby sociálně vyloučené či ohrožené sociálním vyloučením a osoby se zdravotním postižením. Infrastruktura pro sociální služby bude zaměřena na budování zázemí pro terénní i ambulantní sociální služby. Projekty sociálního bydlení splní podmínku kvalitativně standardního a prostorově nesegregovaného bydlení pro osoby v bytové nouzi.

Rozpočet projektu: 130 mil. Kč. Realizace: 2016–2020. Operační program: IROP (SC 2.1).

### Modernizace odborných technických učeben základní školství

Cílem projektů zaměřených na zkvalitnění a zlepšení infrastruktury pro technické obory je rozvoj odborných dovedností žáků ve vazbě na současnou poptávku trhu práce. Realizovány budou technické a přírodní učebny v základních školách dotčené aglomerace.

Rozpočet projektu: cca 75 mil. Kč. Realizace: 2016–2020. Operační program: IROP (SC 2.4).



# Zlínská aglomerace

## Základní údaje o aglomeraci

Počet obyvatel:	106 514
Rozloha:	213 km <sup>2</sup>
Hustota zalidnění:	500 obyvatel/km <sup>2</sup>
Počet obcí:	11



Vymezení řešeného území IPRÚ bylo metodicky založeno na teoretickém konceptu funkčních městských regionů, přičemž současně byl v metodice vymezení akcentován jednak význam principu územní koncentrace s cílem posílit dopad intervencí IPRÚ v území a jednak rozvojový aspekt intervencí IPRÚ. V rámci metodiky byly využity tyto ukazatele:

- podíl města Zlína jako cílové destinace denní vyjíždky do zaměstnání a do škol,
- počet přímých spojů veřejné dopravy mimo MHD do města Zlína ve všední den,
- existence spojů MHD s městem Zlínem,
- příslušnost měst a obcí k rozvojové oblasti OB9 Zlín.

Území se nachází v NUTS II Střední Morava, tvoří přibližně 5,4 % plochy území Zlínského kraje a dosahuje podílu 18 % na jeho počtu obyvatel. Hustota osídlení v aglomeraci je čtyřnásobná oproti průměru ČR.

Jádrum této monocentrické aglomerace je statutární město Zlín (75 tis. obyvatel), které je hospodářským, administrativním, vzdělávacím a kulturním centrem Zlínského kraje. Významné postavení zde náleží také městu Otrokovice (18 tis. obyvatel), kde je lokalizována podstatná část průmyslové základny. Třetím a zároveň posledním městem ve vymezeném území je Fryšták (4 tis. obyvatel). V jádru aglomerace je etablována vědecko-výzkumná základna, která v posledních letech prochází intenzivním rozvojem. Vymezená aglomerace je tak důležitým článkem v rámci posilování konkurenceschopnosti a zajištění sociální soudržnosti v kontextu celé České republiky.



## Intervenční logika aglomerace – hlavní problémy

Za účelem nastavení intervencí byla provedena podrobná kvantitativní i kvalitativní analýza vymezeného území v širokém spektru jeho znaků, a to v prvním kroku bez ohledu na možnosti financování intervencí prostřednictvím dotačních programů. Získané poznatky byly následně syntetizovány za účelem nalezení souvislostí. Identifikace problémů byla provedena pro pět definovaných tematických oblastí. Následující text přináší stručný přehled nejvýznamnějších problémů a výzev, se kterými se území potýká.

### Obyvatelstvo, bydlení a občanská vybavenost

- výskyt negativních demografických trendů (stárnutí populace, mírné negativní migrační saldo),
- výskyt setrvalého trendu suburbanizace, jehož negativa působí zejména v oblastech dopravy a životního prostředí,
- absence některých sociálních služeb, nebo jejich nedostatečná kapacita,
- nedostatečné kapacity bydlení pro specifické skupiny obyvatel.

### Ekonomický rozvoj a trh práce

- limitujícím faktorem pro budoucí ekonomický rozvoj aglomerace je zejména rostoucí nedostatek kvalifikovaných pracovních sil v technických oborech a současně nízký zájem žáků a studentů o studium těchto oborů,
- nevyužitý potenciál relativně rozvinuté vědecko-výzkumné základny (nízká intenzita propojení VaV s praxí),
- přetrvávající nízká uplatnitelnost znevýhodněných skupin osob na trhu práce.

### Doprava a technická infrastruktura

- konflikt funkcí dopravy s funkcemi bydlení v řadě lokalit,
- přetrvávající trend změny dělby přepravní práce (růst výkonů individuální automobilové dopravy při poklesu výkonů veřejné hromadné dopravy),
- nízká úroveň multimodality v rámci systému veřejné dopravy,
- nedostatečné napojení aglomerace na nadřazené dopravní síť,
- zastaralé a nedobudované technické sítě (kanalizace, zásobování pitnou vodou, CZT).

### Fyzické a životní prostředí

- znečištění ovzduší emisemi z dopravy a průmyslových zdrojů,
- nutnost rozsáhlých obnov zeleně v sídlech a potřeba jejího rozšíření v některých lokalitách,
- růst environmentálních rizik, zejména povodní a sucha,
- nízká míra využití obnovitelných zdrojů energie.



## Tematické zaměření aglomerace

Strategickým cílem je zajištění prosperity území s globálně konkurenceschopnými podniky a pestrou nabídkou pracovních příležitostí, dobrou dopravní dostupností na hlavní republikové silniční a železniční tahy, vyřešenou vnitřní dopravou, dobudovanou a moderní technickou infrastrukturou, kvalitním životním prostředím se zajištěnou odpovídající nabídkou služeb pro všechny věkové skupiny obyvatel. Strategie pro naplnění cíle byla rozpracována do čtyř prioritních oblastí s přihlédnutím k možnostem financování intervencí prostřednictvím operačních programů období 2014–2020. Financování prvních dvou oblastí bude vázáno na režim rezervovaných alokací v operačních programech, další dvě oblasti jsou tzv. synergické.

### Udržitelná doprava

Udržitelná doprava je předpokladem zajištění kvalitního životního prostředí a konkurenceschopnosti. Neméně důležité jsou i její sociální aspekty. Intervence prioritní oblasti budou jednak zaměřeny na zvyšování kvality veřejné hromadné dopravy (posilování multimodality, modernizace vozového parku, zavedení elektronického odbavovacího systému), dále na zvyšování atraktivity a bezpečnosti pěší a cyklistické dopravy (realizace dopravně-bezpečnostních opatření, výstavba cyklostezek) a v neposlední řadě na výstavbu a modernizaci silnic II. a III. třídy a na zavádění moderních telematických systémů.

### Úspěšná a soudržná společnost

Předpokladem budoucí prosperity je také vzdělaná, aktivní, motivovaná a sociálně soudržná společnost. Intervence v rámci prioritní oblasti tak budou směřovat ke zlepšení situace na trhu práce prostřednictvím popularizace technického a přírodovědného vzdělávání

na základních a středních školách, optimalizace sítě zařízení pro předškolní výchovu a také motivací k podnikání s využitím odkazu mimořádné osobnosti T. Bati (rekonstrukce památkových objektů Bačovského období). Druhá skupina intervencí prioritní oblasti bude cílit na posilování sociální soudržnosti budováním kapacit sociálního bydlení, zajištěním dostatečné kapacity sociálních služeb a jejich kvalitativní úrovně a podporou sociálního podnikání.

### Technická infrastruktura a životní prostředí

Dopad intervencí této prioritní oblasti bude primárně zaměřen na zvyšování kvality životního prostředí v území. To je do značné míry ovlivněno i kvalitou technické infrastruktury. Podporována tak bude obnova a rozšiřování zeleně v sídlech, modernizace velkých průmyslových zdrojů emisí, modernizace a rozvoj centrálního zásobování teplem, vodovodních sítí a systému odvádění a čištění odpadních vod. Dále bude podporováno zvyšování podílu dalšího využití odpadů ve směru jeho recyklace i energetického využití. Neméně důležitá bude realizace opatření proti riziku povodní.

### Konkurenceschopnost

S cílem posilovat konkurenceschopnost území budou realizovány intervence, zaměřené jednak na zlepšení infrastrukturních podmínek pro podnikání a dále na podporu vědeckých a výzkumných kapacit s důrazem na spolupráci. Realizovány tak budou konverze objektů brownfields, výstavba a rozvoj vědecko-technických parků, inovačních a poradenských center a dalších podpůrných institucí, vznik a rozvoj výzkumných a vývojových center a současně bude rozvíjena spolupráce ve výzkumu, vývoji a inovacích mezi podniky a výzkumnou sférou.



## Typové projekty

Typové projekty jsou uvedeny jen pro prioritní oblasti 1 a 2, které budou vázány na režim rezervovaných alokací v operačních programech.

### Modernizace vozového parku MHD

Provádění pravidelné obnovy vozového parku MHD v aglomeraci a s tím související zvyšování kvality služeb je nezbytné pro zachování konkurenceschopnosti veřejné dopravy. Na vozidla jsou kladeny zvýšené požadavky oproti nedávné minulosti (bezbariérovost, klimatizace, internetové připojení, informační servis pro cestující, hospodárny a ekologický provoz).

Rozpočet projektu: cca 130 mil. Kč. Realizace: 2017–2018. Operační program: IROP (SC 1.2).

### Rozšíření trolejbusových tratí

Projekt počítá s rozšířením trolejbusových tratí o cca 3,5 km; v jeho rámci dojde například k zatrolejování průmyslové zóny Příluky. Tyto realizace umožní odbourání nutnosti přestupů mezi některými linkami MHD, zkrácení cestovních dob a zlepšení oběhu vozidel v síti. Dojde tak ke zvýšení kvality a hospodárnosti služeb.

Rozpočet projektu: cca 30 mil. Kč. Realizace: 2017–2020. Operační program: OPD (SC 1.4).

### Rozvoj cyklistické infrastruktury

Cílem typového projektu je zajistit podmínky pro efektivní a bezpečný provoz cyklistické dopravy. Jednotlivé projekty budou zahrnovat výstavby úseků cyklistických stezek mezi městy a obcemi v území, zejména pak chybějící úseky páteřní cyklostezky Otrokovice – Zlín – Lípa a napojení sousedních obcí na tuto cyklostezku. Dále

bude řešena výstavba cyklistické infrastruktury v centrech měst, která jsou dnes s ohledem na intenzivní automobilovou dopravu pro cyklisty obtížně dostupné.

Rozpočet projektu: cca 140 mil. Kč. Realizace: 2016–2020. Operační program: IROP (SC 1.2).

### Obnova objektu Památníku Tomáše Bati

Původní památník Tomáše Bati, z architektonického hlediska vysoce hodnotná funkcionalistická stavba, byl v minulosti necitlivě přebudován na „Dům umění“. Posledních několik let je bez využití a hrozí jeho chátrání. Cílem projektu je jednak obnovit tuto vysoce cennou stavbu, která kandiduje na titul „národní kulturní památka“ a navrátit jí její původní účel. Současně jde o uchování odkazu Tomáše Bati jako mimořádné osobnosti s podnikatelským duchem, jejíž odkaz je stále inspiřující a motivující k podnikatelským a dalším společensky prospěšným aktivitám.

Rozpočet projektu: cca 70 mil. Kč. Realizace: 2016–2017. Operační program: IROP (SC 3.1).

### Vybudování kapacit sociálního bydlení

Cílem typového projektu je zajistit finančně dostupné bydlení pro domácnosti s nízkými příjmy, kdy toto bydlení bude standardní a prostorově nesegregované, s vazbou na dostupné služby občanské vybavenosti. Vytvoření kapacit bude řešeno rekonstrukcemi vybraných bytů v bytových domech, přístavbami případně výstavbou nových objektů. Dílčí projekty budou realizovány plošně v celém území.

Rozpočet projektu: cca 46 mil. Kč. Realizace: 2016–2021. Operační program: IROP (SC 2.1).



# Harmonogram přípravy realizace IPRÚ

## Příprava

Příprava Integrovaných plánů rozvoje území probíhá průběžně od roku 2013. V průběhu roku 2014 aglomerace postupně předložily první verze svých integrovaných strategií. Jejich finalizace a následné schvalování se uskutečnilo v druhé polovině roku 2015 a začátkem roku 2016.

## Vyhlášení výzvy

MMR vyhlašuje průběžnou výzvu k předkládání integrovaných strategií rozvoje území prostřednictvím MS2014+.

## Předkládání

Nositel IN (resp. žadatel) předkládá žádost o podporu integrované strategie prostřednictvím portálu ISKP14+ monitorovacího systému MS2014+ na základě výzvy vyhlášené MMR.

Každý nositel IN předkládá pouze jednu žádost o podporu integrované strategie. Novou žádost může nositel předložit pouze v případě, kdy byla předchozí předložená integrovaná strategie zamítnuta a proces hodnocení byl ukončen.

## Hodnocení

Předložené integrované strategie jsou posuzovány ve dvou fázích hodnocení, a to v rámci (1) kontroly formálních náležitostí a přijatelnosti a (2) věcného hodnocení. Kontrolu formálních náležitostí a přijatelnosti zajišťuje MMR – Odbor regionální politiky.

Integrované strategie musí být v souladu s cíli, zaměřením a podmínkami programů, v jejichž rámci budou realizovány, věcné hodnocení proto provádí ŘO všech relevantních programů. Věcné hodnocení provádějí dotčené ŘO ve spolupráci s MMR. Účelem věcného hodnocení je posoudit soulad integrované strategie s cíli konkrétního programu a sladit obsah integrované strategie s požadavky a možnostmi programu.

## Realizace

Realizační fáze je zahájena vyhlášením výzvy řídicích orgánů na podporu integrovaných projektů. Vyhlášení těchto výzev se předpokládá od 1. poloviny 2016 a dále dle harmonogramu jednotlivých operačních programů.

## Evaluace

Předpokládá se, že v roce 2018 bude provedena průběžná evaluace nástroje IPRÚ.

## Databáze strategií

Za účelem prezentace dokumentů integrovaných plánů rozvoje území došlo v „Databázi strategií“, která je umístěna na webových stránkách <http://www.databaze-strategie.cz/cz/info>, k vytvoření modulu pro integrované strategie. Gestorem Databáze strategií je Ministerstvo pro místní rozvoj, správu modulu integrovaných strategií zajišťuje Odbor regionální politiky.

Další informace lze nalézt i na  
[www.uzemnidimenze.cz](http://www.uzemnidimenze.cz)



---

## Kontakty na nositele

### Českobudějovická aglomerace

Ing. Dagmar Baumruková  
Odbor rozvoje a veřejných zakázek  
tel.: 386 803 201  
e-mail: BaumrukovaD@c-budejovice.cz

### Jihlavská aglomerace

Ing. Alena Kottová  
vedoucí Odboru rozvoje města  
tel.: 567 167 470  
e-mail: alena.kottova@jihlava-city.cz

### Karlovarská aglomerace

Ing. Tomáš Sýkora  
manažer IPRÚ  
tel.: 604 584 637  
e-mail: t.sykora@mmkv.cz

### Liberecko-jablonecká aglomerace

Mgr. Barbara Steinzová  
Odbor strategického rozvoje a dotací  
Tel.: 485 243 508  
e-mail: steinzova.barbara@magistrat.liberec.cz

### Mladoboleslavská aglomerace

Ing. Jiří Beránek  
vedoucí Odboru řízení projektů  
tel.: 326 715 178  
e-mail: beranek@mb-net.cz

### Zlínská aglomerace

Ing. Marie Cepková  
vedoucí Oddělení koordinace projektů  
Magistrát města Zlína  
tel.: 577 630 267  
e-mail: mariecepkova@zlin.eu

## Seznam zkratek

BRKO	Biologicky rozložitelné komunální odpady
CLLD	Komunitně vedený místní rozvoj
CNG	(Compressed Natural Gas) stlačený zemní plyn
CZT	Centrální zdroj tepla
ESIF	Evropské strukturální a investiční fondy (Též používáno ESI fondy)
IPRM	Integrovaný plán rozvoje měst
IPRÚ	Integrovaný plán rozvoje území
IROP	Integrovaný regionální operační program
IAD	Individuální automobilová doprava
IDS	Integrovaný dopravní systém
IN	Integrovaný nástroj
ITI	(Integrated Territorial Investment) Integrovaná územní investice
ITS	(Intelligent Territorial System) Inteligentní dopravní systémy
JSA	Jihlavská sídelní aglomerace
MAS	Místní akční skupina
MHD	Městská hromadná doprava
MMR	Ministerstvo pro místní rozvoj
NUTS	Nomenklatura územních statistických jednotek
OP D	Operační program Doprava
OP Z	Operační program Zaměstnanost
ORP	Obec s rozšířenou působností
PMO	Pražská metropolitní oblast
P+R	Parkoviště typu Park and Ride, česky „zaparkuj a jed“
PO	Prioritní osa operačních programů
RIS3	Strategie inteligentní specializace regionu
ŘO	Řídicí orgán
SC	Specifický cíl
TEN-T	Transevropská dopravní síť
TŽK	Tranzitní železniční koridor
UNESCO	Organizace OSN pro výchovu, vědu a kulturu
VaV	Věda a výzkum
VHD	Veřejná hromadná doprava
MB	Mladá Boleslav



Ministerstvo pro místní rozvoj ČR  
Staroměstské náměstí 6  
110 15 Praha 1  
Tel.: +420 224 861 111  
Fax: +420 224 861 333  
[www.mmr.cz](http://www.mmr.cz)  
[nok@mmr.cz](mailto:nok@mmr.cz)

---

# [www.dotaceEU.cz](http://www.dotaceEU.cz)

---

ISBN: 978-80-7538-068-5



EVROPSKÁ UNIE  
Fond soudržnosti  
Operační program Technická pomoc



MINISTERSTVO  
PRO MÍSTNÍ  
ROZVOJ ČR