

EX-POST EVALUACE STRATEGIE ITI

Plzeňské
metropolitní
oblast

**ČERVENEC 2025
PLZEŇ**



Spolufinancováno
Evropskou unií



MINISTERSTVO
PRO MÍSTNÍ
ROZVOJ ČR

Obsah

Obsah

1	ZÁKLADNÍ ÚDAJE	5
2	CÍL EVALUACE	8
3	ZHODNOCENÍ PROCESŮ IMPLEMENTACE INTEGROVANÉ STRATEGIE	9
3.1.	PROCES: IMPLEMENTAČNÍ STRUKTURA, PARTICIPACE, ZMĚNY ISG.....	9
3.1.1.	IMPLEMENTAČNÍ STRUKTURA	9
3.1.2.	ŘÍDICÍ STRUKTURA ITI PMO.....	12
3.1.3.	ZMĚNY STRATEGIE ITI PMO	14
3.2.	PROCES: PŘÍPRAVA HARMONOGRAMU A VÝZEV NOSITELE	17
3.2.1.	HARMONOGRAM VÝZEV	17
3.2.2.	PŘÍPRAVA A VYHLÁŠENÍ VÝZEV	17
3.3.	PROCES: SBĚR, PROJEDNÁNÍ A POSOUZENÍ PROJEKTOVÝCH ZÁMĚRŮ, ZMĚNY V PROJEKTECH/PROJEKTOVÝCH ZÁMĚRECH	19
3.3.1.	ZAJIŠŤOVÁNÍ ABSORPČNÍ KAPACITY.....	19
3.3.2.	PŘÍJEM PROJEKTOVÝCH ZÁMĚRŮ	19
3.3.3.	ČINNOST ČLENŮ ORGANIZAČNÍ A ŘÍDICÍ STRUKTURY	20
3.3.4.	SCHVALOVÁNÍ ZMĚN V PROJEKTECH/PROJEKTOVÝCH ZÁMĚRECH	20
3.4.	TOP 3 SLABÉ STRÁNKY A BARIÉRY ADMINISTRACE ITI Z POHLEDU NOSITELE.....	22
3.5.	TOP 3 SILNÉ STRÁNKY A DOBRÁ PRAXE ADMINISTRACE ITI Z POHLEDU NOSITELE.....	24
4	ZHODNOCENÍ RELEVANCE INTEGROVANÉ STRATEGIE.....	25
4.1.	AKTUÁLNÍ PLATNOST VÝCHODISEK PRO REALIZACI ISG.....	25
4.2.	PLATNOST SPECIFICKÝCH CÍLŮ A OPATŘENÍ ISG VŮČI AKTUÁLNÍM PROBLÉMŮM A POTŘEBÁM ÚZEMÍ	26
4.3.	ADEKVÁTNOST ALOKOVANÝCH FINANČNÍCH PROSTŘEDKŮ NA JEDNOTLIVÁ OPATŘENÍ S OHLEDEM NA VYŘEŠENÍ PROBLÉMŮ A POTŘEB	28
4.4.	VYHODNOCENÍ OPATŘENÍ ISG Z HLEDISKA ZÁJMU POTENCIÁLNÍCH ŽADATELŮ	34
5	ZHODNOCENÍ REALIZACE STRATEGIE ITI PMO	35
5.1.	PLNĚNÍ FINANČNÍHO PLÁNU	35
5.2.	NAPLŇOVÁNÍ INDIKÁTORŮ	38
5.3.	ÚČELNOST INTERVENČÍ.....	44
5.4.	ÚČINNOST INTERVENČÍ A NEPLÁNOVANÉ ÚČINKY	59
5.4.1.	ÚČINNOST VYNALOŽENÝCH FINANČNÍCH PROSTŘEDKŮ	59
5.4.2.	NEPŘEDPOKLÁDANÉ POZITIVNÍ A NEGATIVNÍ VÝSLEDKY PROJEKTŮ.....	60
5.5.	NAPLŇOVÁNÍ SPECIFICKÝCH CÍLŮ ISG	62

5.5.1.	SC 1.1. ZVÝŠENÍ PŘÍNOSŮ VÝZKUMU PRO SPOLEČNOST A ROZVOJ OBORŮ S VYSOKOU PŘIDANOU HODNOTOU.....	62
	VĚDA, VÝZKUM A INOVACE	62
5.5.2.	SC 2.1 ROZVOJ PÁTEŘNÍ SÍTĚ REGIONÁLNÍ SILNIČNÍ INFRASTRUKTURY NA NAVAZUJÍCÍ SÍŤ TEN-T	63
5.5.3.	SC 2.2: ZVÝŠENÍ PODÍLU UDRŽITELNÝCH FOREM DOPRAVY	64
5.5.4.	SC 3.1 DOSTUPNÉ VZDĚLÁVÁNÍ.....	67
5.5.5.	SC 3.2 DOSTUPNÉ ZAMĚSTNÁVÁNÍ	68
5.5.6.	SC 3.3 DOSTUPNÉ SOCIÁLNÍ A ZDRAVOTNÍ SLUŽBY	69
5.5.7.	SC 4.1 ZAJIŠTĚNÍ PROTIPOVODŇOVÉ OCHRANY A ČIŠTĚNÍ ODPADNÍCH VOD	71
5.6.	PŘIDANÁ HODNOTA NÁSTROJE ITI	72
5.7.	NAPLŇOVÁNÍ STRATEGICKÝCH CÍLŮ A VIZE ISG.....	74
5.8.	ÚZEMNÍ POKRYTÍ INTERVENCÍ.....	78
6	POUŽITÉ METODY.....	79
7	PŘÍPADOVÉ STUDIE.....	80
8	ZÁVĚR	81
9	PŘÍLOHY	85
	PŘÍLOHA 1: TISKOVÁ SESTAVA Z MS2014+	85
	PŘÍLOHA 2: ZPRÁVA O PLNĚNÍ ISG (K 31. 12. 2024) A PŘEHLED INDIKÁTORŮ	85
	PŘÍLOHA 3: MAPA PROJEKTŮ	85
	PŘÍLOHA 4: PŘÍPADOVÉ STUDIE	85
	PŘÍLOHA 5: KOINCIDENČNÍ MATICE	85

Seznam zkratek

EO	Ekvivalentní obyvatel
ESIF	Evropské strukturální a investiční fondy
ISg	Integrovaná strategie
ISKP	Informační systém koncového příjemce
IROP	Integrovaný regionální operační program
ITI	Integrované územní investice
MAS	Místní akční skupina
MMR	Ministerstvo pro místní rozvoj
MPIN	Metodický pokyn pro využití integrovaných nástrojů
MS2014+	Monitorovací systém programového období 2014–2020
OP	Operační program
OPD	Operační program Doprava
OPPIK	Operační program Podnikání a inovace pro konkurenceschopnost
OPVVV	Operační program Výzkum, vývoj a vzdělávání
OPZ	Operační program Zaměstnanost
OPŽP	Operační program Životní prostředí
ORP	Obec s rozšířenou působností
PMO	Plzeňská metropolitní oblast
PS	Pracovní skupina
ŘO	Řídicí orgán
ŘV	Řídicí výbor
SC	Specifický cíl
UKEP	Útvar koordinace evropských projektů města Plzně
ZS ITI	Zprostředkující subjekt ITI

1 Základní údaje

Zpracování ex-post evaluace strategie ITI Plzeňské metropolitní oblasti, jejímž nositelem je Statutární město Plzeň, bylo provedeno externím dodavatelem SPF Group, s.r.o. ve spolupráci s administrátorem strategie - UKEP. Obsah a členění dokumentu vychází z metodiky „Ex-post evaluace realizace strategií ITI/IPRÚ – Zadání“, programové období 2014 – 2020, zpracovanou MMR, odborem regionální politiky v lednu 2025.

Základní informace o integrované strategii shrnuje následující tabulka.

Tabulka 1 Základní informace o integrované strategii ITI Plzeňské metropolitní oblasti

Název integrované strategie	Strategie ITI Plzeňské metropolitní oblasti
Číslo integrované strategie	ITI_16_01_010_05
Stav integrované strategie	Ukončená
Sledované období od	11. 11. 2016
Sledované období do	31. 12. 2024

Vymezení Strategie ITI Plzeňské metropolitní oblasti

Plzeňská metropolitní oblast (dále také PMO) byla v programovém období 2014 – 2020 tvořena 117 obcemi, zahrnovala kromě města Plzně také územní obvody ORP Blovice, Kralovice, Rokycany, Nýřany, Stod a Přeštice. Žilo zde 309 tis. obyvatel, tedy více než 50 % obyvatel Plzeňského kraje.

Obrázek 1: Plzeňská metropolitní oblast



Zdroj: Mid-term evaluace Strategie PMO ITI, 2019

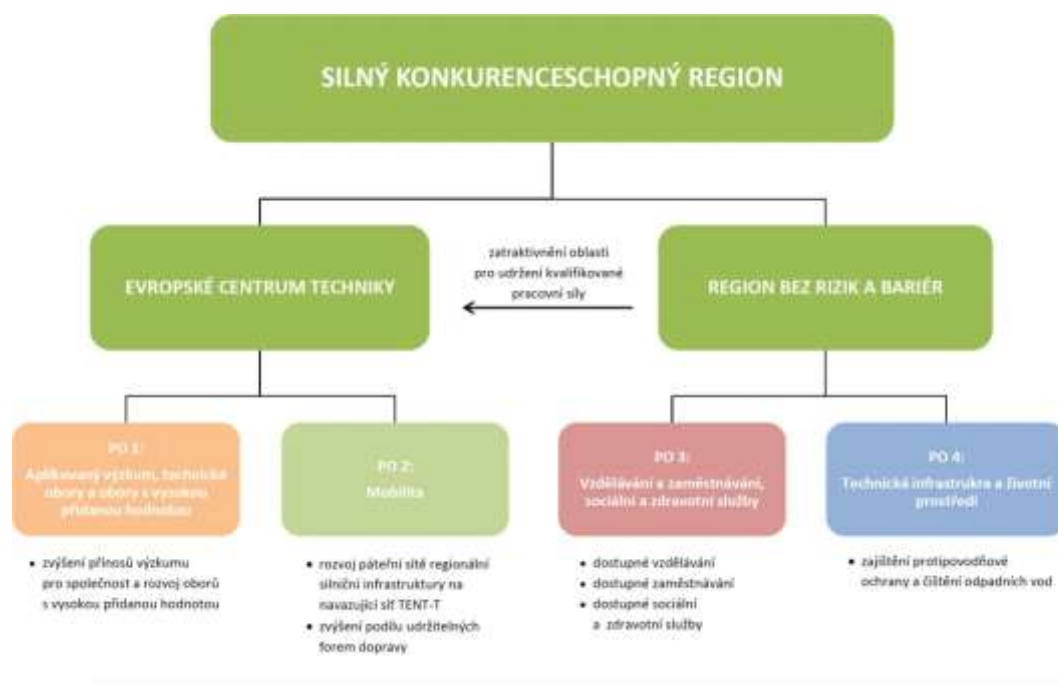
Nástroj ITI umožnil ve vymezeném území Plzeňské metropolitní oblasti (PMO) plánovat, koordinovat a realizovat vybrané projekty, které byly financovány z vybraných specifických cílů šesti operačních programů ESIF – Integrovaný regionální operační program (IROP) a OP Doprava (OPD), OP Životní prostředí (OPŽP), OP Zaměstnanost (OPZ), OP Podnikání a inovace pro konkurenceschopnost (OPPIK) a OP Výzkum, vývoj a vzdělávání (OPVVV).

Nositelem strategie ITI zodpovědným za zpracování a naplňování Integrované strategie na území PMO (ISg PMO) je statutární město Plzeň, a to na základě zákona č. 248/2000 Sb., o podpoře regionálního rozvoje v aktuálním znění. Integrovaná strategie PMO vychází ze specifických potřeb území a musí přispívat k naplňování cílů a závazných ukazatelů operačních programů ESI fondů, z nichž je financována.

Statutární město Plzeň jako nositel strategie ITI rozhodlo v lednu 2014 o zahájení přípravy integrované strategie. Jejím zpracováním a dále vytvořením organizační a řídicí struktury ITI byl pověřen Útvar koordinace evropských projektů města Plzně, p. o.

Globálním cílem ISg byl rozvoj konkurenceschopnosti PMO prostřednictvím spolupráce výzkumných organizací včetně univerzit s podnikatelskou praxí, rozvoje lidských zdrojů především v technických oblastech a oborech s vysokou přidanou hodnotou, migrace perspektivní pracovní síly s vysokou kvalifikací a zvýšení celkové atraktivity PMO pro život.

Obrázek 2: Cíle ISg Plzeňské metropolitní oblasti



Zdroj: Mid-term evaluace Strategie PMO ITI, 2019

Tabulka 2: Opatření ISg PMO 2014 – 2020

SC	Opatření	Podopatření	OP
SC 1.1 Zvýšení přínosů výzkumu pro společnost a rozvoj oborů s vysokou přidanou hodnotou	O 1.1.1 Posílení partnerství a spolupráce výzkumných subjektů ve vývoji, výzkumu a inovacích	POP 1: Spolupráce výzkumných subjektů na mezioborových projektech včetně rozvoje strategických internacionálních partnerství s výzkumnými organizacemi; efektivní využití výzkumné infrastruktury	OP VVV SC 1.2
		POP 2: Rozvoj inovačních sítí pro zvýšení intenzity výzkumných a vývojových aktivit mezi podnikatelskou a výzkumnou sférou	OP PIK SC 1.2 (Spolupráce)
	O 1.1.2 Rozvoj a podpora moderních	POP 1: Poskytování služeb inovačním společnostem (specializované poradenství), provoz infrastruktury, zlepšení kapacit pro využívání technologií, výstavba infrastruktury	OP PIK SC 1.2 (Služby infrastruktury)
		POP 2: Zvýšit konkurenceschopnost začínajících a rozvojových MSP	OP PIK SC 2.1 (Poradenství)
	O 1.1.3 Rozvoj infrastruktury pro výzkumné a inovační účely		OP PIK SC 1.1 (Inovace, Potenciál)
SC 2.1 Rozvoj páteřní sítě regionální silniční infrastruktury na navazující síť TEN-T	O 2.1.1 Zlepšení napojení metropolitní oblasti na TEN-T		IROP SC 1.1
SC 2.2 Zvýšení podílu udržitelných forem dopravy	O 2.2.1 Vybudování a modernizace přestupních uzlů a terminálů		IROP SC 1.2
	O 2.2.2 Optimalizace a rozvoj cyklodopravy		IROP SC 1.2
	O 2.2.3 Rozvoj městských drážních systémů včetně související infrastruktury a obměna vozového parku	POP 1: Vybudování a modernizace tramvajových tratí včetně související infrastruktury	OPD SC 1.4
		POP 2: Obměna vozového parku využívajícího drážní systémy	IROP SC 1.2
SC 3.1 Dostupné vzdělávání	O 3.1.1 Zvýšení kvality a dostupnosti infrastruktury pro vzdělávání vč. bezbariérových opatření		IROP SC 2.4
SC 3.2 Dostupné zaměstnávání	O 3.2.1 Rozvoj nabídky služeb pro podporu zaměstnanosti		OPZ SC 1.1
	O 3.2.2 Zvýšení uplatnitelnosti osob ohrožených sociálním vyloučením nebo sociálně vyloučených na trhu práce	POP 1: Rozvoj služeb vedoucích k sociálnímu začleňování	OPZ SC 2.1
		POP 2: Vznik nových a rozšíření kapacit stávajících sociálních podniků	IROP SC 2.2
Specifický cíl 3.3 Dostupné sociální a zdravotní služby	O 3.3.1 Zvýšení kvality a dostupnosti služeb vedoucích k sociální inkluzi		IROP SC 2.1
Specifický cíl 4.1 Zajištění protipovodňové ochrany a čištění odpadních vod	O 4.1.1 Výstavba a rekonstrukce retenčních nádrží, sběračů a kanalizací		OP ŽP SC 1.1
	O 4.1.2 Protipovodňová opatření na tocích		OP ŽP SC 1.3

Zdroj: Strategie PMO 2014 - 2020

2 Cíl evaluace

Cílem ex-post evaluace realizace ISg Plzeňské metropolitní oblasti (PMO) je na jedné straně vyhodnotit funkčnost a efektivitu nastavení interních procesů nositele, dále vyhodnotit relevanci a přiměřenost nastavení cílů ISg, ale především zhodnotit naplnění cílů strategie a dopady její realizace v území.

Hlavním výsledkem ex-post evaluace je tedy vyhodnocení dosažení stanovených cílů ISg PMO v programovém období 2014-2020 a identifikace a vyhodnocení přínosů implementace ITI ve vymezeném území. Na rozdíl od mid-term evaluace, která byla provedena v průběhu roku 2019, se ex-post evaluace zaměřuje zejména na zhodnocení konečných výsledků realizace ISg, tj. čeho bylo v programovém období 2014–2020 (do roku 2024) prostřednictvím vynaložených prostředků dosaženo a s jakým dopadem do území PMO ITI. V druhé řadě je předmětem ex-post evaluace vyhodnocení opatření a doporučení, která vyplynula z mid-term evaluace.

Smyslem ex-post evaluace, tj. hodnocení po ukončení programového období, tedy není pouze získání dostatku informací o výsledcích realizace, s nimiž by bylo možné se "pochlubit", ale také odhalení případných nedostatků v realizaci ISg. Rovněž informace vyplynuvší z této ex-post evaluace mohou sloužit pro kvalitnější implementaci současného a nastavení budoucího programového období.

Předmětem ex-post evaluace realizace ISg budou pouze jevy, procesy a výsledky přímo související s implementací příslušné ISg, tzn. jevy, procesy a výsledky na úrovni daného nositele. Jen okrajově budou hodnoceny procesy implementace ISg zajišťované na úrovni MMR-ORP nebo na úrovni ŘO programů zapojených do implementace (pouze ty v úzké vazbě na procesy realizované nositelem ITI/IPRÚ).

Evaluační zpráva navazuje sledovaným obdobím na mid-term evaluaci, která byla zpracována za období 2016 – 2018. Sledované období této evaluační zprávy tak začíná 1. 1. 2019. Nicméně ex-post evaluace zároveň shrnuje celé období implementace strategie, tj. období od 11.11. 2016 do 31. 12. 2024.

3 Zhodnocení procesů implementace integrované strategie

Tato část se zaměřuje na evaluaci nastavení interních procesů a činností nositele ITI, které souvisejí s realizací Strategie ITI Plzeňské metropolitní oblasti. Postupně jsou vyhodnoceny procesy, které souvisejí s implementací strategie a jejími změnami, přípravou harmonogramu výzev a jednotlivých výzev nositele a sběr a posuzování projektových záměrů včetně případných změn. Na závěr této části budou vyhodnoceny skutečnosti, které ztěžují nebo usnadňují administraci ITI z pohledu nositele.

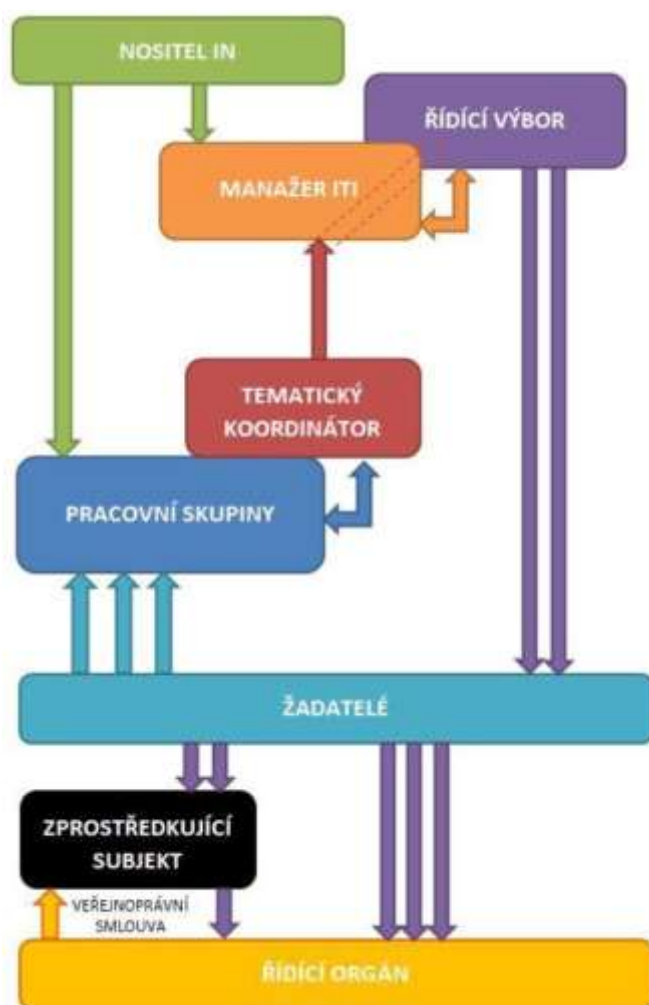
EO 1: Do jaké míry bylo nastavení interních procesů nositele ITI/IPRÚ funkční a efektivní?

3.1. Proces: Implementační struktura, participace, změny ISg

3.1.1. Implementační struktura

Implementační strukturu ITI ukazuje následující schéma.

Obrázek 3: Implementační struktura ITI PMO



Zdroj: Strategie ITI Plzeňské metropolitní oblasti

Proces implementace strategie ITI PMO je realizován prostřednictvím řídicí struktury (Řídicí výbor a 5 tematicky zaměřených pracovních skupin) a administrativním týmem nositele ISg.

Administrativní tým nositele ITI

Nositelem Strategie ITI PMO je statutární město Plzeň, přičemž zpracováním strategie, vytvořením organizační a řídicí struktury a samotnou implementací strategie byl pověřen Útvar koordinace evropských projektů města Plzně, p. o. (UKEP). Organizační struktura strategie ITI PMO je začleněna do struktury UKEP jako samostatný úsek ITI, přičemž vedoucí úseku je manažer ITI PMO. Organizační struktura se skládala při zahájení realizace z vedoucí úseku ITI, referentů ITI (mimo jiné tematických koordinátorů) a právníka ITI.

Většina týmu nositele byla konsolidována před zahájením implementace ISg. V týmu nositele ITI PMO pracovalo po dobu implementace 7 až 8 členů, a to ve formě plných i částečných úvazků, příp. na DPP. Organizační struktura týmu nositele ITI je uvedena v následující tabulce.

Tabulka 3: Organizační struktura týmu nositele ITI PMO

Pracovní pozice
Vedoucí úseku ITI/ manažer ITI
Referent úseku ITI, tematický koordinátor OP VVV a OP PIK
Referent úseku ITI, Tematický koordinátor OPD a IROP - doprava
Tematický koordinátor OP ŽP, IROP – školství, sociální oblast, OPZ
Územní koordinátor
Právník úseku ITI
1 až 2 referenti úseku ITI
Referent ITI v oblasti ekonomických záležitostí

Zdroj: zpráva o realizaci projektu ITI, řízený rozhovor s manažerem ITI

Základ týmu nositele byl relativně stabilní po celou dobu implementace ITI PMO. S přibývajícím agendou se tým postupně rozšiřoval. Během celého období implementace došlo pouze k dílčím změnám organizačního týmu (např. k dočasné obměně na místě manažera ITI a právníka ITI z důvodu mateřské dovolené těchto pracovníků či přijetí administrativní pracovníce na dočasnou výpomoc).

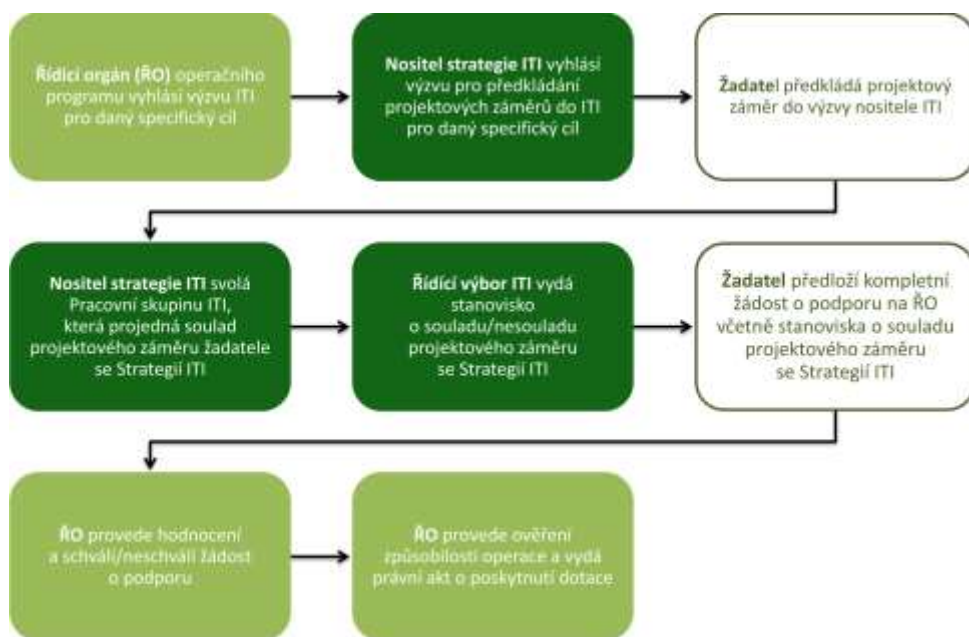
Implementační struktura se dle manažera ITI velmi osvědčila.

Za podstatné lze označit skutečnost, že nedošlo ke změně osob na pozicích tematických koordinátorů, což přispělo k efektivnímu fungování implementace ITI PMO. Bylo podstatné, že koordinátoři měli dobrou expertízu ve svých tematických oblastech, znali podmínky výzev a zároveň znali prostředí a podmínky v PMO. Koordinátoři měli možnost prohloubit si zkušenosti ve svých tematických oblastech, dlouhodobě spolupracovat se členy pracovních skupin i řídicího výboru. Důležitou roli měl i územní koordinátor, který měl na starosti absorpční kapacitu v území a doplňoval tak činnost tematických koordinátorů. Mid-term evaluace konstatovala, že činnost jednotlivých koordinátorů byla pozitivně hodnocena ze strany členů ŘV i PS i ze strany předkladatelů projektových záměrů.

Proces schvalování projektů

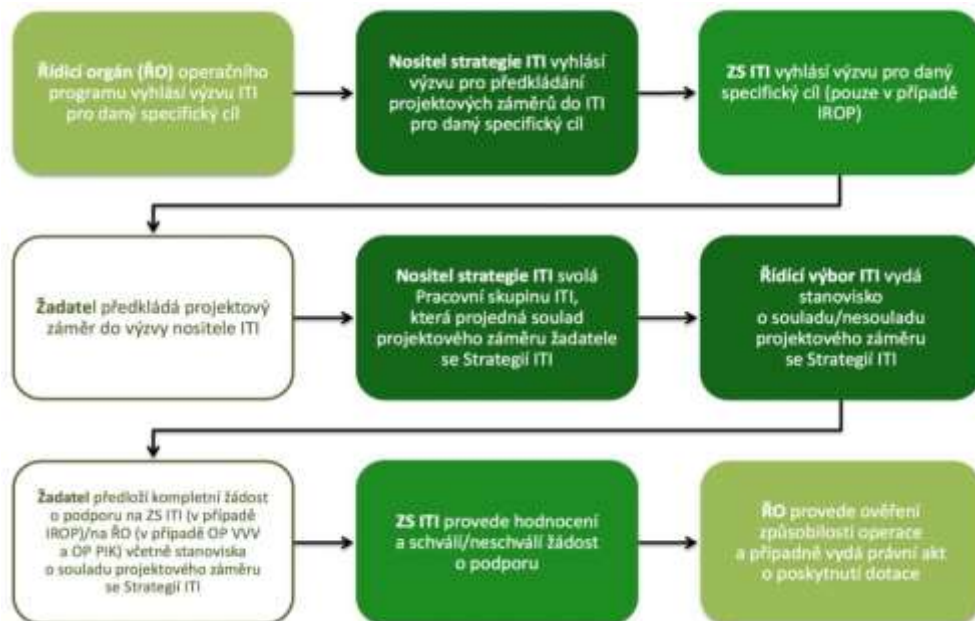
Proces schvalování projektů ITI probíhal dvěma způsoby, což mělo vliv na implementační strukturu. V závislosti na financujících OP, byly projekty schvalovány bez zapojení zprostředkujícího subjektu ITI (ZS ITI) a se zapojením ZS ITI.

Obrázek 4: Proces bez zapojení ZS ITI (v případě OPZ, OPD, OPŽP)



Zdroj: Mid-term evaluace Strategie PMO ITI, 2019

Obrázek 5: Proces se zapojením ZS ITI (v případě IROP, OP VVV a OP PIK)



Zdroj: Mid-term evaluace Strategie PMO ITI, 2019

Na obr. 3 je zobrazen proces schvalování projektových žádostí bez zapojení ZS ITI. Jedná se o výzvy v rámci OPZ, OPD a OPŽP. Zde bylo komunikováno přímo s Řídicím orgánem (ŘO) příslušného operačního programu a/nebo s jeho zprostředkujícím subjektem (např. Státní fond životního prostředí pro OPŽP).

Na obr. 4 pak je zobrazena varianta, kdy do procesu schvalování žádostí je zapojen ZS ITI. Jednalo se o výzvy v rámci IROP, OP VVV a OP PIK. Zprostředkující subjekt ITI byl samostatný úsek v rámci Magistrátu města Plzně, kde působil vedoucí a zpravidla tři referenti. ZS ITI vyhlášoval speciální výzvy ve vybraných

specifických cílech IROP, OP VVV a OP PIK určené pro plzeňskou metropolitní oblast, v rámci kterých žadatele překládali na ZS ITI kompletní projektovou žádost a ZS ITI rozhodovalo o přijetí/zamítnutí projektu.

Proces bez zapojení ZS ITI se jeví opticky jednodušší než varianta se ZS ITI, avšak mid-term evaluace konstatovala, že reálně se pro pracovníky implementační struktury ukazovala komunikace přímo s ŘO problematičtější. I varianta se ZS ITI však měla svá pro a proti.

Výhodou ZS ITI na Magistrátu města Plzně byla znalost metropolitní oblasti a geografická blízkost k nositeli ITI, tudíž docházelo k rychlejší komunikaci a možnosti lépe koordinovat provázané výzvy (např. obsahová domluva před vyhlášením, koordinace termínů). Nevýhodou dle mid-term evaluace bylo velmi různorodé zaměření výzev/projektových záměrů, které byly v kompetenci ZS ITI, přičemž pracovníci ZS ITI se z pochopitelných důvodů nemohli orientovat zcela dokonale ve všech tematických oblastech. I tak však lze konstatovat, že pracovníci ZS ITI byli velmi kompetentní a uplatňovali k žadatelům „proklientský“ přístup.

I přes toto slabé místo, konstatovala mid-term evaluace, že koordinátoři ITI preferovali proces schvalování a spolupráci se ZS ITI z výše uvedených důvodů. Pozitivně byla hodnocena rovněž spolupráce s dalšími zprostředkujícími subjekty operačních programů (např. CRR nebo Státní fond ŽP), kdy tyto subjekty fungují dlouhodobě a mají odborné kompetence v daných tematických oblastech. Jako spíše horší byla hodnocena spolupráce v rámci operačních programů, která spravovala přímo ministerstva v roli ŘO (např. OP VVV a OPZ).

Co se týče negativ, tak v některých případech další mezičlánek (ZS ITI) prodlužoval přípravu i hodnotící proces jednotlivých výzev (u programu IROP).

Pro žadatele byl proces schvalování žádosti o podporu prostřednictvím ZS ITI velmi komplikovaný a nepřehledný. To mohlo v některých případech odradit zájemce od přípravy projektu v rámci nástroje ITI.

3.1.2. Řídící struktura ITI PMO

Řídící výbor (ŘV)

Řídící výbor ITI byl ustaven na základě principu partnerství a byli v něm zastoupeni klíčoví aktéři, kteří měli vztah k tématům řešeným prostřednictvím ISg PMO. Osvědčilo se, že členství v ŘV bylo definováno ve vazbě na konkrétní funkci v příslušné organizaci, a nikoliv přímo na konkrétní osobu. To umožnilo zajištění kontinuity procesu a zachování zastoupení všech klíčových aktérů z území.

Řídící výbor měl 16 členů. Jeho složení bylo schváleno Radou města Plzně dne 5. 5. 2016. Složení ŘV bylo následující:

- Primátor města Plzně - předseda
- První náměstek primátora města Plzně
- ředitel Ekonomického úřadu MMP
- ředitel Technického úřadu MMP
- ředitel Úřadu služeb obyvatelstvu MMP
- 1 zástupce Plzeňského kraje
- 1 zástupce Západočeské univerzity v Plzni
- Regionální hospodářská komora Plzeňského kraje – ředitel
- Národní rada osob se zdravotním postižením – koordinátor NRZP Plzeňského kraje
- Platforma RIS 3 – manažer
- 1 zástupce ORP Rokycany
- 1 zástupce ORP Blovice
- 1 zástupce ORP Stod
- 1 zástupce ORP Přeštice

- 1 zástupce ORP Nýřany
- 1 zástupce města Plasy

Stálý host bez hlasovacího práva:

- Ředitel Útvaru koordinace evropských projektů města Plzně, p. o.
- Manažer ITI

Po celé implementační období se složení ŘV nezměnilo. Proti složení ŘV nebyly podány žádné námítky.

Činnost ŘV probíhala v souladu se Statutem řídicího výboru. Způsob jednání a rozhodování Řídicího výboru byl upraven Jednacím řádem Řídicího výboru. Oba výše uvedené dokumenty byly platné beze změny od svého schválení.

Jednání ŘV bylo svoláváno manažerem ITI na základě pokynu jeho předsedy. Termín jednání vycházel z aktuálních potřeb implementace strategie (nejčastěji ve vazbě na ukončený příjem projektových záměrů v rámci jednotlivých výzev). V případě nutnosti mohli členové ŘV hlasovat per rollam prostřednictvím e-mailu.

Mid-term evaluace upozornila na problém striktně vymezeného střetu zájmů. Při schvalování některých projektových záměrů se objevil problém dostatečného počtu přítomných členů, kteří se mohou k danému záměru vyjádřit. Existovalo tedy riziko, že projektový záměr nebude moci být z tohoto důvodu schválen. Na eliminaci tohoto rizika byla učiněna opatření. Účast členů ŘV bývala dopředu předjednána, aby byl zastoupen dostatečný počet členů a nebo byla využita možnost hlasování per rollam.

Pracovní skupiny (PS)

Pracovní skupiny byly zřízeny jako odborné platformy, na kterých byly projednávány projektové záměry (PZ) žadatelů a jejich zařazení k financování z nástroje ITI. Zaměřovaly se převážně na úplnost informací, zda finanční požadavky odpovídají výši plnění indikátorů a zda je zajištěn soulad PZ se strategií ITI a může být předán k hodnocení Řídicímu výboru ITI.

Tematické zaměření a počet pracovních skupin odpovídalo stanoveným hlavním oblastem ITI:

- Aplikovaný výzkum – projektové záměry do OP VVV a OP PIK,
- Mobilita – projektové záměry do OPD a vybraných částí IROP,
- Vzdělávání – projektové záměry do vybrané části IROP,
- Zaměstnanost, sociální a zdravotní služby – projektové záměry do OPZ a vybraných částí IROP,
- Technická infrastruktura a životní prostředí – projektové záměry do OPŽP.

Každá pracovní skupina byla vedena tematickým koordinátorem, který disponoval odbornými znalostmi v dané problematice. Skladbu doplnili i odborníci na jednotlivé oblasti z organizací uvedených ve Statutu PS.

Složení a činnost pracovních skupin byla stanovena Statutem pracovních skupin ITI a jednání probíhala v souladu s Jednacím řádem pracovních skupin. Oba dokumenty byly platné beze změny od data svého schválení.

Jednání jednotlivých pracovních skupin probíhalo vždy v závislosti na vypsané výzvě nositele ITI s ohledem na její tematické zaměření. Mid-term evaluace konstatovala, že občas býval problém sladit časové možnosti členů pracovní skupiny, jelikož se pracovní skupina musí sejít do 10 dnů od ukončení výzvy nositele ITI. V druhé polovině implementačního období se již tento problém neobjevoval, výzev již neběželo takové množství a z důvodu Covidu jednání PS přešla do online prostoru.

Výsledkem jednání PS měla být dohoda na vybraných projektových záměrech, které zcela naplňují parametry výzvy. Pracovní skupina v rámci vybraných výzev doporučila ke schválení větší množství projektových záměrů, než byla alokace výzvy. Vyšší finanční alokace záměrů byla doporučena na základě

zkušenosti s tím, že někteří předkladatelé projektových záměrů ITI následně nepodají kompletní projektovou žádost nebo jejich žádost není zařazena mezi podpořené po hodnocení ŘO. Výstup jednání pracovní skupin byl prostřednictvím tematického koordinátora předložen k posouzení na nejbližším jednání ŘV.

3.1.3. Změny Strategie ITI PMO

Celkem bylo během implementace ISg administrováno 9 změn. Jednotlivé změny jsou popsány v následující tabulce:

Tabulka 4: Změny ISg ITI PMO

Pořadí změny	Rok	Předmět změny
1	2017	- Upřesnění výkladu některých podporovaných aktivit z důvodu změn v metodikách, v operačních programech a výzvách IROP. K upřesnění výkladu došlo např. u podporovaných aktivit pro základní a střední školy; - Vloženy 2 nové indikátory pro SC 2.1. O 2.2.1. Vybudování a modernizace přestupních uzlů a terminálů pro parkovací místa u přestupních terminálů – 74001 Počet vytvořených parkovacích míst a 76401 Počet parkovacích míst pro jízdní kola. Přidání těchto indikátorů bylo nezbytné pro uznatelnost výdajů u projektů obsahujících i nezanedbatelné výdaje související s parkovacími místy (např. P+R, K+R či B+R).
2 a 3	2018	- Aktualizace finančního plánu strategie - převod finančních prostředků z roku 2017 do dalších let; - Navýšení alokace na ITI z OP Doprava o 184,9 mil. Kč; - Přidány 3 nové indikátory OPŽP – 42201 – Délka vybudovaných kanalizací, 42202 – Délka kanalizačních řadů, 42215 - Počet obyvatel nově připojených na zlepšené čištění odpadních vod. Díky tomu bylo možné čerpat alokaci i na dodatečné výzvy nositele ITI; - Navýšena hodnota indikátoru O 3.1.1 Vzdělávání 50001 – Kapacita podporovaných zařízení péče o děti nebo vzdělávacích zařízení (z 6 500 na 13 500), aby odpovídala skutečnosti schválených projektů po ukončení druhé výzvy na základní vzdělávání; - Na základě upravené metodiky IROP byly vráceny do ISg nové indikátory: 10411 Míra nezaměstnanosti osob s nejnižším vzděláním a 10300 Soukromé investice v projektech s veřejnou podporou (granty); - Přidány nové indikátory OPŽP: 42112 – Množství vypouštěného znečištění v ukazateli CHSKCr v rámci podpořených projektů (výchozí hodnota změněna z 34,86 na 84,14 t/rok, když cílová hodnota zůstává zachována 16,32 t/rok); 42201 – Délka vybudovaných kanalizací – 11 km; 42202 - Délka kanalizačních řadů – 9,2 km; 42215 – Počet obyvatel nově připojených na zlepšené čištění odpadních vod – 1500 EO; - Na základě dodatečných konzultací s OP PIK došlo k návratu k původnímu záměru Strategie ITI PMO, a to využití výzev OP PIK na Aplikace; - Došlo k dodatečné rezervaci finančních prostředků nad rámec alokace u OP VVV ve výši 21,5 mil. Kč. Ze strany ŘO OP VVV je tato dodatečná alokace připravená i pro případnou další výzvu nositele ITI.
4	2019	- Doplňen text opatření O2.2.1 strategie o podporované aktivity přestupních terminálů včetně parkovacích systémů typu P+R. V souvislosti s tím došlo ke zvýšení cílové hodnoty indikátoru 74001 – Počet vytvořených parkovacích míst. Nová cílová hodnota indikátoru byla vyčíslena poměrově ke zbývajícím finanční alokaci z 135 na 250 parkovacích míst; - Z důvodu, že aktuální náklady na projekt „Městský okruh úsek Křimická – Karlovarská“ přesahovaly alokaci určenou pro strategii ITI a projekt uspěl se žádostí v individuální výzvě IROP č. 70, není tento projekt realizován přes nástroj ITI. Byla vynulována alokace v opatření 2.1.1 Zlepšení napojení metropolitní oblasti na TEN-T (IROP SC 1.1), a vynulovány související indikátory 72210, 72200 a 72203; - Aktualizace finančního plánu v souvislosti s aktuálním čerpáním; - Ponížení celkové alokace O 3.2.2. Zvýšení uplatnitelnosti osob ohrožených sociálním vyloučením nebo sociálně vyloučených na trhu práce o 17 mil. Kč (podíl EU). K ponížení alokované částky dochází z důvodu nedostatečné absorpční kapacity v území, již částečně uspokojených potřeb v území a zejména z důvodu časové náročnosti přípravy projektů (možné délky trvání projektů až 3 roky). S tím související ponížení indikátoru 60000 Celkový počet účastníků.
5	2019	Navýšení alokace z OPD v O.2.2.3 Rozvoj městských drážních systémů včetně související infrastruktury a obměna vozového parku o 176 mil. Kč;

		- Doplněn nový indikátor 74501 Počet nových či modernizovaných zařízení obslužné napájecí infrastruktury městské drážní dopravy, cílová hodnota 3 ks; - Aktualizace finančního plánu v letech.
6	2020	- Aktualizace finančního plánu v letech; - Navýšení celkové alokace na O 3.2.1 Rozvoj nabídky služeb pro podporu zaměstnanosti o 9,3 mil. Kč z 55 mil. Kč (CZV) na 64 549 051,- Kč z důvodu vyšší absorpce projektů; - Přesun zbytkových alokací z O 2.2.2 Cyklostezky a O 2.2.3 Rozvoj městských drážních systémů vč. související infrastruktury a obměna vozového parku (POP2-IROP), kde se již neplánují další aktivity. Zbytková alokace bude využita na plánovaný projekt P+R v O 2.2.1; - Ponížena celková alokace O.3.3.1 Zvýšení kvality a dostupnosti služeb vedoucích k soc. inkluzi (SC 2.1 soc. bydlení, soc. infrastruktura) o 64 mil. Kč. Zbývající alokace O 3.3.1. měla být využita na aktivitu soc. infrastruktura, kde je zajištěna dostatečná absorpční kapacita; - Úprava cílové hodnoty indikátorů dle skutečného plnění: - Navýšení cílové hodnoty MI 50001 Kapacita podporovaných zařízení péče o děti nebo vzdělávacích zařízení. Původní hodnota 13 500, nakonec podpořeno 24 873 osob; - Navýšení cílové hodnoty MI 50000 Počet podpořených vzdělávacích zařízení. Původní cílová hodnota 50 zařízení, nakonec podpořeno 77 zařízení; - Ponížení cílové hodnoty MI 74500 Celková délka nových nebo modernizovaných linek metra, tramvajových nebo trolejbusových tratí. Původně plánováno 2,3 km, nyní vybudováno 1,3 km; - Navýšení cílové hodnoty MI 74801 Počet nově pořízených vozidel pro veřejnou dopravu. Původně plánováno 19 vozidel, nyní 21 vozidel; - Ponížení cílové hodnoty MI 75201 Počet nových nebo rekonstruovaných přestupních terminálů ve veřejné dopravě. Původně 5, nyní 4; - Ponížení cílové hodnoty MI 76100 Délka nově vybudovaných cyklostezek a cyklotras. Původně 10 km, nyní 8,6 km; - Oprava výchozí a cílové hodnoty MI 75110 Počet osob přepravených veřejnou dopravou. Původní hodnota 150 mil. osob, opraveno na 15 mil. osob. Na základě upozornění kontroly NKÚ, došlo zřejmě k administrativnímu pochybení v desetinné čárce a uvedení chybného údaje již při schvalování dokumentu; - Ponížení cílové hodnoty MI 55320 Průměrný počet osob využívající sociální bydlení. Původní hodnota 100, nakonec dosaženo 74,2 osob/rok; - Ponížení cílové hodnoty MI 55310 Nárůst kapacity sociálních bytů. Původní hodnota 150 lůžek, nakonec dosaženo 106 lůžek; - Ponížení cílové hodnoty MI 55402 Počet podpořených bytů pro sociální bydlení. Původní cílová hodnota 100 bytů, nakonec dosaženo 36 bytů.
7	2021	- Aktualizace finančního plánu; - Přesun části zbytkové alokace alokací z O 2.2.1 Terminály ve výši 12 mil. do O 2.2.2 Cyklostezky; - Do O 2.2.2. Cyklostezky přidána celá zbytková alokace z O 3.2.2 Sociální podniky ve výši 21 451 933,6 Kč. Současně zvýšení cílové hodnoty indikátoru 76100 Délka nově vybudovaných cyklostezek a cyklotras. Původně 8,6 km, nyní 12 km. - V O 3.3.1 Zvýšení kvality a dostupnosti služeb vedoucích k soc. inkluzi (SC 2.1 soc. bydlení, soc. infrastruktura) nejsou plánovány další aktivity v sociálním bydlení. Zbývající alokace (včetně navýšení z O 3.1.1 Vzdělávání) bude využita na aktivitu soc. infrastruktura, kde z analýzy absorpční kapacity vyplynul zvýšený zájem o realizaci dalších projektů. - Snížení cílových hodnot indikátorů v oblasti sociálního podnikání: MI 10000 Počet podniků pobírající podporu snížen z 20 na 5, MI 10102 Počet podniků pobírající granty snížen z 20 na 5, MI 10105 Počet nových podniků, které dostávají podporu snížen z 10 na 4. - Z O 3.1.1. Vzdělávání (SC 2.4 vzdělávání) převedena zbytková alokace ve výši 3 631 075,77 Kč do O 3.3.1 na sociální infrastrukturu.
8	2022	Změna statutární osoby.
9	2022	Změna statutární osoby.

Proces administrace změn ISg byl poměrně zdlouhavý. K některým změnám se prostřednictvím MS2014+ musely vyjádřit ŘO několika operačních programů. Administrace žádosti o změnu ISg tak vyžadovala neměnný stav dokumentu minimálně po dobu dvou až tří měsíců, což mohlo blokovat případně potřeby realokace mezi jednotlivými aktivitami/opatřeními.

Největší problémy vznikaly ve finančních přílohách, kdy je nesoulad mezi tabulkami uvedenými v textu

ISg – částka v tisících Kč se zaokrouhlením na 2 desetinná místa – a v systému ISKP – celková částka udaná v haléřích. Automatické zaokrouhlování a sčítání na jednotlivých záložkách způsobovalo haléřové rozdíly, které ale nebyly akceptovány ze strany ŘO. Chyby se velmi špatně hledaly a opravovaly.

3.2. Proces: Příprava harmonogramu a výzev nositele

Procesy přípravy harmonogramu a výzev nositele se řídily Metodickým pokynem pro využití integrovaných nástrojů 2014-2020 (MPIN).

3.2.1. Harmonogram výzev

Harmonogram výzev nositele ITI byl plánován ve vazbě na harmonogram výzev ŘO pro příslušné operační programy. Harmonogram výzev ZS ITI (pokud to bylo relevantní pro danou výzvu) je zpracován koordinovaně, aby spolu výzvy ZS ITI a nositele ITI korespondovaly. Harmonogram výzev ZS ITI a nositele ITI byl zveřejňován společně na webových stránkách ITI.

Jako komplikaci identifikovala mid-term evaluace skutečnost, že dle požadavků ŘO IROP musela být každá výzva nositele ITI z tohoto programu min. 1 měsíc před vyhlášením avizovaná v harmonogramu výzev nositele, což mohlo prodloužit proces jejího vyhlášení a komplikovalo efektivitu procesu vyhlášení výzev. Toto se nezměnilo ani v druhé polovině implementačního období.

3.2.2. Příprava a vyhlášení výzev

Postupy vyhlášení výzvy nositele projektů ITI bez zapojení i se ZS ITI byl dle MPIN shodný. V návaznosti na vyhlášení výzvy ŘO vyhlášoval nositel ITI výzvu k předkládání projektových záměrů. Při tvorbě výzev nositele ITI docházelo ke koordinaci termínů a obsahu jednotlivých výzev ve vazbě na výzvy jednotlivých OP. Výzva nositele ITI musela být v souladu s výzvou ŘO a mohla být zpřesněna (ve smyslu zúžení jejího zaměření) v souladu se schválenou integrovanou strategií. Výzvy byly sestavovány ve struktuře dané MPIN. Nositel ITI výzvy konzultoval s příslušným ŘO/ZS ŘO, případně ZS ITI.

Pokud jde o koordinaci výzev s ŘO jednotlivých OP, existoval v jejich postoji a spolupráci výrazný rozdíl. Každý ŘO přistupoval k ITI a spolupráci s nositeli ITI odlišně.

Struktura výzvy nositele ITI daná MPIN vycházela z formátu výzev vypisovaných v rámci IROP. Mid-term evaluace upozornila na odlišný přístup ŘO jednotlivých OP k nositelům ITI. Především upozornila na problém formátu výzvy nositele daný MPIN, který vycházel ze struktury výzev IROP a ostatní OP na ně nebraly ohled. Toto činilo problém v úvodu implementačního období, kdy byly s ŘO/ZS ITI komunikovány první výzvy. V druhé polovině období již byl formát výzev pro jednotlivé OP ustálený.

Za hlavní problém spolupráce s ŘO považuje nositel ITI celkově odlišný přístup jednotlivých ŘO k ITI. To se projevilo v nedostatečné provázanosti termínů vybraných výzev ŘO s pravidly MPIN a nedostatečné komunikaci obsahu a termínů jednotlivých souvisejících výzev. Další problém činil odlišný přístup jednotlivých ŘO k projektovým žádostem předkládaným ve vazbě na ITI.

Například ŘO OPD a OPŽP se řídily vlastními postupy (mimo jiné i z důvodu financování daných OP z Fondu soudržnosti), veškeré výzvy vyhlášovaly automaticky dle vlastních pravidel bez potřebné koordinace. Financování z OPZ probíhalo zcela mimo systém nastavený MPIN, aniž by byla určena jasná forma, jak mají žadatelé postupovat z hlediska doložení souladu se strategií ITI. Tento fakt tak představoval zásadní komplikaci při koordinaci s daným ŘO. V případě ŘO OP PIK nastaly komplikace po změně osoby koordinátora projektů ITI na straně ŘO, v jejímž důsledku docházelo k nesourodé komunikaci.

Výzva nositele ITI musela být zveřejněna transparentně. Minimálním požadavkem je zveřejnění na úřední desce a alespoň jedním v místě obvyklým způsobem (v místním tisku, na webových stránkách města apod.). Výzvy nositele ITI byly zveřejňovány na elektronické úřední desce Magistrátu města Plzně (<https://urednideska.plzen.eu/mmp/cizi>). Výzvy nositele ITI s případným odkazem na související výzvy ŘO/ZS ITI byly rovněž zveřejňovány na webových stránkách ITI Plzeň v rozdělení podle jednotlivých operačních programů.

Pro zvýšení informovanosti o připravovaných výzvách nositele ITI byla zveřejněna pouze jednorázově inzerce, která se týkala avíza výzev ze sociální oblasti, zaměstnanosti a základního a středního vzdělávání,

a to na začátku období realizace strategie (únor 2017). Uvedené oblasti byly zvoleny s ohledem na skutečnost, že u nich bylo možné předpokládat větší množství žadatelů z širšího spektra subjektů.

U ostatních výzev komunikoval nositel s potenciálními žadateli převážně přímo (osobně či e-mailem).

Mid-term evaluace na základě provedeného dotazníkového šetření konstatovala, že výzvy byly hodnoceny ze strany předkladatelů projektových záměrů jako srozumitelné, relevantní z hlediska vazby na strategii ITI PMO a účelné z pohledu řešení jejich problému. Dílčí negativa podle jejich názoru spočívala v časové návaznosti výzev nositele ITI na výzvy ŘO a nedostatečné velikosti příspěvku na projektový záměr v kontextu celkového rozpočtu projektu. Tato negativa (především časovou provázanost na výzvu ŘO) bohužel nemohl nositel ITI ve většině případů ovlivnit.

Celkem bylo vyhlášeno nositelem ITI PMO 50 výzev napříč zapojenými operačními programy. Počet výzev dle jednotlivých OP je v následující tabulce.

Tabulka 5: Výzvy nositele ITI

OP	Počet výzev
IROP	35
OPZ	8
OPD	2
OPŽP	2
OP PIK	8
OP VVV	2
Celkem	57

Zdroj: Podklady týmu nositele ITI

Změn výzev bylo během implementačního období poměrně malé množství. Většinou se jednalo o navýšení alokace výzvy, případně o její prodloužení.

3.3. Proces: Sběr, projednání a posouzení projektových záměrů, změny v projektech/projektových záměrech

3.3.1. Zajišťování absorpční kapacity

Komunikace a propagace Strategie ITI probíhala na základě zpracované Komunikační strategie. Základním komunikačním nástrojem z hlediska Strategie ITI PMO i jednotlivých výzev byly webové stránky <https://iti-plzen.cz/>. Uvedené webové stránky obsahovaly základní informace o strategii včetně relevantních dokumentů, informace o výzvách, kontakty i aktuality pro rychlejší orientaci. V současné době jsou stránky převážně využívány pro ITI programového období 2021 – 2027, nicméně stále jsou na webu k dohledání v archívech i podstatné informace k období 14+ - jako jsou výzvy, seznam realizovaných projektů, zápisy z ŘV a PS.

Pokud jde o širokou propagaci Strategie ITI PMO, tak byla na začátku realizace prezentována na Regionální stálé konferenci (RSK) Plzeňského kraje a jednotlivým pracovním skupinám RSK. Dále probíhala prezentace Strategie i nástrojů ITI pro Místní akční skupiny v rámci PMO. Pro zveřejnění základních informací o ISg včetně postupu zapojení pro potenciální předkladatele sloužil vytvořený informační letáček. V druhé polovině implementačního období byla na RSK a MAS projednávána rovněž příprava na další programovací období.

Široká veřejnost byla informována o ISg pouze prostřednictvím informačních zpráv na webových stránkách města Plzně. V druhé polovině implementačního období se prezentace zaměřily především na úspěšně zrealizované projekty v rámci ITI.

V průběhu realizace projektu proběhla pouze jednou inzerce v rámci regionálního tisku v souvislosti s avízem výzev ze sociální oblasti, zaměstnanosti a základního a středního vzdělávání. V ostatních oblastech se nejvíce osvědčila osobní komunikace tematických koordinátorů s vybranou skupinou žadatelů, jelikož jich přicházelo v úvahu malé množství.

Pro vybrané výzvy byly v průběhu sledovaného období nositelem ITI uspořádány semináře pro žadatele. Semináře byly zaměřeny především na výzvy z oblastí, kde se předpokládalo větší množství předkladatelů. Vybraných seminářů se zúčastňovali rovněž zástupci ZS ITI a ŘO, což umožnilo žadatelům lépe pochopit proces zpracování a předkládání projektových záměrů/kompletních projektových žádostí a diskutovat svůj záměr přímo s relevantními zástupci ZS ITI nebo ŘO z hlediska obsahu i dalších skutečností. Na základě doporučení mid-term evaluace byl rozšířen obsah seminářů o ukázkou osvědčených postupů a nejčastějších chyb, kterých se žadatelé dopouštějí.

Během vyhlášených výzev poskytoval konzultace žadatelům nositel ITI, a to především z hlediska souladu projektových záměrů s ISg. Konkrétní podmínky podporovaných aktiv pak žadatelé konzultovali se ZS ITI nebo jednotlivými ŘO. Manažerem ITI je komunikace ZS ITI a jednotlivých ŘO (případně ZS ŘO) hodnocena na dobré úrovni, kromě komunikace ŘO OPZ, která je hodnocena jako zásadně nedostatečná (to se projevovalo mimo jiné i ve značné neúspěšnosti podaných žádostí o podporu ve výzvách OPZ).

V druhé polovině implementačního období byla rovněž uspořádána výstava k úspěšným projektům realizovaným v rámci ITI a také mezinárodní konference (29.10.2019). Tím bylo částečně naplněno doporučení mid-term evaluace na důslednější propagační kampaň zahrnující příklady úspěšných projektů.

Na základě doporučení mid-term evaluace byla rovněž zlepšena komunikace s městem Plzeň. V druhé polovině implementačního období se tak mimo jiné díky změně politické reprezentace více dařilo prezentovat úspěchy ISg, jakož i v území informovat o přípravě nového programovacího období. Do týmu manažera ITI byla zaměstnána pracovníce, která měla na starosti zejm. i publicitu ITI. Zlepšila se rovněž spolupráce jádrového města s ostatními městy aglomerace a MAS.

3.3.2. Příjem projektových záměrů

Pro předkladatele projektových záměrů (PZ) byly k dispozici na webových stránkách nositele ITI základní informace a stručný návod, jak postupovat při předkládání PZ. Návod obsahoval rovněž informace, co na předložený PZ v případě jeho schválení ŘV dále navazuje včetně relevantních odkazů.

Projektové záměry byly předkládány v šabloně v MS Word nebo ve formě souboru PDF (někdy s elektronickým podpisem) emailem na adresu: iti@plzen.eu. Šablona PZ se stručným návodem pro vyplnění dílčích položek byla k dispozici na webových stránkách nositele ITI. Žadatelé mohli přípravu PZ konzultovat s příslušnými tematickými koordinátory.

Uvedený způsob přijímání PZ byl relativně jednoduchý a s ohledem na nízký počet předkládaných projektů se i jejich rozsah jevil jako dostačující. Předkladatelům PZ také byla doporučena účast na jednání pracovní skupiny, která posuzovala jejich záměr. Předkladatel mohl PZ pracovní skupině v případě potřeby vysvětlit a také získal zpětnou vazbu, na základě které mohl PZ upravit či doplnit.

3.3.3. Činnost členů organizační a řídicí struktury

Mid-term evaluace vyhodnotila činnost manažera ITI, koordinátorů, členů PS i ŘV jako efektivní. Činnosti probíhaly dle očekávání. Jednotlivé procesy nositele ITI byly dle mid-term evaluace nastaveny velmi dobře a přispívaly k naplňování ISg. Mid-term evaluace rovněž konstatovala, že dle dostupných informací veškeré procesy, které souvisejí se sběrem a uchováváním osobních údajů, byly v souladu s opatřením GDPR.

Během implementace integrovaných nástrojů se samozřejmě projevovalo to, že ITI byly nastavovány zcela nově, a tak teprve v průběhu implementace se ukazovala některá úzká místa nastavených procesů. Jako diskutabilní se jevil samotný „výběr“ projektů na úrovni nositele ITI, který byl dán obecným nařízením k ESIF. Nebylo zřejmé, jaké nástroje a kompetence by nositelé ITI ve věci výběru projektů měli mít. Na tomto nastavení se navíc neshodly ani jednotlivé ŘO, ani samotní nositelé ITI. Problematiku řešil i Nejvyšší kontrolní úřad.

Nositel ITI PMO tak v PS a ŘV rozhodoval pouze o souladu PZ s ISg na základě vlastních kritérií pro posouzení projektových záměrů (dokumentace PZ ani neobsahovala dostatek informací, které by umožnily posouzení jeho kvality). Výběr projektů a jejich schválení na základě kompletní projektové žádosti o podporu (vč. všech příloh) pak byl v kompetenci jednotlivých ŘO resp. ZS ŘO/ZS ITI. Nositel však měl možnost spolupracovat s ŘO a ZS ITI na nastavení věcných kritérií pro výběr projektů.

Případný převis projektových záměrů nad alokací výzev řešil nositel ITI v rámci konzultací ještě před vyhlášením výzvy nositele ITI. Po vyhlášení výzvy nositele ITI pak již kritéria pro posouzení souladu projektového záměru s ISg neskýtala dostatečný nástroj pro řešení převisu projektů ve výzvách. Z toho důvodu nositel ITI PMO neřešil, kolika projektovým záměrům a v jaké celkové výši vydává stanovisko o souladu. Nositel ITI tak de facto neměl nástroje pro efektivní řízení alokace a naplňování indikátorů ISg.

Další období po schválení souladu projektových záměrů v PS a ŘV se jevilo z hlediska řízení implementace ISg obecně jako problematické. Ve chvíli, kdy bylo vydáno stanovisko ŘV o souladu projektového záměru s ISg, ztratil nositel nad projektem již svou kontrolu. Nositel nebyl automaticky informován o tom, zda žadatel projekt předložil do příslušné výzvy ŘO/ZS ITI, ani zda projekt v příslušné výzvě uspěl. Nositel ITI se musí v této souvislosti dotazovat na ZS ITI nebo hledat informace na webových stránkách ŘO, případně zjišťovat zpětnou vazbu přímo od řešitelů projektu, což je velice zdlouhavý, drahý a neefektivní způsob ověřování, který neumožňuje dynamicky reagovat potřebnými úpravami v rovině výzev i strategie ITI.

Teprve v půlce implementačního období dostali pracovníci nositele ITI přístup do MS2014+ (CSSF), kde mohli jednotlivé projekty realizované v rámci ITI sledovat. ŘO IROP rovněž nositelům ITI začal poskytovat pravidelné sestavy s informacemi o stavu projektů.

3.3.4. Schvalování změn v projektech/projektových záměrech

Proces schvalování změn v projektech/projektových záměrech představoval administrativní komplikaci,

jelikož ŘV se v souladu s MPIN musel vyjádřit ke každé změně projektu, i když změna často neměla vliv na soulad s ISg, a to do 5 pracovních dnů. Tento termín byl nereálný a výrazně zatěžoval členy ŘV administrativou. Následně realizátor projektu musel doložit do žádosti o změnu po schválení v ŘV vyjádření formou dokumentu podepsaného primátorem. Schválení žádosti o změnu projektu ze strany nositele ITI navíc nemělo reálný význam, protože ŘO ani nemusel na uvedené vyjádření brát zřetel.

Z toho důvodu bylo v druhé polovině implementačního období zavedeno rozdělení změn na podstatné, které měly vliv na ISg (změna rozpočtu či harmonogramu projektu) a ke kterým se tak nositel vyjadřoval, a nepodstatné, ke kterým se vyjadřovat nemusel. Tím byla administrativní zátěž snížena.

3.4. TOP 3 slabé stránky a bariéry administrace ITI z pohledu nositele

Na základě předchozí mid-term evaluace byly identifikovány následující hlavní faktory, které mají negativní vliv na administraci integrované strategie PMO. V rámci ex-post evaluace byly tyto faktory potvrzeny a doplněny:

- **Chybějící nástroje pro efektivní řízení ISg**

Nositel ITI PMO v PS a ŘV rozhodoval pouze o souladu PZ s ISg na základě vlastních kritérií pro posouzení projektových záměrů (dokumentace PZ ani neobsahovala dostatek informací, které by umožnily posouzení jeho kvality). Výběr projektů a jejich schválení na základě kompletní projektové žádosti o podporu (vč. všech příloh) pak byl v kompetenci jednotlivých ŘO resp. ZS ŘO/ZS ITI. Případný převis projektových záměrů nad alokací výzev řešil nositel ITI v rámci konzultací ještě před vyhlášením výzvy nositele ITI. Po vyhlášení výzvy nositele ITI pak již kritéria pro posouzení souladu projektového záměru s ISg neskýtala dostatečný nástroj pro řešení převisu projektů ve výzvách.

Nositel měl rovněž nedostatečný vliv na podávání projektových žádostí. Nositel ITI nemohl ovlivnit skutečnost, zda předkladatel schváleného projektového záměru podá kompletní žádost do propojené výzvy nebo zda připraví žádost do dalších výzev (individuálních, v rámci MAS) stejného zaměření. Na skutečnost, že předkladatel nepodá kompletní žádost nebo zvolí jinou variantu, mohla mít vliv nedostatečná připravenost, politické rozhodnutí nebo racionální chování žadatele (volba nejvýhodnější varianty výzvy).

Nositel neměl vliv ani na změny projektů v průběhu realizace. Ačkoliv existoval mechanismus, kdy nositel se k předložené změně vyjadřoval, chyběl naopak nástroj na zohlednění tohoto vyjádření při posuzování předložené změny na straně ŘO. Na vyjádření nositele ITI, jakož i na to, jakým způsobem provedená změna ovlivní implementaci ITI, tak nebyl brán ze strany ŘO zřetel.

- **Příprava ISg v době, kdy nejsou známy konkrétní podmínky podporovaných aktivit jednotlivých OP a změny podmínek během vyhlásování výzev ŘO**

Jedná se o největší slabinu celého systému integrovaných nástrojů. Integrovaná strategie byla tvořena v období, kdy ještě nebyly k dispozici finální verze vybraných operačních programů. Měnilo se jak postavení ISg v rámci těchto operačních programů, tak především konkrétní podmínky jednotlivých podporovaných aktivit. U některých operačních programů docházelo rovněž ke změnám/upřesnění podmínek již vypsanych výzev. Toto vše má zásadní vliv na připravované nebo v rámci výzev nositele ITI dokonce již schválené projekty. Některé projekty z tohoto důvodu nemohly být realizovány, nebyly do výzev OP zaregistrovány či jim byly zásadním způsobem kráceny celkové způsobilé výdaje.

Vzhledem k tomu, že proces přípravy ISg je časově náročný, není pravděpodobně reálné, aby ISg byly tvořeny až po schválení všech OP. Navíc určující detaily se často projeví až v samotných výzvách ŘO. Jako vhodná cesta se jeví v úpravě pojetí samotné strategie, která by měla mít strategičtější (a obecnější) charakter. Na takto zpracovanou ISg by pak navazovaly jednodušší akční plány, které by již zohledňovaly nastavení jednotlivých OP, jejich výzev a zároveň aktuální potřeby aglomerace (viz doporučení v závěru této zprávy).

- **Nedostatečná komunikace vybraných ŘO při přípravě a vyhlášení výzev provázaných na ITI**

ŘO v některých případech vypisovaly výzvy s vazbou na ISg PMO bez dostatečné komunikace s nositelem ITI, což způsobovalo problémy s efektivním nastavováním termínů a nekonzistenci věcného obsahu výzev v dílčích parametrech. Lepší spolupráce je v této oblasti se ZS ITI, a to především z důvodu umístění blízko nositele ITI.

Na implementaci ISg měl rovněž vliv nástup covidové pandemie, která způsobila některé provozní komplikace, které se však podařilo nositeli ITI překlenout. Zásadnějším způsobem protipandemická opatření ovlivnila realizaci některých projektů. Díky racionálnímu přístupu ŘO ke změnám v projektech se však rizika na projektové úrovni ani na úrovni ISg neprojevila.

3.5. TOP 3 silné stránky a dobrá praxe administrace ITI z pohledu nositele

Na základě předchozí mid-term evaluace byly identifikovány následující hlavní faktory, které mají pozitivní vliv na administraci integrované strategie PMO. V rámci ex-post evaluace byly tyto faktory potvrzeny:

1. Fungující nastavení schvalovacích procesů nositele ITI

Pro implementaci Strategie ITI PMO včetně schvalování výzev nebo projektových záměrů byly velmi dobře nastaveny procesy, které fungovaly beze změn po celou dobu implementace. Funkční systém představuje hlavní faktor, který výrazně přispíval k plynulé implementaci této ISg.

2. Obsazení ŘV a jednotlivých PS a spolupráce s nimi

Členy ŘV i jednotlivých PS byly osoby, které si ve většině případů dobře uvědomovaly svoji roli a zodpovědnost. ŘV i PS měly relativně stálé složení, docházelo pouze k dílčím obměnám. Pozitivní roli také sehráli tematičtí koordinátoři.

3. Spolupráce se ZS ITI

U operačních programů, kde ZS ITI vypisovalo výzvy zaměřené na PMO, docházelo k efektivnější komunikaci a lepší koordinaci přípravy a vypisování výzev z hlediska termínů, příp. věcného obsahu.

Interní procesy nositele ITI byly nastaveny efektivně a z hlediska personálního, organizačního i odborného byly kvalitně zabezpečeny. Během implementace integrovaných nástrojů se samozřejmě projevovalo to, že ITI byly nastavovány zcela nově, a tak teprve v průběhu implementace se ukazovala některá úzká místa nastavených procesů. Celkově lze konstatovat, že nastavení interních procesů a činností nositele ITI PMO fungovalo velmi dobře a vytvářelo předpoklad pro úspěšné naplnění ISg. Klíčové potíže byly spojené s externími faktory, které nemohl nositel ITI ovlivnit.

Významným externím faktorem, který měl negativní vliv na implementaci ISg, byla nejednotnost v přístupu jednotlivých ŘO k ITI. Dalším zásadním problémem bylo rozporuplné nastavení procesu výběru projektů dané MPIN (absence nástrojů pro efektivní výběr projektů za současného ustanovení, že nositel vybírá projekty pouze do výše alokace výzvy).

4 Zhodnocení relevance integrované strategie

EO 2: Do jaké míry byly specifické cíle správně nastaveny a alokace byla přiměřená potřebám území?

4.1. Aktuální platnost východisek pro realizaci ISg

EO 2.1. Do jaké míry jsou východiska pro realizaci ISg, tj. závěry SWOT analýzy, stále platné?

Mid-term evaluace vyhodnotila tuto otázku na základě dotazníkového šetření, ve kterém měli respondenti dle svého zaměření vyjmenovat hlavní, v době zpracování mid-term evaluace platné, faktory jednotlivých částí SWOT, která byla součástí ISg.

Celkově mid-term evaluace konstatovala, že východiska pro realizaci ISg jsou středně platná a připravované či realizované projektové záměry cílily správným směrem. Došlo pouze k dílčím změnám jednotlivých částí SWOT analýzy, a to především v důsledku změn vývoje ekonomiky v rámci hospodářského cyklu. Níže jsou uvedené hlavní závěry mid-term evaluace:

- Silné stránky uvedené ve strategii měly platnost i v době zpracování mid-term evaluace. Zvláště pak bylo důležité zdůrazňovat silnou oblast technicky zaměřených firem a oborů na VŠ/ŠŠ a posilovat jejich vzájemné synergie.
- Jako zásadní slabou stránkou byl jmenován nedostatek lidského potenciálu (kvantitativně i kvalitativně), který byl spojený i se stárnutím populace. V kontextu východisek strategie došlo s růstem zaměstnanosti k posílení pocítovaného nedostatku, tzn. že v době zpracování mid-term evaluace už se jednalo o problém napříč sektory a pozicemi.
- Rovněž v rovině příležitostí se ukázalo, že strategie ITI je poměrně správně nastavena. Pro lepší využití kapacit PMO by mohlo být v celkovém kontextu přínosné, pokud se síly v regionu soustředily na vybrané oblasti, kde má region potenciál patřit mezi špičku (tj. inteligentní specializace, nové technologie, inovace a transfer znalostí). Velká příležitost byly vnímána ve vzdělávání. Některé příležitosti již region využil/využívá, jiné zatím čekají na uskutečnění.
- Některé příležitosti již nebyly považovány za klíčové, např. napojení univerzitního areálu na integrovanou dopravu, protože toto bylo již v realizaci.
- Obecně se v oblasti hrozeb zásadněji situace v předpokladech neproměnila. Snad jen očekávání zhoršení ekonomické situace se zdálo reálnější, a proto tuto hrozbu považovali aktéři za mírně důležitější (včetně uvědomění si silné, a tedy v případě krize ohrožující, vazby na sousední německou ekonomiku).
- Z hlediska expertního pohledu doplnila mid-term evaluace do východisek ISg mírné zvýšení významu proměny průmyslových odvětví – v důsledku využívání moderních technologií, umělé inteligence, rozšířené či virtuální reality.

4.2. Platnost specifických cílů a opatření ISg vůči aktuálním problémům a potřebám území

EO 2.2. Do jaké míry odpovídaly specifické cíle a opatření ISg problémům a potřebám dotčeného území?

Mid-term evaluace konstatovala, že hlavní strategické cíle Strategie ITI PMO – Evropské centrum techniky a Region bez rizik a bariér byly v době jejího zpracování stále platné. Specifické cíle, které na tyto dva strategické cíle navazovaly, odpovídaly středně aktuálním problémům a potřebám PMO. V kontextu možnosti intervencí v rámci ITI tak byly cíle nastaveny odpovídajícím způsobem.

Uvedená skutečnost platila i pro jednotlivá opatření, která odpovídala potřebám aglomerace s výjimkou O3.2.1 na podporu zaměstnanosti a uplatnění sociálně vyloučených ve společnosti, kde se v první polovině implementačního období ISg projevil pokles míry nezaměstnanosti v Plzeňském kraji na rekordní minimum v souvislosti s vývojem ekonomiky a také zacílení výzev OPZ na jiné cílové skupiny, než byly identifikované v potřebách PMO.

V druhé polovině implementace ISg se pak projevil zásadní vliv pandemie Covid. Změnilo se především prostředí v oblasti lidských zdrojů a podnikání. Ačkoliv dlouhodobé problémy trhu práce nadefinované v ISg byly nadále relevantní, v době covidu vznikly další nestandardní problémy (lidé zůstali doma, spousta firem ve službách ukončila činnost). Na tuto situaci však ISg nemohla z důvodu rigidnosti systému schvalování změn dostatečně pružně reagovat.

Na celý systém má vliv chápání pojmu integrovanost. Jednotlivé ŘO se na ní dívají pouze optikou svého tématu (např. životního prostředí). Ale integrovanost má být v aglomeraci chápána i napříč tématy a má být multitematická a multizdrojová.

Zásadní vliv na relevanci ISg měl fakt, že intervence prostřednictvím ITI mohly v hodnoceném programovacím období čerpat finanční prostředky EU fondů pouze z předem určených specifických cílů jednotlivých OP. Navíc aglomeracím byly ze strany ŘO jednotlivých OP předem stanoveny alokace pro jednotlivá opatření a dokonce i cílové hodnoty indikátorů, přičemž nebylo možné některou přidělenou alokaci na určité opatření přesunout jinam do jiné potřebné oblasti. Strategie mohly zůstat široce pojeté, z EU fondů by však byla financována pouze část navržených opatření a nebyl nastaven systém multizdrojového financování opatření zbývajících, což by zásadním způsobem zkomplikovalo implementaci ISg i následné vyhodnocení jejího naplňování. Většina nositelů ITI tak přistoupila k zúžení ISg pouze na opatření financované z EU fondů. Výsledkem tohoto řešení však bylo, že v rámci ITI nebylo možné se strategicky zaměřit na specifické problémy a potřeby jednotlivých aglomerací a nebyla možná ani koncentrace zdrojů. To, že zaměření ISg (resp. výběr opatření financovaných z EU fondů) bylo de facto nadiktováno shora, tak zamezovalo integrovanému řešení identifikovaných problémů a potřeb a má to samozřejmě vliv i na vyhodnocení dopadů ISg.

Jakým způsobem bude nastavena implementace ITI přitom nebylo zřejmé hned zpočátku, kdy se ISg připravovala. Nástroj ITI byl nový, takže se jeho nastavení přirozeně vyvíjelo. Nositel ITI v dobré víře v integrované nástroje zaměřil ISg zpočátku velmi široce a cíleně na specifické problémy a potřeby aglomerace. Poté, co se ukázalo, že pro ITI budou zpřístupněny jen některé specifické cíle některých OP a mnoho vytípaných aktivit nebude možné prostřednictvím ITI financovat, stál nositel ITI před rozhodnutím, zda ISg zredukovat pouze na oblasti financované přes ITI (a vytvořit z ní v podstatě pouze určitý intervenční nástroj) a nebo jí ponechat v původním širokém pojetí (s vědomím, že některá opatření nebude možné v rámci ITI zrealizovat). Nositel ITI se rozhodl strategii zredukovat tak, že se ISg čistě věnovala jen tématům, která byla hrazená z ITI. To mělo za důsledek, že v současné době se poněkud hůře hodnotí integrovanost strategie jako taková, protože některé projekty, které měly být realizovány

prostřednictvím ITI a byly součástí určitého integrovaného řešení, z ITI vypadly. Další projekty, které v ITI zůstaly, se zase jeví vytržené z kontextu.

Na relevanci ISg rovněž mělo vliv nastavení detailních podmínek jednotlivých výzev ŘO. Např. výzvy OPZ cílily na cílovou skupinu nezaměstnaných, což ovšem vůbec neodpovídalo problémům identifikovaným v PMO. V PMO není problémem nezaměstnanost jako taková, ale příliv zahraničních pracovníků, na které však výzva necílila. Detailní podmínky výzev rovněž zapříčiňovaly, že velké množství projektů nakonec mělo nárok na mnohem menší dotaci, než alokace ISg předpokládala, některé dokonce podmínky výzev vůbec nenaplnily. Mnoho projektových záměrů tak z integrovaných řešení postupně vypadávalo. **Z hlediska relevance strategie tak je žádoucí, aby v době přípravy ISg již byly známy detailní podmínky jednotlivých výzev, resp. struktura dokumentů by zohledňovala to, že v době přípravy ISg detailní podmínky známy nejsou (viz doporučení v závěru evaluační zprávy).**

K zásadnímu tematickému rozšíření možností nástroje ITI nedošlo ani v současném programovacím období. Nástroj územní dimenze tak i v tomto období má jen limitovaný potenciál řešit specifické problémy a potřeby území zcela napříč tématy, protože může využívat finančních prostředků ESIF z jen předem určených specifických cílů některých OP.

Mid-term evaluace v této věci doporučila následující:

- zajistit větší flexibilitu ISg ve vazbě na potřeby regionu a změny okolních podmínek, příp. na změny jednotlivých operačních programů,
- posílit rozhodovací pravomoc v regionu – aktuálně dlouhý schvalovací proces, resp. zkrátit schvalovací proces i jinými nástroji.
- umožnit podávat projektové záměry do oblastí operačních programů podle potřeb regionu, nikoliv pouze do omezeného počtu.

Tato doporučení stojící mimo kompetence nositele ITI bohužel nebyla naplněna ani při přípravě stávajícího programovacího období. Zásadním problémem je, že MMR jako koordinátor nemá dostatečné kompetence a nástroje na to, aby mohlo efektivně koordinovat implementaci nástrojů ITI. Řízení ze strany MMR je tak převážně formální, a i v implementaci ITI převládá resortismus.

4.3. Adekvátnost alokovaných finančních prostředků na jednotlivá opatření s ohledem na vyřešení problémů a potřeb

EO 2.3. Do jaké míry byly alokované finanční prostředky na jednotlivá opatření dostatečné pro vyřešení identifikovaných problémů a potřeb v dotčeném území v rámci témat řešených v ISg?

Problémy a potřeby aglomerace jsou v ISg definovány velmi komplexně a jejich vyřešení není otázkou jednoho programovacího období. Je tedy možné konstatovat, že ke komplexnímu vyřešení problémů a potřeb aglomerace jsou alokované prostředky v zásadě nedostatečné. Nelze však ani říci, jak vysoká by alokace měla být, aby byly problémy beze zbytku vyřešeny. Projektů by bylo možné vygenerovat „nekonečné“ množství, protože vnitřní dluh v území je obrovský. Zároveň na situaci v aglomeraci má vliv mnoho vnějších faktorů, takže některé problémy je možné pouze eliminovat, nicméně i po intervencích budou přetrvávat.

Velkou výhodou nástroje ITI je právě to, že je kontinuální a díky tomu je možné věci řešit systémově na základě strategií a dlouhodobých plánů. Takže pokud se v implementaci ITI bude pokračovat i v dalších programových obdobích, budou jednotlivé projekty přispívat k postupnému řešení identifikovaných problémů a potřeb.

ITI udělalo obří službu v tom, že jistota finančních prostředků motivuje aktéry k přípravě projektů, jejichž příprava je velmi nákladná a na které by si bez ITI patrně ani netroufli (např. realizace západního okruhu, dostavba tramvajových a trolejbusových tratí apod.). Lze tak konstatovat, že finanční prostředky jsou v ITI využity velmi racionálně a kvalitativní změna je postupně patrná.

V další části vyhodnocení této EO poskytujeme porovnání alokace jednotlivých výzev nositele ITI s požadovanou alokací předložených projektů.

Tabulka 6: Alokace výzev vs. požadované prostředky

Č. výzvy	Výzva	Datum vyhlášení	Datum ukončení	OP a SC	Alokace EU výzvy v mil. Kč	Opatření ISg	Požadavky výzvy v mil. Kč	Alokace vs. požadavky
1	Obměna vozového parku využívajícího drážní systémy	20.12.2016	31.03.2017	IROP 1.2	200,00	O.2.2.3	200,00	100
2	Vybudování a modernizace přestupních uzlů a terminálů	20.12.2016	10.01.2017	IROP 1.2	100,00	O.2.2.1	100,00	100
3	Optimalizace a rozvoj cyklodopravy	20.12.2016	31.03.2017	IROP 1.2	30,50	O.2.2.2	33,13	108
4	Rozvoj nabídky služeb pro podporu zaměstnanosti	16.01.2017	31.03.2017	OPZ 1.1.1	30,25	O.3.2.1	19,55	64
5	Rozvoj služeb vedoucích k sociálnímu začleňování	16.01.2017	31.03.2017	OPZ 2.1.1	39,00	O.3.2.2	25,00	64
6	Infrastruktura pro dostupnost a rozvoj sociální služby	02.02.2017	31.03.2017	IROP 2.1	30,00	O.3.3.1	46,94	156
7	Sociální bydlení	02.02.2017	31.03.2017	IROP 2.1	54,00	O.3.3.1	7,70	14

8	Vznik nových a rozšíření kapacit stávajících sociálních podniků	02.02.2017	31.03.2017	IROP 2.2	15,30	O.3.2.2	4,99	32
9	Zvýšení kvality a dostupnosti infrastruktury pro střední vzdělávání včetně bezbariérových opatření	02.02.2017	28.02.2017	IROP 2.4	120,000	O.3.3.1	113,90	94
10	Zvýšení kvality a dostupnosti infrastruktury pro základní vzdělávání včetně bezbariérových opatření	02.02.2017	28.02.2017	IROP 2.4	84,000	O.3.3.1	16,87	20
11	Předaplikační výzkum	14.02.2017	08.03.2017	OP VVV 2	503,200	O.1.1.1	521,47	103
12	Vybudování a modernizace přestupních uzlů a terminálů	02.05.2017	31.05.2017	IROP 1.2	100,00	O.2.2.1	0,000	0
13	Zvýšení kvality a dostupnosti infrastruktury pro základní vzdělávání včetně bezbariérových opatření	02.05.2017	31.05.2017	IROP 2.4	72,00	O.3.3.1	39,74	55
14	Rozvoj městských drážních systémů včetně související infrastruktury	01.06.2017	31.08.2017	OPD 1.4	630,00	O.2.2.3	471,630	75
15	Vybudování a modernizace přestupních uzlů a terminálů	10.07.2017	31.08.2017	IROP 1.2	100,000	O.2.2.1	101,74	102
16	Obměna vozového parku využívajícího drážní systémy	26.06.2017	31.08.2017	IROP 1.2	200,00	O.2.2.3	182,60	91,3
17	Zvýšení kvality a dostupnosti infrastruktury pro základní vzdělávání včetně bezbariérových opatření	25.08.2017	26.09.2017	IROP 2.4	88,50	O.3.3.1	42,43	48
18	Zvýšení kvality a dostupnosti infrastruktury pro střední vzdělávání včetně	25.08.2017	26.09.2017	IROP 2.4	16,60	O.3.3.1	17,00	102

	bezbariérových opatření							
19	Sociální bydlení	01.09.2017	16.10.2017	IROP 2.1	34,30	O.3.3.1	29,71	87
20	Vznik nových a rozšíření kapacit stávajících sociálních podniků	01.09.2017	16.10.2017	IROP 2.2	13,10	O.3.2.2	1,87	14
21	Rozvoj nabídky služeb pro podporu zaměstnanosti	01.09.2017	16.10.2017	OPZ 1.1.1	35,70	O.3.2.1	30,60	86
22	Rozvoj služeb vedoucích k sociálnímu začleňování	01.09.2017	16.10.2017	OPZ 2.1.1	38,75	O.3.2.2	10,43	27
23	Optimalizace a rozvoj cyklodopravy	26.09.2017	31.10.2017	IROP 1.2	30,30	O.2.2.2	23,58	78
24	Zvýšení kvality a dostupnosti infrastruktury pro základní vzdělávání včetně bezbariérových opatření	06.12.2017	12.01.2018	IROP 2.4	58,85	O.3.3.1	54,70	93
25	Sociální bydlení	14.12.2017	31.01.2018	IROP 2.1	74,50	O.3.3.1	14,40	19
26	Zlepšení napojení metropolitní oblasti na TEN-T	26.02.2018	20.09.2018	IROP 1.1.	1 200,000	O.2.1.1	1 200,000	100
27	Výstavba a rekonstrukce retenčních nádrží, sběračů a kanalizací	05.03.2018	20.11.2018	OPŽP 1.1	200,000	O.4.1.1	200,000	100
28	Vznik nových a rozšíření kapacit stávajících sociálních podniků	03.04.2018	25.05.2018	IROP 2.2	12,45	O.3.2.2	8,97	72
29	Rozvoj nabídky služeb pro podporu zaměstnanosti	03.04.2018	25.05.2018	OPZ 1.1.1	27,96	O.3.2.1	39,23	140
30	Rozvoj služeb vedoucích k sociálnímu začleňování	03.04.2018	25.05.2018	OPZ 2.1.1	59,04	O.3.2.2	20,27	34
31	Předaplikační výzkum	02.04.2018	30.04.2018	OP VVV 2	309,38	O.1.1.1	588,40	190
32	Inovace	01.06.2018	31.07.2018	OPPIK	30,00	O.1.1.3	53,17	177
33	Potenciál	01.06.2018	31.07.2018	OPPIK	40,00	O.1.1.3	67,89	170
34	Spolupráce - klustry	01.06.2018	31.07.2018	OPPIK	20,00	O.1.1.1	4,00	20
35	Optimalizace a rozvoj cyklodopravy	26.06.2018	06.09.2018	IROP 1.2	30,30	O.2.2.2	7,00	23

36	Zvýšení kvality a dostupnosti infrastruktury pro základní vzdělávání včetně bezbariérových opatření	20.09.2018	03.10.2018	IROP 2.4	55,36 (navýšená alokace)	O.3.1.1	75,53	136
37	Služby infrastruktury	28.01.2019	28.02.2019	OPPIK	250,00	O.1.1.2	202,25	80,9
38	Optimalizace a rozvoj cyklopravy	30.01.2019	20.03.2019	IROP 1.2	23,51	O.2.2.2	20,60	88
39	Rozvoj nabídky služeb pro podporu zaměstnanosti	20.02.2019	25.04.2019	OPZ 1.1.1	23,93	O.3.2.1	34,35	144
40	Rozvoj služeb vedoucích k sociálnímu začleňování	20.02.2019	25.04.2019	OPZ 2.1.1.	27,53	O.3.2.2	25,65	93
41	Sociální bydlení	12.02.2019	20.03.2019	IROP 2.1.	100,00	O.3.3.1	8,682	9
42	Vznik nových a rozšíření kapacit stávajících sociálních podniků	12.02.2019	20.03.2019	IROP 2.2.	28,25	O.3.2.2	15,48	55
43	Sociální infrastruktura	12.02.2019	20.03.2019	IROP 2.1.	63,44	O.3.3.1	2,43	4
44	Rozvoj městských drážních systémů včetně související infrastruktury	26.04.2019	22.05.2019	OPD 1.4	570,54 (navýšená alokace)	O.2.2.3	570,542	100
45	Poradenství	13.08.2019	04.10.2019	OPPIK 2.1	30,00	O.1.1.2	0,00	0
46	Obměna vozového parku využívajícího drážní systémy	15.10.2019	05.11.2019	IROP 1.2.	17,41	O.2.2.3	17,40	100
47	Poradenství	10.2.2020	10.3.2020	OPPIK 2.1	zrušena	O.1.1.2	0,000	0
48	Vznik nových a rozšíření kapacit stávajících sociálních podniků	15.05.2020	15.05.2020	IROP 2.2.	25,05	O.3.2.2	39,75	159
49	Sociální infrastruktura	15.05.2020	15.05.2020	IROP 2.1.	92,16	O.3.3.1	122,88	133
50	Parkovací systémy	04.06.2020	18.06.2020	IROP 1.2.	64,48 (navýšená alokace)	O.2.2.1	49,82	77
51	Poradenství	10.6.2020	10.7.2020	OPPIK 2.1	19,00	O.1.1.2	2,34	12
52	Potenciál	18.7.2020	31.8.2020	OPPIK 2.1	54,00	O.1.1.3	44,04	82
53	Kanalizace	09.09.2020	30.10.2020	OPŽP 1.1	39,00	O.4.1.1	44,05	113
54	Optimalizace a rozvoj cyklopravy	28.4.2021	2.6.2021	IROP 1.2	33,66	O.2.2.2	50,72	151
55	Parkovací systémy	28.4.2021	2.6.2021	IROP 1.2.	12,56	O.2.2.1	12,56	100
56	Sociální infrastruktura	28.4.2021	28.5.2021	IROP 2.1.	75,44 (navýšená alokace)	O.3.3.	88,94	118

57	Obměna vozového parku využívajícího drážní systémy	25.6.2021	25.8.2021	IROP 1.2.	18,86	O.2.2.3	18,86	100
----	--	-----------	-----------	-----------	-------	---------	-------	-----

Zdroj: data nositele ITI

Při zpracování ISg byl o jednotlivé tematické oblasti dostatečný zájem, ale změna nastavení podmínek vybraných operačních programů nebo oblastí až po schválení ISg přispívá k obtížnému naplňování dílčích opatření.

K nedočerpaní výzev docházelo poměrně často. Největší problém se vyskytl ve výzvách na sociální bydlení. Nedostatek vhodných projektových záměrů však nebyl způsoben nevhodným nastavením opatření v rámci ISg, ale změnou podmínek pro předkládání a realizaci projektů nebo chybějící oporou v národní legislativě. Potenciální žadatelé původně plánovaný záměr nepřeložili z důvodu obavy z příliš velké rizikovosti (dlouhá udržitelnost sociálního bydlení) nebo kvůli pravidlům veřejné podpory. Tyto podmínky ve výsledku potenciálním žadatelům znemožnily předkládat smysluplné projektové záměry.

Nedostatek projektových záměrů byl i v oblasti sociálního podnikání. Se změnou ekonomické situace a snížením nezaměstnanosti na rekordní minimum v první polovině implementace se potřeba sociálního podnikání ukázala jako méně relevantní. V druhé polovině implementačního období se pak projevovaly dopady protipandemických opatření, které měly vliv na sektor služeb, tedy sektor, ve které nejvíce sociálních podniků působí. Problémy činila i pravidla veřejné podpory, kdy někteří žadatelé již měli vyčerpaný limit „de minimis“ a obecně podmínky pro daný typ projektů, které se potenciálním žadatelům jevily jako nevýhodné.

Další problematickou oblastí byly projekty v oblasti zaměstnanosti a sociálního začleňování financované z OPZ. Problematické bylo zaměření výzev OPZ, např. vymezení cílových skupiny, na které se mohl projekt zaměřit. Toto vymezení nebylo pro PMO relevantní (viz výše zmíněné zaměření výzev na nezaměstnané, zatímco PMO s extrémně nízkou mírou nezaměstnanosti řeší především problém s přílivem cizinců, resp. agenturních pracovníků). Roli hrála také poměrně nejasná pravidla ŘO OPZ na výklad způsobilosti výdajů a dalších pravidel. Některé projekty schválené ve výzvách nositele na OPZ nebyly podpořeny ze strany ŘO OPZ. U dalších projektů docházelo k výraznému krácení celkových způsobilých výdajů.

Co se týče výzev na zvýšení kvality a dostupnosti infrastruktury pro základní vzdělávání (výzvy č. 10, 13 a 17), tyto výzvy byly vypsány vždy na celou alokaci a v každé výzvě byl z důvodu naplnění závazku indikátorů vůči ŘO IROP dán nejzazší termín pro dokončení projektů. Do výzvy se tak přihlášily pouze projekty, které mohly danou podmínku splnit. Následně pro další rok pak byla vyhlášována opět nová výzvy na celou zbývající alokaci. Tyto výzvy se jeví jako nedočerpané, ačkoliv v dané tematické oblasti obecně byla velmi výrazná absorpční kapacita.

V případě nedočerpané výzvy č. 12 na budování terminálů, výzvy č. 43 sociální infrastrukturu a č. 46 na obměnu vozového parku se nestihla dokončit příprava plánovaných projektových záměrů. Výzvy tak musely být vyhlášeny opětovně.

Nedočerpané nakonec zůstaly výzvy na OPPIK, a to z důvodu velmi nevýhodných podmínek nastavených pro ITI a obecně z důvodu nefunkční komunikace s ŘO OPPIK. Docházelo rovněž k duplicitám s výzvami na individuální projekty, kdy do výzev ITI se hlásili žadatelé, kteří podali své projekty do národních výzev, ve kterých neuspěli. Tyto informace se však k nositeli ITI nedostaly.

U některých výzev docházelo rovněž k převisu finančních požadavků z projektových záměrů nad alokací uvedenou ve výzvě. K této skutečnosti došlo pouze u několika výzev, a to především z OP VVV, OP PIK a některých výzev IROP (školy, cyklostezky a sociální infrastruktura). Vzhledem k tomu, že nositel ITI neprováděl hodnocení kvality projektu (projektový záměr ani pro toto neobsahoval dostatek podkladů), ale pouze hodnotil soulad PZ s ISg, docházelo k tomu, že nositel ITI zpravidla potvrdil soulad se strategií projektům v celkové výši převyšující finanční alokaci výzvy. S ohledem na skutečnost, že poměrně dost předkladatelů nakonec nepředložilo kompletní projektovou žádost do komplementární výzvy nebo tato

žádost nebyla schválena ze strany ŘO, nepředstavoval převis požadavků problém.

4.4. Vyhodnocení opatření ISg z hlediska zájmu potenciálních žadatelů

EO 2.4. Do jaké míry obsahovala ISg právě taková opatření, o které byl ze strany potenciálních žadatelů zájem? A proč?

Zájem potenciálních žadatelů je popsán v předchozí kapitole. Odpovědi k této EO se drží podotázek daných zadáním ex-post evaluace.

Nově zařazená opatření do ISg v průběhu implementace

V průběhu realizace ISg nebyla zařazena žádná nová opatření. Na základě dodatečných konzultací s OP PIK došlo k návratu k původnímu záměru ISg PMO, a to využití výzev OP PIK na Aplikovaný výzkum;

Krácení alokace některých opatření ve prospěch jiných opatření ISg

V průběhu implementace došlo k navýšení alokace z OP Doprava o 184,9 mil. Kč a později o dalších 176 mil. Kč v O.2.2.3 Rozvoj městských drážních systémů včetně související infrastruktury a obměna vozového parku. Dále došlo k přesunu zbytkových alokací z O.2.2.2 Cyklostezky a O.2.2.3 Rozvoj městských drážních systémů vč. související infrastruktury a obměna vozového parku (POP2-IROP), kde se již neplánovaly další aktivity. Zbytková alokace byla využita na plánovaný projekt P+R v O.2.2.1;

Došlo k ponížení celkové alokace O.3.2.2. Zvýšení uplatnitelnosti osob ohrožených sociálním vyloučením nebo sociálně vyloučených na trhu práce o 17 mil. Kč (podíl EU). K ponížení alokované částky došlo z důvodu nedostatečné absorpční kapacity v území, již částečně uspokojených potřeb v území a zejména z důvodu časové náročnosti přípravy projektů (možné délky trvání projektů až 3 roky). Následně došlo k navýšení celkové alokace na O.3.2.1 Rozvoj nabídky služeb pro podporu zaměstnanosti o 9,3 mil. Kč z důvodu vyšší absorpce projektů;

V závěru implementačního období došlo k přesunům zbytkové alokace v O.3.2.2 Sociální podniky, O.3.1.1. Sociální bydlení a O.3.1.1 Vzdělávání do O.2.2.2 Cyklostezky a O.3.2.2 Sociální infrastruktura, ve kterých byly ještě připraveny k realizaci poslední projekty.

Vypuštění opatření z ISg

Z důvodu, že aktuální náklady na projekt „Městský okruh úsek Křimická – Karlovarská“ přesahovaly alokaci určenou pro strategii ITI a projekt uspěl se žádostí v individuální výzvě IROP č. 70, nakonec nebyl tento projekt realizován přes nástroj ITI. Byla tak zcela vynulována alokace v opatření 2.1.1 Zlepšení napojení metropolitní oblasti na TEN-T (IROP SC 1.1) a vynulovány související indikátory.

Nebylo rovněž realizováno O.4.1.2 na protipovodňová opatření z důvodu nedostačující alokace OPŽP.

Změny zacílení opatření ISg

V úvodu implementačního období došlo k upřesnění výkladu některých podporovaných aktivit z důvodu změn v metodikách, v operačních programech a výzvách IROP. K upřesnění výkladu došlo např. u podporovaných aktivit pro základní a střední školy. Dále byl též doplněn text opatření O.2.2.1 strategie o podporované aktivity přestupních terminálů včetně parkovacích systémů typu P+R. Do O.4.1.1. bylo zařazeno budování kanalizací.

Na základě těchto upřesnění došlo rovněž k zařazení nových indikátorů.

5 Zhodnocení realizace Strategie ITI PMO

Tato kapitola se zabývá zhodnocením plnění ISg ITI PMO za celé implementační období od schválení této strategie až do 31. 12. 2024.

EO 3 Do jaké míry se podařilo úspěšně realizovat ISg a naplnit její cíle?

5.1. Plnění finančního plánu

EO 3.1. V jaké fázi realizace se integrovaná strategie k 31. 12. 2024 nachází?

V rámci ITI Plzeňské aglomerace bylo v programovém období 2014 – 2020 zrealizováno celkem 117 projektů v celkové hodnotě téměř 4 mld. Kč (celkové způsobilé výdaje). Projekty byly financovány z IROP, OPD, OP VVV, OP PIK, OP ŽP a OPZ. Přehled projektů v členění dle jednotlivých témat ukazuje následující tabulka.

Tabulka 7: Přehled realizace strategie dle opatření

Opatření ISg		SC OP	Téma	Počet realiz. projektů	Celkové způsobilé výdaje	Příspěvek EU
O.1.1.1	Partnerství a spolupráce subjektů VaVal	OP VVV 1.2.	Spolupráce	6	572 926 364	486 987 409
		OP PIK 1.2.	Spolupráce	0	0	0
O.1.1.2	Podpora tech. oborů	OP PIK 1.2.	Služby infrastruktury	2	404 504 170	202 252 085
		OP PIK 2.1.	Poradenství	3	3 399 350	1 699 675
O.1.1.3	VaVal infrastruktura	OPPIK 1.1	Potenciál, Inovace	4	52 829 574	25 310 898
O.2.1.1	Dopravní infrastruktura	IROP 1.1	Napojení na TEN-T	0	0	0
O.2.2.1	Terminály	IROP 1.2	Terminály, parkovací systémy	6	221 513 092	188 286 128
O.2.2.2	Cyklodoprava	IROP 1.2	Cyklostezky	9	77 820 156	66 147 132
O.2.2.3	Městské drážní systémy a obměna vozového parku	OPD 1.4	Tramvajové trati vč. související infrastruktury	3	1 286 853 571	1 031 427 060
		IROP 1.2	Vozidla	3	255 274 023	216 982 919
O.3.1.1	Vzdělávací infrastruktura	IROP 2.4	MŠ, ZŠ a SŠ	43	334 551 676	284 368 924
O.3.2.1	Služby na podporu zaměstnanosti	OPZ 1.1	Zaměstnanost	9	70 639 880	60 043 898
O.3.2.2	Uplatnitelnost sociálně vyloučených na trhu práce	OPZ 2.1	Sociální začleňování	6	21 661 802	18 412 532
		IROP 2.2	Sociální podniky	4	12 359 275	10 505 384
O.3.3.1	Sociální služby	IROP 2.1	Infrastruktura soc. služeb a sociální bydlení	15	164 791 510	140 072 783

Opatření ISg		SC OP	Téma	Počet realiz. projektů	Celkové způsobilé výdaje	Příspěvek EU
O.4.1.1	Retenční nádrže a kanalizace	OPŽP 1.1	Retenční nádrže a kanalizace	4	293 138 240	186 875 628
O.4.1.2	Protipovodňová opatření	OPŽP 1.3	Protipovodňová opatření	0	0	0
CELKEM				117	3 772 262 683	2 919 372 455

Zdroj: Sestava M181 z MS2014+ k 31.12. 2024

K 31.12.2024 byla realizace všech projektů dokončena.

Přehled čerpání finančních prostředků ukazuje následující tabulka. Data vychází z poslední Zprávy o naplňování ISg, tj. data jsou k 31. 12. 2024.

Tabulka 8: Přehled čerpání finančních prostředků

Opatření ISg		SC OP	CZV plánované	CZV skutečné	Příspěvek EU plánovaný	Příspěvek EU skutečný
O.1.1.1	Partnerství a spolupráce subjektů VaVal	OP VVV 1.2.	592 000 000	572 926 364	503 200 000	486 987 409
		OP PIK 1.2.	3 860 000	0	1 930 000	0
O.1.1.2	Podpora tech. oborů	OP PIK 1.2.	472 504 170	404 504 170	236 252 085	202 252 085
		OP PIK 2.1.	118 000 000	3 399 350	59 000 000	1 699 675
O.1.1.3	VaVal infrastruktura	OPPIK 1.1	145 635 830	34 795 337	72 817 915	16 293 780
O.2.1.1	Dopravní infrastruktura	IROP 1.1	0	0	0	0
O.2.2.1	Teminály	IROP 1.2	238 409 187	221 513 092	202 647 809	188 286 128
O.2.2.2	Cyklodoprava	IROP 1.2	95 843 109	77 820 156	81 466 642	66 147 132
O.2.2.3	Městské drážní systémy a obměna vozového parku	OPD 1.4	1 342 235 294	1 213 443 600	1 140 900 000	1 031 427 060
		IROP 1.2	233 102 920	234 803 443	198 137 482	199 582 926
O.3.1.1	Vzdělávací infrastruktura	IROP 2.4	334 551 676	334 551 676	284 368 924	284 368 924
O.3.2.1	Služby na podporu zaměstnanosti	OPZ 1.1	77 246 550	70 639 880	65 659 568	60 043 898
O.3.2.2	Uplatnitelnost sociálně vyloučených na trhu práce	OPZ 2.1	55 000 000	29 752 683	46 750 000	25 289 780
		IROP 2.2	17 062 431	4 268 395	14 503 066	3 628 135
O.3.3.1	Sociální služby	IROP 2.1	164 271 854	164 791 510	139 631 076	140 072 783
O.4.1.1	Retenční nádrže a kanalizace	OPŽP 1.1	235 294 118	219 853 680	200 000 000	186 875 628
O.4.1.2	Protipovodňová opatření	OPŽP 1.3	0	0	0	0
CELKEM			4 125 017 139	3 182 559 166	3 247 264 568	2 690 703 258

Zdroj: Zpráva o plnění integrované strategie k 31. 12. 2024

K určitému nedočerpání došlo v podstatě v každém opatření. Nedočerpání prostředků bylo dáno úsporami v konkrétních projektech, například díky vysoutěžení levnější nabídky či dodatečnému přesunu části výdajů mezi nezpůsobilé. Tyto úspory vznikaly v době, kdy již nebylo z časových důvodů možné vyhlásit další výzvy nositele a následně zrealizovat projekty tak, aby se stihly do konce programovacího období. Rovněž přebytky v některých opatřeních neměly dostatečnou výši, aby z nich bylo možné financovat další projekt.

K zásadnímu nedočerpání prostředků došlo u OP PIK z důvodu nastavení velmi nevýhodných věcných i časových podmínek pro projekty realizované přes ITI a obecně z důvodu velmi špatné komunikace ze strany ŘO OP PIK. Kvůli této nefunkční komunikaci se nedařilo vyhlašovat komplementární výzvy, resp. o vyhlášené výzvy byl malý zájem ze strany potenciálních žadatelů.

K výraznému nedočerpání došlo rovněž v oblasti sociálního začleňování z důvodu problematického zaměření výzev OPZ (vymezení cílových skupiny), nejasnosti pravidel na výklad způsobilosti výdajů, což mělo za následek, že některé projekty předložené do výzev OPZ nebyly podpořeny či měly velmi výrazné krácení způsobilých výdajů.

Z hlediska čerpání byla problematická i oblast sociálního podnikání financovaná z IROP z důvodů zmíněných u EO 2.3 (rekordně nízká míra nezaměstnanosti v PMO, pandemie Covid-19, pravidla veřejné podpory).

V O.2.2.3 došlo v samotném závěru implementačního období k přesunu části alokace z Brněnské aglomerace (aniž by byla administrována změna ISg). Z navýšené alokace se podařilo ještě zrealizovat projekt Vozovny Slovany. Z toho důvodu čerpání v daném opatření převyšuje jeho alokaci.

Alokace OP ŽP v SC 4.1. byla velmi nízká. Z toho důvodu byla celá alokace použita pro O.4.1.1, kde bylo nutné prioritizovat projekty navazující na výstavbu západního okruhu. Alokace O.4.1.2 tak zůstala nulová, ačkoliv na základě analýzy absorpční kapacity byla po projektech na protipovodňová opatření v aglomeraci poptávka.

5.2. Naplňování indikátorů

EO 3.2. Jak přispěla realizace jednotlivých opatření ISg k dosahování hodnot indikátorů?

Tabulka 9: Přehled plnění monitorovacích indikátorů

Opatření ITI/IPRÚ/CLLD	Program	Kód indikátoru	Název indikátoru	Typ indikátoru	Měrná jednotka	Výchozí hodnota	Cílová hodnota	Dosažená hodnota
O1.1.1 - POP1	OP VVV	20211	Odborné publikace (vybrané typy dokumentů) vytvořené podpořenými subjekty	Výsledek	Publikace	0	42	200,27
O1.1.1 - POP1	OP VVV	22011	Mezinárodní patentové přihlášky (PCT) vytvořené podpořenými subjekty	Výsledek	Přihlášky	0	8	18
O1.1.1 - POP1	OP VVV	20213	Odborné publikace (vybrané typy dokumentů) ve spoluautorství výzkumných organizací a podniků	Výsledek	Publikace	0	6	0
O1.1.1 - POP1	OP VVV	20400	Počet nových výzkumných pracovníků v podporovaných subjektech	Výstup	FTE	0	6	38,223
O1.1.1 - POP1	OP VVV	20500	Počet výzkumných pracovníků, kteří pracují v modernizovaných výzkumných infrastrukturách	Výstup	FTE	0	67	394,551
O1.1.1 - POP1	OP VVV	20000	Počet podniků spolupracujících s výzkumnými institucemi	Výstup	Podniky	0	25	
O1.1.1 - POP1	OP VVV	24101	Počet rozšířených či modernizovaných výzkumných pracovišť	Výstup	Pracoviště	0	3	10
O1.1.1 - POP2	OP PIK	20000	Počet podniků spolupracujících s výzkumnými institucemi	Výstup	Podniky	0	1	0
O1.1.1 - POP2	OP PIK	21902	Společné projekty v oblasti rozvoje a internacionalizace	Výsledek	Projekty	0	1	0
O1.1.2 - POP1	OP PIK	23000	Počet nově vzniklých a modernizovaných inovačních infrastruktur	Výstup	Infrastruktury	0	1	2
O1.1.2 - POP1	OP PIK	23200	Počet podniků využívajících podpůrné služby inovační infrastruktury	Výsledek	Podniky	0	10	25
O1.1.2 - POP2	OP PIK	23200	Počet podniků využívajících podpůrné služby inovační infrastruktury	Výsledek	Podniky	0	10	0
O1.1.2 - POP2	OP PIK	23201	Počet nabízených oblastí služeb dle podnikatelského záměru	Výstup	oblasti služeb	0	2	3
O1.1.3	OP PIK	20000	Počet podniků spolupracujících s výzkumnými institucemi	Výstup	Podniky	0	6	0
O1.1.3	OP PIK	24102	Počet nových, rozšířených či modernizovaných výzkumných pracovišť podniků	Výstup	Pracoviště	0	3	1
O1.1.3	OP PIK	21301	Počet podniků, které dostávají podporu pro účely zavádění výrobků nových pro podnik	Výstup	Podniky	0	3	2
O1.1.3	OP PIK	21410	Tržby podpořených podniků v důsledku zavedené inovace	Výsledek	mil. Kč/rok	0	454	22,023

O2.2.1	IROP	75201	Počet nových nebo rekonstruovaných přestupních terminálů ve veřejné dopravě	Výstup	Terminály	0	4	4
O2.2.2	IROP	76100	Délka nově vybudovaných cyklostezek a cyklotras	Výstup	km	0	12	13,793
O2.2.3 - POP1	OPD	74510	Počet cestujících MHD v elektrické trakci	Výsledek	mil. osob/rok	1383,8	1433	1568,1
O2.2.3 - POP1	OPD	74500	Celková délka nových nebo modernizovaných linek metra, tramvajových tratí nebo trolejbusových tratí	Výstup	km	0	1,39	1,39
O2.2.3 - POP2	IROP	75120	Podíl veřejné osobní dopravy na celkových výkonech v osobní dopravě	Výsledek	%	30	35	31
O2.2.1	IROP	75120	Podíl veřejné osobní dopravy na celkových výkonech v osobní dopravě	Výsledek	%	30	35	31
O2.2.1	IROP	74001	Počet vytvořených parkovacích míst	Výstup	Parkovací místa	0	280	578
O2.2.1	IROP	76401	Počet parkovacích míst pro jízdní kola	Výstup	Parkovací místa	0	80	74
O2.2.3 - POP1	OPD	74501	Počet nových či zmodernizovaných zařízení obslužné a napájecí infrastruktury městské drážní dopravy	Výstup	ks	0	3	4
O2.2.3 - POP2	IROP	74801	Počet nově pořízených vozidel pro veřejnou dopravu	Výstup	Vozidla	0	21	21
O2.2.3 - POP2	IROP	75110	Počet osob přepravených veřejnou dopravou	Výsledek	Osoby/rok	150000000	15000000	14290754
O2.2.3 - POP2	IROP	36111	Množství emisí primárních částic a prekurzorů sekundárních částic v rámci podpořených projektů	Výsledek	t/rok	30,734	29,903	0,019
O3.1.1	IROP	50001	Kapacita podporovaných zařízení péče o děti nebo vzdělávacích zařízení	Výstup	Osoby	0	24873	25538
O3.1.1	IROP	50030	Podíl osob předčasně opouštějících vzdělávací systém	Výsledek	%	5,4	5	6,8
O3.1.1	IROP	50000	Počet podpořených vzdělávacích zařízení	Výstup	Zařízení	0	77	79
O3.2.1	OPZ	60000	Celkový počet účastníků	Výstup	Osoby	0	800	860
O3.2.1	OPZ	62600	Účastníci, kteří získali kvalifikaci po ukončení své účasti	Výsledek	Osoby	0	240	458
O3.2.2 – POP1	OPZ	67001	Kapacita podpořených služeb	Výstup	Místa	0	20	84
O3.2.2 – POP1	OPZ	60000	Celkový počet účastníků	Výstup	Osoby	0	660	437
O3.2.2 - POP2	IROP	10411	Míra nezaměstnanosti osob s nejnižším vzděláním	Výsledek	%	28,5	22	13,1
O3.2.2 - POP2	IROP	10403	Zvýšení zaměstnanosti v podporovaných podnicích se zaměřením na znevýhodněné skupiny	Výstup	FTE	0	20	5
O3.2.2 - POP2	IROP	10000	Počet podniků pobírajících podporu	Výstup	Podniky	0	5	12
O3.2.2 - POP2	IROP	10102	Počet podniků pobírajících granty	Výstup	Podniky	0	5	12
O3.2.2 - POP2	IROP	10105	Počet nových podniků, které dostávají podporu	Výstup	Podniky	0	4	1

O3.2.2 - POP2	IROP	10400	Zvýšení zaměstnanosti v podporovaných podnicích	Výstup	FTE	0	60	6,15
O3.2.2 - POP2	IROP	10300	Soukromé investice odpovídající veřejné podpoře podniků (granty)	Výstup	EUR	0	230730	24837,89
O3.3.1	IROP	67510	Kapacita služeb a sociální práce	Výsledek	Klienti	100	350	606
O3.3.1	IROP	55320	Průměrný počet osob využívající sociální bydlení	Výsledek	Osoby/rok	0	74,2	77,76
O3.3.1	IROP	55401	Počet podpořených zázemí pro služby a sociální práci	Výstup	Zázemí	0	5	19
O3.3.1	IROP	55310	Nárůst kapacity sociálních bytů	Výsledek	Lůžka	0	106	106
O3.3.1	IROP	55301	Počet podpořených bytů pro sociální bydlení	Výstup	Bytové jednotky	0	36	36
O3.3.1	IROP	55402	Počet poskytovaných druhů sociálních služeb	Výstup	Služby	0	9	16
O4.1.1	OPŽP	42111	Množství vypouštěného znečištění v ukazateli CHSKCr	Výsledek	t/rok	40100	39100	37509
O4.1.1	OPŽP	42112	Množství vypouštěného znečištění v ukazateli CHSKCr v rámci podpořených projektů	Výstup	t/rok	0	16,32	147,48
O4.1.1	OPŽP	42201	Délka vybudovaných kanalizací	Výstup	km	0	11	17,561
O4.1.1	OPŽP	42215	Počet obyvatel nově připojených na zlepšené čištění odpadních vod	Výstup	Ekvivalentní obyvatelé	0	1500	1846
O4.1.1	OPŽP	42202	Délka vybudovaných kanalizačních řadů	Výstup	km	0	9,2	14,71
O4.1.2	OPŽP	42300	Objem retardované dešťové vody	Výstup	m3	0	0	
O4.1.2	OPŽP	43300	Délka řešených kilometrů toků	Výstup	km	0	0	
O4.1.2	OPŽP	43210	Počet obyvatel dotčených rozlivem Q100	Výsledek	Osoby	0	0	391820

Zdroj: Sestava MS2014+

SC 1.1: Zvýšení přínosů výzkumu pro společnost a rozvoj oborů s vysokou přidanou hodnotou

O.1.1.1 – Posílení partnerství a spolupráce výzkumných subjektů ve vývoji, výzkumu a inovacích

V rámci O.1.1.1 došlo k naplnění či překročení cílových hodnot většiny indikátorů s výjimkou indikátoru 20213 Počet publikací, což je nejspíše zapříčiněno jiným zaměřením podpořených projektů, než bylo původně nositelem ISg předpokládáno (podpořené projekty neměly závazek k naplnění těchto indikátorů). Dále nebyly naplněny indikátory OPPIK 20000 Počet podniků spolupracujících s výzkumnými institucemi a 21902 Společné projekty v oblasti rozvoje a internacionalizace, protože v rámci tohoto opatření se nepodařilo zrealizovat ani jeden projekt.

O.1.1.2 Rozvoj a podpora moderních oborů a technologií

V O.1.1.2 došlo k překročení cílových hodnot indikátorů v podoblasti POP1, ve které byly realizovány 2 projekty rozvoje veřejných vědecko-technologických parků. Oproti plánované jedné nově vzniklé, či modernizované inovační infrastruktury (indikátor 23000) tak došlo ke vzniku či modernizaci 2 infrastruktur. Ještě úspěšnější však bylo naplňování cílové hodnoty indikátoru 23200 Počet podniků využívajících podpůrné služby inovační infrastruktury, kde došlo k naplnění cílové hodnoty na 250 %, a to především díky projektu Technologický park DRONET- Plzeň Světovar, v jehož rámci byly započítány podniky využívající Plzeňské vouchery poskytované technologickým parkem.

V podoblasti POP2 naopak nedošlo k žádnému přírůstku u indikátoru 23200 Počet podniků využívajících podpůrné služby inovační infrastruktury, protože zde byly podpořeny projekty poradenství, které nevyužívaly podpůrné služby technologických parků či další podpořené inovační infrastruktury.

Podpořené podniky zde realizovaly individuální projekty bez návaznosti na inovační infrastrukturu. Naopak zde došlo k překročení cílové hodnoty indikátoru 23201 Počet nabízených oblastí služeb dle podnikatelského záměru, který naplnily 3 podpořené projekty různých žadatelů z řad soukromých společností.

O.1.1.3 Rozvoj infrastruktury pro výzkumné a inovační účely

V O.1.1.3 nedošlo k naplnění cílových hodnot žádného z plánovaných indikátorů. Jedná se o indikátory:

- 20000 Počet podniků spolupracujících s výzkumnými institucemi (Cílová hodnota: 6, Dosažená hodnota: 0)
- 24102 Počet nových, rozšířených či modernizovaných výzkumných pracovišť podniků (Cílová hodnota: 3, Dosažená hodnota: 1)
- 21301 Počet podniků, které dostávají podporu pro účely zavádění výrobků nových pro podnik (Cílová hodnota: 3, Dosažená hodnota: 2)
- 21410 Tržby podpořených podniků v důsledku zavedené inovace (Cílová hodnota: 454 mil. Kč, Dosažená hodnota: 22 mil. Kč)

Nenaplnění cílových hodnot je zapříčiněné mj. nižším počtem realizovaných projektů, než bylo předpokládáno. U podpory soukromých subjektů je stanovení cílových hodnot indikátorů obtížné, protože nositel ISg si nemůže být jist výsledným zájmem soukromých subjektů na realizaci projektů, který je navíc výrazně ovlivněn podmínkami dotace, jež v době tvorby ISg nejsou zcela známé. V případě indikátoru 21410 je potřeba si uvědomit, že stanovení cílové hodnoty je velmi obtížné, protože nákladnost na dosažení inovací se liší produkt od produktu a dosažené tržby jsou proměnná, kterou nelze předjímat.

SC 2.1. Rozvoj páteří sítě regionální silniční infrastruktury navazující na síť TEN-T

V daném specifickém cíli byla vynulovaná finanční alokace, jakož i související indikátory. Náklady projektu „Městský okruh úsek Křimická – Karlovarská“ přesahovaly alokaci určenou pro strategii ITI a projekt uspěl se žádostí v individuální výzvě IROP č. 70. Ve výsledku tak tento projekt nebyl realizován přes nástroj ITI. Jiný projekt do daného opatření nebyl připraven.

SC 2.2: Zvýšení podílu udržitelných forem dopravy

Ve specifickém cíli 2.2 bylo dosaženo většiny předpokládaných výstupů a výsledků. Nebyla však dosažena cílová hodnota indikátoru 75120 Podíl veřejné osobní dopravy na celkových výkonech v osobní dopravě. Došlo k mírnému nárůstu podílu veřejné dopravy, ale ne takovému, aby byla dosažena cílová hodnota. Na druhou stranu byla překročena cílová hodnota indikátoru 74510 Počet cestujících MHD v elektrické trakci. Vzhledem k informacím zjištěným v případových studiích, kde u hodnocených projektů docházelo ke zvýšení počtu spojů veřejné dopravy i ke zvýšení počtu cestujících, lze předpokládat, že výsledky intervencí ve specifickém cíli 2.2 přispěly ke zvýšení podílu udržitelných forem dopravy.

SC 3.1. Dostupné vzdělávání

Indikátor 50001 Kapacita podporovaných zařízení péče o děti nebo vzdělávacích zařízení jakož i indikátor 50000 Počet podpořených vzdělávacích zařízení byly překročeny. I přes intervence do vzdělávací infrastruktury však podíl osob předčasně opouštějících vzdělávací systém stoupá (Jedná se však o údaj za celý Plzeňský kraj, v městě Plzni je naopak zaznamenán v mezi lety 2023 a 2024 úbytek, viz vyhodnocení specifického cíle u EO 3.5.).

SC 3.2. Dostupné zaměstnávání

Indikátor 60000 Celkový počet účastníků vážící se k O.3.2.1 byl překročen.

V O.3.2.2. se projevila nízká absorpční kapacita u projektů zaměřených na sociální začleňování (OPZ) a sociální podniky (IROP), jejíž důvody jsou popsány v jiných částech této evaluační zprávy. V souvislosti s nedočerpáním alokace nebyly naplněny ani cílové hodnoty indikátorů.

V případě projektů na sociální začleňování sice došlo až k 4 násobnému překročení plánované kapacity sociálních služeb, ale nakonec nebyla naplněna cílová hodnota indikátoru 60000 Celkový počet účastníků. Pravděpodobně z důvodu nastavení bagatelní podpory, což činí u tohoto typu sociálních služeb problém.

U projektů zaměřených na sociální podniky bylo vytvořeno pouze 5 pracovních míst (přepočtený úvazek), oproti plánovaným 20 FTE. S tím souvisí i nedosažení hodnoty 10400 Zvýšení zaměstnanosti v podporovaných podnicích. Poněkud zavádějící jsou indikátory 10000 Počet podniků pobírajících podporu a 10102 Počet podniků pobírajících granty, kde je vykázaná dosažená hodnota 12 (plánováno 5) a indikátor 10105 Počet nových podniků, které dostávají podporu, kde je vykázaná hodnota pouze 1 (plánováno 4). V rámci opatření byly podpořeny 4 sociální podniky.

Překročení indikátoru výsledku 10411 Míra nezaměstnanosti osob s nejnižším vzděláním svědčí spíše o tom, že na danou oblast mají vliv jiné faktory, než zrealizované projekty sociálních podniků.

Specifický cíl 3.3 Dostupné sociální a zdravotní služby

Indikátory daného SC byly všechny naplněny či překročeny, a to i v případě sociálního bydlení, ve kterém byl nízký zájem potenciálních žadatelů. Projekty sociálních služeb převyšovaly absorpční kapacitu, což se projevilo i na překročení indikátorů.

SC4.1 Zajištění protipovodňové ochrany a čištění odpadních vod

V SC 4.1 bylo nakonec implementováno pouze opatření 4.1.1. Z důvodu velmi nízké alokace z OP ŽP bylo nutné prioritizovat projekty navazující na výstavbu západního okruhu v O.4.1.1 a v O.4.1.2 tak i přes deklarovanou absorpční kapacitu zůstala alokace nulová.

V případě hodnoceného projektu Retenční nádrž Vinice i projektů Odkanalizování Lhoty a Odkanalizování Lhoty II došlo k naplnění či překročení cílových hodnot indikátorů výstupu i výsledku. Za ISg jako celek došlo k naplnění či překročení cílových hodnot všech indikátorů.

Během implementace ISg nositel ITI prováděl následující úpravy indikátorů:

- Vloženy 2 nové indikátory pro O.2.2.1 Vybudování a modernizace přestupních uzlů a terminálů pro parkovací místa u přestupních terminálů - 74001 Počet vytvořených parkovacích míst a 76401 Počet parkovacích míst pro jízdní kola. Přidání těchto indikátorů bylo nezbytné pro uznatelnost výdajů u projektů obsahující i nezanedbatelné výdaje související s parkovacími místy (např. P+R, K+R či B+R).
- Přidány 3 nové indikátory OP ŽP – 42201 – Délka vybudovaných kanalizací, 42202 – Délka kanalizačních řadů, 42215 - Počet obyvatel nově připojených na zlepšené čištění odpadních vod. Díky tomu bylo možné čerpat alokaci i na dodatečné výzvy nositele ITI;
- Navýšena hodnota indikátoru O.3.1.1 Vzdělávání 50001 - Kapacita podporovaných zařízení péče o děti nebo vzdělávacích zařízení (z 6 500 na 13 500), aby odpovídala skutečnosti schválených projektů po ukončení druhé výzvy na základní vzdělávání;
- Na základě upravené metodiky IROP k sociálním podnikům byly vráceny do ISg nové indikátory: 10411 Míra nezaměstnanosti osob s nejnižším vzděláním a 10300 Soukromé investice v projektech s veřejnou podporou (granty);
- Zvýšena cílová hodnota indikátoru 74001 - Počet vytvořených parkovacích míst (250 parkovacích míst)
- Snížena cílová hodnota indikátoru 60000 Celkový počet účastníků v O.3.2.2. Zvýšení uplatnitelnosti osob ohrožených sociálním vyloučením nebo sociálně vyloučených na trhu práce v souvislosti se snížením alokace v tomto opatření z důvodu nedostatečné absorpční kapacity v území.
- Doplněn nový indikátor 74501 Počet nových či modernizovaných zařízení obslužné napájecí infrastruktury městské drážní dopravy (cílová hodnota 3 ks) v O.2.2.3 v souvislosti s navýšením

alokace daného opatření

- V roce 2019 provedena úprava cílové hodnoty několika indikátorů dle skutečného plnění:
 - Navýšení cílové hodnoty MI 50001 Kapacita podporovaných zařízení péče o děti nebo vzdělávacích zařízení. Původní hodnota 13 500, nakonec podpořeno 24 873 osob;
 - Navýšení cílové hodnoty MI 50000 Počet podpořených vzdělávacích zařízení. Původní cílová hodnota 50 zařízení, nakonec podpořeno 77 zařízení;
 - Ponižení cílové hodnoty MI 74500 Celková délka nových nebo modernizovaných linek metra, tramvajových nebo trolejbusových tratí. Původně plánováno 2,3km, nyní vybudováno 1,3km;
 - Navýšení cílové hodnoty MI 74801 Počet nově pořízených vozidel pro veřejnou dopravu. Původně plánováno 19 vozidel, nyní 21 vozidel;
 - Ponižení cílové hodnoty MI 75201 Počet nových nebo rekonstruovaných přestupních terminálů ve veřejné dopravě. Původně 5, nyní 4;
 - Ponižení cílové hodnoty MI 76100 Délka nově vybudovaných cyklostezek a cyklotras. Původně 10 km, nyní 8,6 km;
 - Oprava výchozí a cílové hodnoty MI 75110 Počet osob přepravených veřejnou dopravou. Původní hodnota 150 mil. osob, opraveno na 15 mil. osob. Na základě upozornění kontroly NKÚ, došlo zřejmě k administrativnímu pochybení v desetinné čárce a uvedení chybného údaje již při schvalování dokumentu;
 - Ponižení cílové hodnoty MI 55320 Průměrný počet osob využívající sociální bydlení. Původní hodnota 100, nakonec dosaženo 74,2 osob/rok;
 - Ponižení cílové hodnoty MI 55310 Nárůst kapacity sociálních bytů. Původní hodnota 150 lůžek, nakonec dosaženo 106 lůžek;
 - Ponižení cílové hodnoty MI 55402 Počet podpořených bytů pro sociální bydlení. Původní cílová hodnota 100 bytů, nakonec dosaženo 36 bytů.
- Zvýšena cílová hodnota indikátoru 76100 Délka nově vybudovaných cyklostezek a cyklotras (původně 8,6 km, nyní 12 km) v souvislosti s navýšením alokace.
- Sníženy cílové hodnoty indikátorů v oblasti sociálního podnikání: MI 10000 Počet podniků pobírající podporu snížen z 20 na 5, MI 10102 Počet podniků pobírající granty snížen z 20 na 5, MI 10105 Počet nových podniků, které dostávají podporu snížen z 10 na 4. Provedeno v souvislosti s přesunem alokace do jiného opatření.

Z přehledu změn vyplývá, že byly jednak ponižovány/zvyšovány indikátory v souvislosti se změnou alokace v některých opatření a dále byly upravovány cílové hodnoty indikátorů dle skutečně zasmulvněných projektů. V některých případech však ani tyto změny nepomohly naplnění cílových hodnot indikátorů.

Co se týče výsledného vyhodnocování indikátorů ze strany ŘO, ŘO IROP vyhodnocoval naplnění indikátorů souhrnně za všechny ITI/IPRÚ. Jelikož některé aglomerace dílčí indikátory přeplnily a jiné nenaplnily, došlo k výslednému naplnění indikátorů jako celku. Případné odchylky v jednotlivých aglomeracích tedy nebylo nutné ze strany ŘO řešit.

Ostatní ŘO naproti tomu příliš plnění cílových hodnot indikátorů nesledovaly. Projekty realizované prostřednictvím ITI/IPRÚ pro ně byly jen marginální v celkovém objemu daného OP, takže případné odchylky rovněž nehodnotily jako problematické.

5.3. Účelnost intervencí

EO 3.3. Do jaké míry byly finanční prostředky vynaloženy účelně (tj. do jaké míry intervence splnila svůj účel)?

PO1 Aplikovaný výzkum, technické obory a obory s vysokou přidanou hodnotou

SC1.1: Zvýšení přínosů výzkumu pro společnost a rozvoj oborů s vysokou přidanou hodnotou

O.1.1.1 – Posílení partnerství a spolupráce výzkumných subjektů ve vývoji, výzkumu a inovacích

V Opatření 1.1.1. byly realizovány následující projekty:

- Předaplikační výzkum funkčně graduovaných materiálů pomocí aditivních technologií
- VaV inteligentních komponent pokročilých technologií pro plzeňskou metropolitní oblast
- Aplikace moderních technologií v medicíně a průmyslu
- Výzkum aditivních technologií pro budoucí uplatnění ve strojírenské praxi - RTI plus
- Elektrotechnické technologie s vysokým podílem vestavěné inteligence
- LABIR-PAV / Předaplikační výzkum infračervených technologií

V rámci opatření byly realizovány projekty předaplikačního výzkumu, jejichž nositeli byly v první řadě významné výzkumné instituce Plzeňské aglomerace (zejména pracoviště Západočeské univerzity), které spolupracovaly s dalšími regionálními aktéry, mj. pak těmi, které mohou výsledky realizovaného výzkumu ověřit v praxi. Projekty byly financované z OP VVV.

Příkladem je projekt Aplikace moderních technologií v medicíně a průmyslu, který spočíval mj. ve vytvoření mezioborového výzkumného týmu a prohloubení spolupráce LF UK v Plzni a Fakultní nemocnice Plzeň se ZČU a jejími součástmi. Tento tým přitom pokračoval v činnosti v rámci dalších domácích i mezinárodních grantových projektů s navazující tematikou. Spojením technických výzkumných týmů s netechnickými obory zaměřenými na zdravotnictví vznikl v návaznosti na stávající infrastruktury vybudované z OP VaVpl unikátní mezioborový tým, který přispívá ke spolupráci s regionální podnikovou sférou zahrnující nemocnice, rehabilitační zařízení, protetická pracoviště a komerční firmy.

K dosažení plánovaných výstupů a výsledků vedly i ostatní podpořené projekty, což potvrzuje naplnění či překročení téměř všech indikátorů výstupu a výsledku pro O.1.1.1.

Realizace podpořených projektů měla pozitivní vliv na několik cílových skupin. První cílovou skupinou byli pracovníci podpořených subjektů a institucí. Ti byli podpořeni rozvojem know-how, novým přístrojovým vybavením pořízeným v rámci projektu, spoluprací s odborníky v rámci řešitelských týmů i napříč různými nositeli projektů a obecně profesním rozvojem.

Další cílovou skupinou jsou uživatelé výstupů a výsledků projektů. Například u hodnoceného projektu Aplikace moderních technologií v medicíně a průmyslu patří mezi uživatele širší vědecká veřejnost, lékaři a zdravotnický personál a pracovníci v profesích které mohou pracovat s výstupy a výsledky projektu a v případě aplikace poznatků do klinické praxe i do vývoje technologií pak široká veřejnost. Ta může těžit ze zdokonalených léčebných postupů, nebo z případných bezpečnějších technologií vyvinutých a zavedených na základě výsledků projektu. Aby byly dosaženy tyto benefity, je však potřeba další navazující výzkum a vývoj a přenesení poznatků do praxe.

Udržitelnost dosažených výstupů a výsledků výzkumných projektů je zajištěná mimo jiné jejich publikováním a zpřístupněním odborné veřejnosti. Tím jsou vytvořeny podmínky pro reprodukci dosažených výstupů a výsledků v rámci další vědecké práce i v rámci aplikace v komerčním využití a

běžném životě. Projekty zaměřené na spolupráci různých subjektů a institucí jsou udržitelné zejména tehdy, když dochází k realizaci navazujících projektů, což se v některých případech děje. K rozvoji výsledků těchto projektů může docházet i prostřednictvím spolupráce jednotlivců napříč institucemi, kteří byli zasítováni v rámci podpořených projektů. Tyto aktivity dále přispívají k reprodukci dosažených výstupů a výsledků. Dlouhodobá udržitelnost výstupů a výsledků projektů bude záviset mimo jiné na možnosti další vnější podpory výzkumu v příslušných oblastech.

O.1.1.2 Rozvoj a podpora moderních oborů a technologií

V O.1.1.2 byly realizovány následující projekty:

- ITI PMO - Posílení kapacit coworkingu a technologického centra BIC Plzeň
- ITI PMO - Technologický park DRONET- Plzeň Světovar
- Aplikace požadavků standardů ISO do procesního řízení společnosti (Videobydlení s.r.o.)
- Rozšíření systému řízení IPM (Institut průmyslového managementu, spol. s r.o.)
- Aplikace požadavků standardů ISO do procesního řízení společnosti (Calliditas s.r.o.)

Jednalo se o dva typy projektů implementované v rámci dvou podoblastí podpory.

První typ projektů byl zaměřený na budování infrastruktury veřejných technologických parků, které slouží různým uživatelům z podporovaných segmentů trhu. Zdaleka nejnákladnějším projektem v Opatření 1.1.2 i celém SC 1.1 je projekt ITI PMO - Technologický park DRONET- Plzeň Světovar. V rámci projektu byl v prostorách brownfieldu bývalého pivovaru vybudován vědecko-technologický park (VTP), jehož kapacity jsou plně naplněny firmami, které působí v oboru dronových technologií. Dále jsou podporovaným firmám poskytovány inovační vouchery a další služby VTP. I díky projektu se v Plzni dále rozvíjí obor dronových technologií a rozšiřuje se spektrum jejich aplikací.

Dále byl realizován projekt Posílení kapacit coworkingu a technologického centra BIC Plzeň, rozšiřující dále infrastrukturu Podnikatelského a inovačního centra BIC Plzeň, které již přes 30 let poskytuje služby na podporu rozvoje podnikání v Plzeňské aglomeraci.

Další kategorií jsou projekty zaměřené na poradenskou podporu firem, mj. formou zavádění standardů ISO do procesního řízení společností. Jednalo se o výdajově menší projekty s podporou nepřesahující 1 mil. Kč. Jednalo se vesměs o projekty, které kromě samotné podpořené firmy neměly další přesah do území a měly tedy minimální aspekty integrovanosti. Je otázkou, zdali je vhodné obdobné projekty do budoucna realizovat prostřednictvím nástroje ITI, protože je jejich přínos pro integrovaný rozvoj území sporný.

Realizace projektu Technologický park DRONET- Plzeň Světovar vedla k uspokojování potřeb cílových skupin projektu (firmy působící v oboru dronových technologií a jejich zaměstnanci) v takové míře, že kapacita realizovaného vědecko-technického parku je již zcela vyčerpána a bude dále rozšiřována v následujících etapách. Kromě poskytnutí prostor VTP firmám z podporovaných odvětví jsou tyto firmy dále podporovány inovačními vouchery a dalšími službami VTP. V O.1.1.2 byl dále realizován jeden další projekt zaměřený na rozvoj kapacit Podnikatelského a inovačního centra BIC Plzeň s pozitivním vlivem na širší spektrum uživatelů inovačního centra, jinak zde byly realizovány projekty poradenské podpory konkrétních firem, jakožto nositelů projektů. Zatímco projekty veřejných VTP a inovačních center mají širší dopad, protože podporují širší spektrum subjektů a uživatelů, mají projekty podpory konkrétních firem zpravidla dopad jen na samotné podpořené firmy a jejich zaměstnance.

Udržitelnost výstupů, výsledků a dopadů projektů je v případě projektu Technologického parku DRONET zajištěna prostřednictvím dalšího provozu a rozvoje. O jeho prostory a služby je vysoký zájem, na což reagují navazující projekty. Totéž platí o projektu technologického centra BIC Plzeň. V případě poradenské podpory konkrétních firem záleží udržitelnost výsledků na fungování těchto firem. Jelikož vedla podpora ke zdokonalení procesního řízení společností, lze předpokládat, že udržitelnost výstupů a výsledků bude

trvat tak dlouho, dokud bude zdokonalené procesní řízení společností využíváno, případně dojde k reprodukci podpory dalším budoucím zdokonalením.

O.1.1.3 Rozvoj infrastruktury pro výzkumné a inovační účely

V O.1.1.3 byly realizovány následující projekty:

- Pokračování rozvoje zkušebního a prototypového centra ŠKODA TRANSPORTATION a.s. - II. ETAPA
- Pokračování rozvoje výzkumného a vývojového centra ŠTRN - 3. etapa
- Inovace výroby nízkotlakých lopatek parních turbín (LaserTherm spol. s r.o.)
- Inovace výroby vysoce přesných vstřikovacích forem a nástrojů PEARTEC

Projekty Pokračování rozvoje zkušebního a prototypového centra ŠKODA TRANSPORTATION a.s., zaměřeného na vývoj a testování prototypů kolejových vozidel, navazují na dříve realizovaný individuální projekt, který spočíval v rozšíření zkušebního a prototypového centra. Projekty spočívaly v pořízení dalšího vybavení a rozvoji výzkumných aktivit.

Projekt Inovace výroby nízkotlakých lopatek parních turbín byl zaměřený na přenesení vyvinutého a funkčního prototypu do výroby, zejména pořízením potřebného strojního vybavení. Projekt Inovace výroby vysoce přesných vstřikovacích forem a nástrojů PEARTEC také spočíval v pořízení strojního vybavení potřebného pro zahájení výroby inovovaného produktu.

Realizace projektů v rámci tohoto opatření tedy přispěla k rozvoji infrastruktury vývoje produktů a k zahájení výroby inovovaných produktů podpořených firem. Výše podpory těchto projektů se pohybovala v rozmezí cca 5-11 mil. Kč. I když podpořené aktivity mohou mít přesah mimo podpořené firmy (rozvoj produktů Škoda Transportation může stimulovat odbyt dodavatelů, výroba nízkotlakých lopatek parních turbín může mít návaznost na produkci parních turbín společností Doosan Škoda Power), podpořené projekty spíše stimulují inovace podpořených firem, než rozvoj odvětví ekonomiky aglomerace. Nemají tak integrovaný charakter. I vzhledem k tomu, že podpořené společnosti jsou dlouhodobě úspěšné v realizaci individuálních projektů s podporou z fondů EU, je otázkou, zdali by podpora projektů jednotlivých podniků neměla být realizována mimo nástroj ITI.

Projekty rovněž měly zpravidla dopad pouze na cílovou skupinu tvořenou zaměstnanci podpořených firem. V případě prototypového centra Škody Transportation byli beneficianti z řad cílových skupin především pracovníci v oblasti vývoje, kteří mohou díky realizovaným projektům využívat nové vybavení, v případě ostatních podpořených firem jsou beneficianti zejména běžní zaměstnanci, kteří mohou využívat nové výrobní technologie.

Udržitelnost výstupů, výsledků a dopadů podpory výzkumné a inovační infrastruktury v konkrétních podpořených firmách bude odvislá od tří faktorů. Prvním faktorem je životnost pořízených technologií. Druhým faktorem je obchodní životnost inovovaných produktů. V optimálním případě se inovované produkty, případně produkty vyráběné s pomocí inovovaných výrobních technologií na trhu ujmou a budou prodávány tak dlouho, dokud nedojde k jejich další inovaci. Posledním faktorem je udržitelnost samotných firem na trhu.

PO2 Mobilita

Specifický cíl 2.2 Zvýšení podílu udržitelných forem dopravy

Ve specifickém cíli 2.2 bylo dosaženo většiny předpokládaných výstupů a výsledků. Nebyla však dosažena cílová hodnota indikátoru Podíl veřejné osobní dopravy na celkových výkonech v osobní dopravě. Dle poslední známé hodnoty z roku 2018 sice došlo k mírnému nárůstu podílu veřejné dopravy, ale ne takovému, aby byla dosažena cílová hodnota. Jedná se ovšem o hodnotu z doby počátku fyzické realizace opatření specifického cíle 2.2. a je otázkou, zdali stav dosažený po konci implementace IS je lepší. To ovšem bude možné ověřit až v návaznosti na průzkum dopravního chování, resp. dopravní model, který by měl být zpracován v rámci aktualizace či pořízení nového plánu udržitelné městské mobility, k čemuž

zatím nedošlo. Na druhou stranu byla překročena cílová hodnota indikátoru Počet cestujících MHD v elektrické trakci. Vzhledem k informacím zjištěným v případových studiích, kde u hodnocených projektů docházelo ke zvýšení počtu spojů veřejné dopravy i ke zvýšení počtu cestujících lze předpokládat, že výsledky intervencí ve specifickém cíli 2.2 přispěly ke zvýšení podílu udržitelných forem dopravy.

V rámci tohoto specifického cíle byla realizována 3 opatření, která představují integrované řešení mobility v rámci PMO.

O.2.2.1 Vybudování a modernizace přestupních uzlů a terminálů

V oblasti přestupních uzlů a terminálů bylo realizací projektů a veřejných intervencí dosaženo předpokládaných výstupů i výsledků¹. Jedná se o následující realizované projekty:

- Přestupní uzel Plzeň/Šumavská - autobusový terminál
- Přestupní uzel Nýřany
- Přeštice - přestupní uzel
- Prodloužení tramvajové tratě na Borská pole - část Přestupní uzel Plzeň/Kaplířova - Dobřanská
- Parkoviště P+R, Dobřanská-Kaplířova
- Parkoviště P+R, náměstí E. Škody

Přestupní terminál Plzeň Šumavská zkvalitnil cesty mezi Plzní a celou aglomerací, protože zajistil ideální provázanost mezi regionální autobusovou dopravou železniční dopravou a městskou hromadnou dopravou. Terminál dále zhodnotil realizované investice do železniční stanice Plzeň hlavní nádraží. Výsledkem vybudování terminálu Šumavská je vysoká přepravní poptávka po cestách na tento terminál a z něj vyjádřená průběžným růstem počtu spojů zajiždějících na terminál a průběžným růstem obratu cestujících. Z výchozí hodnoty 720 tis. ročně přepravených cestujících spoji regionální autobusové dopravy v centru Plzně vzrostl počet přepravených cestujících díky realizaci terminálu k roku 2023 na 2 044 tis.

Také přestupní uzel Plzeň Kaplířova-Dobřanská přispěl ke zkvalitnění cest mezi Plzní a sídly v Plzeňské aglomeraci. Realizace přestupního uzlu zhodnotila realizovanou novostavbu tramvajové trati na Borská pole a umožnila zkrácení linek regionální autobusové dopravy, které už nemusejí zajiždět do centra města, ale využívají nově vybudovaný přestupní terminál v lokalitě, která je pro autobusy díky nedaleké silnici I/27 ideálně dostupná. Tím se snížila náchylnost ovlivnění jízdních dob autobusů regionální dopravy kongescemi a dosáhlo se úspor v jejich dopravních výkonech, které mimo jiné umožnily zvýšení počtu spojů na linkách regionální autobusové dopravy. O oblíbenosti tohoto terminálu svědčí skutečnost že oproti roku 2021 se v roce 2024 zvýšil počet spojů regionální autobusové dopravy zajiždějící na terminál z 213 na 237 denně a počet přestupujících cestujících z 377 tis. na 610 tis.

I realizace přestupního uzlu Nýřany umožnila optimalizaci regionální autobusové dopravy. Vybudování přestupního uzlu Nýřany přispělo k lepší návaznosti spojů regionální autobusové dopravy a železniční dopravy, které dříve nebyly provázány mimo jiné z důvodu větší vzdálenosti mezi železniční stanicí a zastávkou autobusové dopravy. Díky terminálu byly provázány jízdní řady autobusových a vlakových spojů a řada autobusových spojů byla namísto jízdy do Plzně ukončena v terminálu Nýřany. Díky tomu se omezily zbytné dopravní výkony autobusů a v návaznosti na tyto provozní úspory bylo možné zvýšit počet spojů regionální autobusové dopravy v širším území. Zároveň terminál přispěl k efektivnějšímu využívání kapacit vlakových spojů.

K lepšímu provázání spojů regionální autobusové dopravy a železniční dopravy došlo také díky realizaci přestupního uzlu Přeštice. Realizace přestupních uzlů Nýřany a Přeštice kromě toho působila synergicky vůči dalším intervencím v oblasti veřejné dopravy v aglomeraci. Tyto projekty nepřímo navazují na investice do železničního uzlu Plzeň i na investice do dalších terminálů. K synergickému efektu také

¹ S výjimkou výše uvedeného indikátoru Podíl veřejné osobní dopravy na celkových výkonech v osobní dopravě.

přispělo nasazení modernějšího vozového parku jak v regionální autobusové dopravě, tak železniční dopravě. Výsledkem je infrastruktura více vyhovující potřebám cestující veřejnosti kvalitnější vozový park a celkově kvalitnější a atraktivnější veřejná doprava.

Realizace projektů výrazným způsobem dopomohla k uspokojování potřeb cestující veřejnosti. V první řadě prostřednictvím umožnění přímého a rychlého přestupu mezi spoji regionální autobusové dopravy, železniční dopravy a městské hromadné dopravy. Dále umožněním lepší provázanosti mezi spoji regionální autobusové dopravy a železniční dopravy. Návaznost přestupního terminálu Šumavská na plzeňské hlavní nádraží umožňuje časovou provázanost spojů regionální autobusové dopravy s uzlem železniční dopravy. Díky tomu je umožněn přestup mezi spoji železniční dopravy a regionální autobusové dopravy bez zbytečného čekání.

Vybudování nového terminálu se zároveň zlepšilo prostředí pro cestující veřejnost, protože Oproti původnímu centrálnímu autobusovému nádraží je nový terminál bezbariérový, zároveň je vybaven novým zázemím a cestující mohou využívat mnohem kvalitnější zázemí které nabízí celý uzel železniční stanice Plzeň hlavní nádraží. Nový terminál má zároveň výhodnější dopravní polohu vzhledem k současným hlavním cílům cest ve městě. Obdobné přínosy pro uspokojování potřeb cílové skupiny cestující veřejnosti měly také zbylé dva projekty přestupních terminálů Přeštice a Nýřany, byť v menší míře, než terminál Šumavská.

Udržitelnost výstupů výsledků a dopadů projektu přestupního terminálu Šumavská je zajištěna průběžně se zvyšující objednávkou počtu spojů zajiřďejících do nového terminálu a dále navazujícími etapami dalšího rozvoje přestupního terminálu Šumavská. Lze konstatovat že výstupy výsledky a dopady v projektu jsou nejen udržitelné ale dalšími aktivitami dochází k jejich reprodukci. Udržitelnost u ostatních terminálů je zajištěna dlouhodobou objednávkou dopravní obslužnosti v těchto terminálech.

Součástí opatření byla také realizace dvou parkovišť P+R. Výsledky těchto projektů jsou negativně ovlivněny parkovací politikou města Plzně. V případě parkoviště Dobřanská–Kaplířova se zatím nedostavil plánovaný efekt intenzivního odstavování vozidel dojířďejících obyvatel aglomerace na tomto parkovišti a přesunem dále do centra Plzně s využitím tramvajové dopravy. Důvodem je mj. absence zón placeného stání v blízkosti hlavních cílů cest, nebo nízké zpoplatnění parkování v zónách placeného stání. Pro motoristy je tak pohodlnější dojířďka autem co nejbližší cíli cest v intravilánu města. Bez změny parkovací politiky, která by vedla k výraznému omezení či prodražení parkování na veřejných prostranstvích pro dojířďející motoristy, nebudou záchytná parkoviště P+R v menších metropolích jako je Plzeň fungovat tak jako ve velkých metropolích, kde je dosažení cílů prostřednictvím IAD komplikované dopravními kongescemi a velmi nízkou nabídkou volných parkovacích míst v centrech měst.

O.2.2.2 Optimalizace a rozvoj cyklodopravy

V oblasti cyklistické dopravy bylo realizací projektů a veřejných intervencí rovněž dosaženo předpokládaných výstupů. Jedná se o následující zrealizované projekty:

- Cyklostezka Koterov - Starý Plzenec
- GREENWAYS Plzeň, etapa 2017 – 2018
- Cyklostezka Kozolupy - Město Touřkov - Bdeněves: Část A - Kozolupy - Město Touřkov
- Cyklostezka Žákava
- VEJPRNICE - CYKLOSTEZKA DO SKVRŇAN
- Cyklostezka Plzeň - Brdy, část Nezvěstice
- Cyklostezka CT3 v k.ú. Dobřany a Vstíř 2 část
- Část cyklotrasy RT3 v úseku Klabava - Rokycany k dálničnímu mostu
- Cyklostezky Plzeň - etapa 2022

Realizací těchto i dalších projektů postupně vzniká souvislá síť bezpečný stezek pro cyklisty napříč městem

Plzní a obcemi v zázemí. Dále je postupně budována síť cyklotras a cyklostezek v celé Plzeňské aglomeraci. Síť cyklostezek je nejhustší v samotné Plzni a jejím blízkém zázemí. Postupnou realizací projektů cyklostezek dochází k propojování již existujících úseků a budování spojitě sítě. Tím se vytvářejí podmínky pro používání kola jako bezpečného dopravního prostředku pro denní dojíždění i pro rekreační využití obyvatel.

Výsledky projektů však nejsou sledovány a nejsou k dispozici přesné údaje o vývoji intenzit cyklistického a pěšího provozu v rámci budované sítě cyklostezek a cyklotras. K dispozici jsou pouze dílčí údaje z některých úseků, které jsou monitorovány pouze krátkodobě. Nositel ITI údaje z těchto krátkodobých měření přepočítává na očekávané roční intenzity, nicméně tyto údaje nelze používat pro dokumentaci výsledků tohoto opatření. Dokumentace výsledků a dopadů intervencí v oblasti cyklodopravy tak je nad rámec této evaluace. Lze předpokládat že realizované projekty zvyšují atraktivitu cyklodopravy pro denní dojíždění i atraktivitu rekreační cyklistiky a že intenzity cykloprovozu v relacích, ve kterých byly vybudovány cyklostezky, rostou. Podíl cyklodopravy na dělbě přepravní práce ve městě Plzni i v aglomeraci ovšem závisí na řadě dalších faktorů, které není možné ovlivnit prostřednictvím ISg. Mezi tyto faktory patří mj. parkovací politika a regulace silničního provozu.

Projekty naplňují potřeby všech cílových skupin, pro které je relevantní využívání cyklostezek. Realizace projektů v oblasti cyklodopravy vede k postupnému vzniku spojitě sítě bezpečných komunikací pro cyklisty částečně i chodce a další účastníky silničního provozu kteří mohou využívat cyklostezky a smíšené stezky pro chodce a cyklisty. V první řadě se jedná o dojíždějící osoby, které díky realizaci těchto projektů mohou využívat cyklodopravu jako aktivní mód dopravy alternativní vůči IAD. Dále se jedná o osoby, které z nějakého důvodu nemohou řídit auto (například děti). Jedná se také o rodiny s dětmi, které mohou využívat vybudovanou síť cyklostezek v rámci rodinné rekreace. Může se jednat i o osoby s omezenou schopností pohybu, které mohou využívat síť cyklostezek prostřednictvím svých kompenzačních pomůcek, a kterým zároveň pomáhá bezbariérovost této sítě. V neposlední řadě jsou cílovou skupinou všichni obyvatelé aglomerace, kterým opatření přináší zvýšenou kvalitu života prostřednictvím vytváření podmínek pro rozvoj environmentálně šetrné a zdravé prospěšné formy dopravy.

Výstupy projektů v oblasti cyklodopravy budou udržitelné minimálně po dobu životnosti vybudované cyklo infrastruktury. Lze předpokládat že realizované projekty zvyšují atraktivitu cyklodopravy pro denní dojíždění i atraktivitu rekreační cyklistiky a že intenzity cykloprovozu v relacích, ve kterých byly vybudovány cyklostezky rostou. Podíl cyklodopravy na dělbě přepravní práce ve městě Plzni i v aglomeraci ovšem bude záviset na řadě dalších faktorů, které není možné ovlivnit prostřednictvím ISg. Mezi tyto faktory patří mj. parkovací politika a regulace silničního provozu. Udržitelnost výsledků a dopadů projektů v oblasti cyklodopravy tak bude odvislá od dopravní politiky města, kraje a státu a od dopravního chování obyvatel PMO.

O.2.2.3 Rozvoj městských drážních systémů včetně související infrastruktury a obměna vozového parku

V oblasti městských drážních systémů bylo realizací projektů rovněž dosaženo plánovaných výstupů a výsledků. V případě Indikátoru výsledků počet cestujících MHDV elektrické trakci došlo dokonce k překročení plánované cílové hodnoty.

Jedná se o následující zrealizované projekty:

- Prodloužení tramvajové tratě na Borská pole - část Tramvajová trať
- Výměna technologií měnění Letná a Bory pro MHD v Plzni
- Nákup nízkopodlažních trolejbusů pro MHD v Plzni
- Nákup 2 ks nízkopodlažních trolejbusů pro MHD v Plzni v r. 2020
- Nákup 2 ks nízkopodlažních trolejbusů pro MHD v Plzni v r. 2021
- Rekonstrukce vozovny tramvají Slovany, Plzeň

Nejvýraznější výsledky přinesl projekt prodloužení tramvajové tratě na Borská pole spolu se souvisejícím projektem výstavby přestupního terminálu Kaplířova-Dobřanská. Prodloužení tramvajové trati vedlo ke zvýšení přepravních výkonů (z hlediska počtu cestujících) dotčených tramvajových linek a spolu s projektem přestupního terminálu vedlo k optimalizaci systému veřejné dopravy, jehož páteří jsou právě tramvajové tratě. Na navazujícím úseku tramvajové trati vzrostl počet přepravených cestujících z hodnoty 3 260 tis. v roce 2018 na 4 207 tis. v roce 2024. V rámci optimalizovaného systému jsou linky regionální autobusové dopravy z jižní části plzeňské aglomerace nasměrovány právě do nově vybudovaného přestupního terminálu, který je součástí nově vybudované tramvajové trati. Přínosy tohoto řešení jsou zmíněny výše. Mezi další přínosy prodloužení tramvajové tratě patří výrazné zlepšení dostupnosti do průmyslové zóny Borská pole a kampusu Západočeské univerzity.

Ke zvýšení komfortu přepravy a zajištění bezbariérovosti přispěly projekty nákupu nízkopodlažních trolejbusů pro MHD Plzni. Tyto projekty měly synergický efekt spolu s dalšími projekty zaměřenými na podporu veřejné dopravy, protože vedly k celkovému zkvalitnění systému veřejné dopravy v Plzeňské aglomeraci.

Důležitou, a přitom pro cestující veřejnost méně viditelnou součástí podpory veřejné dopravy, jsou projekty zaměřené na obnovu jejího technického zázemí. Jedná se o projekt výměny technologií měření a zejména o projekt rekonstrukce vozovny tramvají Slovany. Tyto projekty jsou pro udržení tramvajové, respektive drážní dopravy v rámci plzeňské MHD nezbytné.

Realizace projektů výrazným způsobem dopomohla k uspokojování potřeb cestující veřejnosti. Prodloužením tramvajové trati do významné rozvojové zóny Borská pole a přímo k kampusu Západočeské univerzity byla vytvořena nabídka kapacitní rychlé a kvalitní veřejné dopravy do této části města, která je významným cílem cest. Vybudováním přestupního terminálu Bory, který je velmi dobře dostupný z kapacitní silnice I/27 byly dále vytvořeny podmínky pro kvalitní dopravní spojení jižní části Plzeňské aglomerace s centrem města i s dalšími cíli dopravy ve městě. Tím se zkvalitnila veřejná doprava a služby pro cestující veřejnost. Zkvalitněním veřejné dopravy v dotčeném území se vytvořily podmínky pro snížení výkonu silniční dopravy a jejich negativních vlivů na obytné a životní prostředí ve městě. Tím se přispělo ke zvýšení kvality života v dotčeném území. Prostřednictvím projektů obměny vozového parku se zvýšila kultura cestování pro cestující veřejnost.

Udržitelnost výstupů, výsledků a dopadů projektů je zajištěna prostřednictvím objednávky spojů veřejné dopravy, a to jak spojů tramvajových a trolejbusových linek v rámci systému městské hromadné dopravy, tak autobusových spojů regionální autobusové dopravy. Výsledky projektu Prodloužení tramvajové tratě na Borská pole přitom budou pozitivně ovlivněny územním rozvojem v dotčeném území, který přinese vyšší přepravní výkony tramvajové dopravy. Udržitelnost ostatních infrastrukturních projektů bude zajištěna minimálně po dobu životnosti vybudované infrastruktury. Totéž platí o obměněném vozovém parku. Lze konstatovat že výstupy, výsledky a dopady projektů jsou udržitelné a dalšími aktivitami dochází k jejich reprodukci.

PO3 Vzdělávání a zaměstnávání, sociální a zdravotní služby

Specifický cíl 3.1 Dostupné vzdělávání

O.3.1.1 Zvýšení kvality a dostupnosti infrastruktury pro vzdělávání vč. bezbariérových opatření

V opatření 3.1.1. byl realizován poměrně velký soubor 43 projektů škol. Z toho 3 projekty zahrnovaly více plzeňských škol najednou.

- Rozvoj technicko - praktického vzdělávání v ZŠ Město Touškov
- Vybudování odborných učeben na ZŠ
- Zkvalitnění výuky v klíčových kompetencích na základních školách v Plzni - etapa I.
- Modernizace výukových učeben na ZŠ T. G. Masaryka Rokycany
- Modernizace odborných učeben technických činností

- Zkvalitnění výuky v klíčových kompetencích na základních školách v Plzni - etapa III.
- Modernizace učeben digitálních technologií, přírodních věd a cizích jazyků Masarykovy ZŠ Horní Bříza
- Odborná učebna digitálních technologií a přírodních věd
- Modernizace vybavení pro zkvalitnění výuky školy
- Modernizace zařízení a vybavení Cvičné kuchyně
- Zkvalitnění výuky přírodovědných předmětů
- Optimalizace jazykové a experimentální výuky na Gymnáziu Blovice
- Stavební úpravy prostor chemie, bezbariérové úpravy - přístavba výtahu a sociálního zařízení
- Rozvoj a modernizace školy pro výuku jazyků na GFK
- Rekonstrukce 2. poloviny budovy č. 6 na dílny, učebny a laboratoře odborného výcviku
- Pořízení vybavení pro strojní dílnu
- Modernizace odborných učeben
- Vybudování odborné přírodovědné učebny a bezbariérového přístupu
- Rekonstrukce odborných učeben a laboratoří biologie a chemie
- Modernizace učeben odborných předmětů v areálu SPŠD Plzeň - Křimice
- Rekonstrukce učeben pro výuku přírodovědných a technických předmětů
- Rekonstrukce laboratoří pro výuku odborných předmětů
- Modernizace učeben včetně zajištění konektivity a bezbariérovosti GaSOŠ Plasy.
- Rekonstrukce učebny cizích jazyků vč. zajištění bezbariérového přístupu
- Modernizace strojních pracovišť pro výuku kovoobrábění
- Rekonstrukce učeben včetně zajištění bezbariérového přístupu
- Rekonstrukce učeben pro obor Informační technologie včetně posílení vnitřní konektivity školy
- Modernizace učeben ZŠ Všeruby
- Technické a přírodovědné vzdělávání v Dobromysli
- Obnovení vybavení školní dílny
- Půdní vestavba a modernizace školy
- Zkvalitnění výuky v klíčových kompetencích na základních školách v Plzni - Etapa II.
- Zkvalitnění výuky v klíčových kompetencích na základních školách v Plzni - 17. ZŠ a MŠ
- Nezvěstice - Vybudování nástavby a přístavby ZŠ II. etapa - Půdní vestavba učebny přírodopisu a matematiky, učebny vaření, učebny informatiky včetně vybavení
- Modernizace učeben cizích jazyků, přírodních věd a odborných řemeslných učeben v Základní škole a mateřské škole Vejprnice
- Modernizace učebny pracovní výchovy
- 7. ZŠ - nástavba budovy školy
- Modernizace vybavení učebny výpočetní techniky
- Modernizace učeben na ZŠ a MŠ generála Pattona Dýšina
- Modernizace a vybavení učeben "Člověk a jeho svět" a "Informatika" v ZŠ Líně
- Rekonstrukce a vybavení odborných učeben VOŠ a SPŠE Plzeň
- Nové jazykové a ICT učebny
- Rekonstrukce podpůrné technologické infrastruktury odborných učeben

Projekty byly realizovány z části na plzeňských základních a středních školách a rovněž v dalších městech a obcích aglomerace (18 projektů). 3 plzeňské projekty pokrývaly aktivity více škol. Všechny projekty byly zaměřeny na vybudování či modernizaci odborných učeben, a to většinou formou přístavby stávající školy či využití doposud nevyužitých prostor (např. formou půdní vestavby). Dále byly projekty realizovány i ve

školách, ve kterých již odborné učebny byly, ale byly vybaveny starým a nefunkčním nábytkem a pomůckami, neměly IT vybavení apod. V rámci těchto projektů tak docházelo pouze k vybavení již existujících odborných učeben. Součástí projektů byla i bezbariérová řešení a řešení konektivity.

Na základě hloubkového rozhovoru bylo potvrzeno, že realizace odborných učeben byla v aglomeraci velmi potřebná. Vznikly učebny na chemii, fyziku, na jazyky, na IT, na některých školách i řemeslné dílny. Učebny nadále fungují a jsou vybaveny špičkovým vybavením, které by si školy bez pomoci ITI nemohly pořídit. Učebny naplnily potřeby cílových skupin, kterými byli nejen žáci škol, ale rovněž pedagogičtí pracovníci. Díky bezbariérovým přístupům se žáci a učitelé s handicapem dostanou i do odborných učeben a všem je tak dostupné kompletní vzdělávání.

Příkladem mohou být případové studie, které byly zpracovány pro ZŠ Chotěšov a 7. ZŠ v Plzni. V obou případech došlo k vybudování nových odborných učeben formou přístavby školy. Z vyjádření ředitelů obou škol jsou s odbornými učebnami spokojeni žáci i učitelé a je znát, že do odborných učeben se rádi chodí učit. Odborné učebny jsou využívány jak k výuce, tak k mimoškolním aktivitám, a to nejen na předměty, pro které jsou primárně určeny. Například učebna IT je využívána i pro výuku jazyků či matematiky a fyziky. Učebny jsou v obou školách plně vytížené, a to nejen v dopoledních hodinách, ale i v hodinách odpoledních v rámci družiny či dalších volnočasových kroužků. V případě 7. ZŠ pak učebny naslouží pouze žákům dané ZŠ ale i dalším dětem z okolí, jsou v nich připravovány programy pro děti z dalších dvou ZŠ a probíhá spolupráce i s MŠ. Z hlediska přínosů nejde jen o vybavenost učeben pro kvalitnější výuku ale i vytvoření kultivovaného prostředí, ve kterém děti pobývají, a které na ně působí velmi dobře. Přínosy jsou i zdravotní, protože v nových prostorách je klimatizace a řízení hladiny CO₂.

Co se týče udržitelnosti, tak odborné učebny, jakož i řemeslné dílny, nemohou existovat samy o sobě a vyžadují vždycky dodatečné náklady na materiál a na vybavení. Pro tyto účely má město Plzeň vyhlášený grant na podporu technického vybavení. V tomto grantu si mohou žádat školy o provozní dotaci a mohou tento grant využívat na financování pořízení dalšího vybavení a spotřebního materiálu do odborných učeben. Školy také kromě těchto větších investičních projektů realizují mnoho menších „měkkých“ projektů financovaných jak z grantového programu města, tak šablon OP VVV/OP JAK či nadace O2.

Na základě zjištěných informací lze konstatovat, že projekty byly účelné, ve všech bylo dosaženo předpokládaných výstupů a výsledků, naplnily potřeby cílových skupin a přispěly ke zkvalitnění vzdělávání v aglomeraci.

Specifický cíl 3.2 Dostupné zaměstnávání

O.3.2.1 Rozvoj nabídky služeb pro podporu zaměstnanosti

V opatření 3.2.1 byly realizovány následující projekty:

- Rozvoj nabídky služeb pro podporu zaměstnanosti
- Umíme a chceme pracovat
- Pracovníci pro Plzeň II.
- Helpstep - program na podporu pracovního uplatnění CS v oblasti audiovizuální produkce
- S jazyky za prací v Plzni a okolí
- Podané ruce na cestě k práci
- HWK 4.0 - Podpora moderních kreativních řemesel a služeb
- Pracovníci pro Plzeň
- RESTART 4.0

V rámci projektů bylo zpravidla poskytováno vzdělávání a poradenské služby pro vybrané cílové skupiny. Cílová hodnota indikátoru 62600 Účastníci, kteří získali kvalifikaci po ukončení své účasti byla naplněna dvojnásobně, z toho se dá usuzovat, že projekty z větší části vedly k dosaženým výstupům a výsledkům.

Z hloubkového rozhovoru s odborníkem na danou oblast vyplynulo, že přínos projektů pro cílové skupiny byl různý. U některých projektů byl přínos větší. Příkladem je velký projekt Síť pro rodinu RESTART 4.0, který navazoval na realizované investiční projekty v oblasti sociálního bydlení. Dále také projekt organizace Grafia S jazyky za prací v Plzni, který měl i inovativní charakter a s výstupy tohoto projektu se pracovalo i v dalších projektech. Tím byla u projektů zajištěna i určitá udržitelnost, protože se vytvořené výstupy (např. vytvořené vzdělávací moduly) daly překlopit do dalších projektů a pokračovat s nimi.

Dalším příkladem je projekt Umíme a chceme pracovat, realizovaný organizací RomPraha z.s. Cílem projektu bylo snížit nezaměstnanost osob značně ohrožených na trhu práce, zvýšit jejich kvalifikaci a pomocí poradenství jim pomoci se lépe orientovat v pracovních nabídkách a reagovat na ně. Projekt se zaměřil především na nezaměstnanost národnostní menšiny Romů, přičemž ale ostatní osoby, splňující kritéria cílové skupiny osob s kumulací hendikepů na trhu práce, rovněž nebyly z projektu vyloučeny.

U jiných projektů byl dopad problematický už svým zaměřením či přínosem pro cílové skupiny (například projekt organizace Helpstep zaměřený na kurzy v oblasti audiovizuálních technologií). Mimochodem v tomto případě šlo o projekt z první vlny OPZ, který nedostal pozitivní stanovisko ŘV ITI, ale ŘO OPZ jej stejně pro financování schválil (o tomto problému je referováno v procesní části této evaluace). Tato situace také ukazuje přidanou hodnotu ITI, protože pokud by bylo respektováno stanovisko ITI, tak by tento projekt neprošel.

Na implementaci daného opatření měl poměrně významný vliv pokles míry nezaměstnanosti v Plzeňském kraji na rekordní minimum v souvislosti s vývojem ekonomiky v první polovině implementačního období v kontrastu se zacílením výzev OPZ na nezaměstnané, které tak neodpovídalo identifikovaným potřebám PMO. O této problematice více pojednáváme u EO 5.3. Ve druhé polovině pak měla zásadní vliv také pandemie Covid-19.

Udržitelnost u neinvestičních projektů financovaných z OPZ není sledována. Udržitelnost projektů tohoto typu je obecně zajištěna tím, že se s jejich výstupy pracuje i po ukončení projektu. To je v případě některých projektů problematické. Jedná se o projekty neziskových organizací, takže pokud daná organizace neobdrží prostředky v rámci nějakého navazujícího projektu či z jiných zdrojů, zpravidla je využívání výstupů ukončeno. Pozitivním příkladem jsou výstupy z projektu S jazyky za prací v Plzni, viz výše.

O.3.2.2 Zvýšení uplatnitelnosti osob ohrožených sociálním vyloučením nebo sociálně vyloučených na trhu práce

V opatření 3.2.2 byly realizovány projekty dvojího typu. Jednak následující projekty zaměřené na sociální začleňování financované z OPZ:

- Rozvoj a zkvalitnění služby Chráněné bydlení Ledovec v kontextu reformy psychiatrické péče
- Už vím proč? - setkávání v týdnu
- Podpora řešení bytové nouze se zapojením soukromých vlastníků bytů na Plzeňsku
- Trénink
- Společně k lepším zítřkům
- Už vím jak? - výjezdní semináře

A dále projekty na sociální podnikání financované z IROP:

- Kopeme za sebe
- Zřízení sociálního podniku Cider Bohemia s.r.o.
- Vybavení pro Statek Raková
- Výstavba provozovny na zdravou výživu

V oblasti sociálního začleňování mohou být příkladem dva navazující projekty „Už vím jak?“ a „Už vím proč?“ realizované organizací Blízký soused z.s. Cílem projektů bylo zvýšení kompetencí osob ohrožených sociálním vyloučením, osob sociálně vyloučených a osob pečujících o malé děti (především z romské

komunity) prostřednictvím osvěty formou pravidelných setkávání v týdnu a výjezdních seminářů ve spolupráci s odbornými lektory v oblastech rodičovských kompetencí a zodpovědnosti, zdraví, sexuální odpovědnosti, zodpovědného přístupu k životu a důležitosti vzdělávání v životě člověka. Díky těmto projektům došlo ke zlepšení atmosféry v komunitě cílové skupiny a ke změně postoje u cílové skupiny - zvýšení přístupnosti k otevřenému dialogu s většinovou společností. Zásadním a inovativním prvkem projektu „Už vím jak?“ byl praktický nácvik dovedností přímo v otevřeném prostoru na veřejných místech. Takto získané znalosti a dovednosti díky spojení s otevřeným prostředím „přímo v praxi“ jsou lépe zapamatovatelné, lze je snáze uchovat v paměti a aplikovat dlouhodobě v běžném životě.

Dalším příkladem je projekt „Společně k lepším zítřkům“ realizovaný RomPraha z.s. Cílem projektu bylo založení a činnost komunitního centra. V komunitním centru byly realizovány projektové aktivity s ohledem na znova začlenění sociálně vyloučených osob z cílové skupiny do společnosti a na trh práce (např. sociální poradenství, vzdělávací programy, motivační kurz, individuální koučink, psychologická péče, terénní práce apod.).

V oblasti sociálního podnikání pak může být příkladem projekt Zřízení sociálního podniku Cider Bohemia s.r.o. Sociální podnik byl založen za účelem vybudování pracovního zázemí pro osoby ze sociálně vyloučených skupin - osoby se zdravotním postižením, osoby, které opustily výkon trestu a vykonávající trest odnětí svobody formou domácího vězení a uchazeče o zaměstnání evidované na Úřadu práce ČR déle než jeden rok. Pro realizaci projektu bylo zapotřebí pořízení technologií, aby podnik mohl zajistit zázemí zaměstnancům vzhledem k jejich specifickým potřebám a obstál v konkurenčním prostředí.

Opatření v obou svých částech se potýkalo s nízkou absorpční kapacitou. Alokace OPZ byla vyčerpána z 54 % a alokace IROP na sociální podniky dokonce pouze z 21 %.

V oblasti sociálního začleňování byl indikátor Kapacita podpořených služeb 4 násobně překročen a celkový počet účastníků sice byl naplněn jen z 66 %, což ovšem stále přesahuje poměrnou část vyčerpané alokace. V tomto ohledu se tedy dá konstatovat, že projekty vedly k plánovaným výstupům a výsledkům.

V oblasti sociálního podnikání indikátor Zvýšení zaměstnanosti znevýhodněných skupin (indikátor 10403) odpovídá podílu vyčerpané alokace, indikátor zvýšení zaměstnanosti obecně (indikátor 10400) pak je naplněn pouze cca z 10 %, což poměrově neodpovídá ani vyčerpané alokaci. Projekty tedy touto optikou vedly v menší míře k plánovaným výstupům a výsledkům. Na druhou stranu se dosáhlo k vyšší míře soukromých investic, než bylo původně plánováno.

Na implementaci opatření v oblasti sociálního začleňování mělo zásadní vliv zacílení výzev OPZ na jiné cílové skupiny, které neodpovídaly identifikovaným potřebám PMO. O této problematice více pojednáváme u EO 5.3. Roli hrála také poměrně nejasná pravidla ŘO OPZ na výklad způsobilosti výdajů a dalších pravidel. Některé projekty schválené ve výzvách nositele na OPZ nebyly podpořeny ze strany ŘO OPZ. U dalších projektů docházelo k výraznému krácení celkových způsobilých výdajů. Jiné, které neobdržely pozitivní stanovisko ŘV, naopak podpořeny z OPZ byly. Zásadní vliv měla také pandemie Covid-19 ve druhé polovině implementačního období.

Na oblast sociálního podnikání měl poměrně významný vliv pokles míry nezaměstnanosti v Plzeňském kraji na rekordní minimum v souvislosti s vývojem ekonomiky v první polovině implementačního období. Se změnou ekonomické situace a snížením nezaměstnanosti na rekordní minimum v první polovině implementace se potřeba sociálního podnikání ukázala jako méně relevantní. V druhé polovině implementačního období se pak projevovaly dopady protipandemických opatření, která měla vliv na sektor služeb, tedy sektor, ve kterém nejvíce sociálních podniků působí. Problémy činila i pravidla veřejné podpory, kdy někteří žadatelé již měli vyčerpaný limit „de minimis“ a obecně podmínky pro daný typ projektů, které se potenciálním žadatelům jevily jako nevýhodné.

Vzhledem k tomu, že v daném opatření nebyla zpracována žádná případová studie, nelze dokumentovat, zda projekty naplňovaly potřeby cílových skupin. Ostatně každý projekt byl zaměřen na jinou cílovou

skupinu, takže by se na základě případové studie stejně nedaly závěry generalizovat.

Co se týče udržitelnosti, tak v oblasti sociální začleňování financovaného z OPZ není udržitelnost sledována. Stejně jako u projektů v oblasti zaměstnávání, jsou realizátory projektů zpravidla neziskové organizace, jejichž působení je vázáno na prostředky daného projektu či jiných zdrojů. Pokud se tedy nenaleznou další zdroje pro financování projektových aktivit, aktivity jsou ukončeny. To je příklad projektu Společně k lepším zítřkům, kdy vybudované Komunitní centrum v roce 2021 ukončilo provoz. Zavedené neziskové organizace však zpravidla připravují navazující projekty pro další programovací období.

Co se týče sociálního podnikání, tam udržitelnost sledovaná je. Například sociální podnik Cider Bohemia s.r.o. nadále na trhu působí.

Specifický cíl 3.3 Dostupné sociální a zdravotní služby

O.3.3.1 Zvýšení kvality a dostupnosti služeb vedoucích k sociální inkluzi

V opatření 3.3.1 byly realizovány následující projekty:

- Rozdělení velkometrážních bytů pro účely sociálního bydlení v Plzni
- Využití potenciálu spolkového nájemního sektoru pro potřeby sociálního bydlení v Plzni
- Nájemní sociální bydlení Plzeň - Bory
- Zavedení sociálního bydlení v Dobřanech
- Rozšíření sociálního bydlení v Dobřanech
- Profesionální sociální služby dostupné v Metropolitní oblasti Plzeň
- Rekonstrukce a dovybavení Mezigeneračního a dobrovolnického centra TOTEM, z.s.
- Úpravy bytového domu U Radbuzy 8 pro účely sociálního bydlení v Plzni
- Vybavení osobními automobily pro sociální služby Diecézní charity Plzeň
- Vozidlo pro Sociálně terapeutické dílny Pohodička v Rokycanech
- Užitékovo vozidlo pro osoby se specifickými potřebami
- Centrum pro poskytování sociálních služeb Dobřany
- Centrum služeb pro osoby bez přístřeší - Wenzigova ulice, Plzeň
- Mobilita v sociálních službách Diakonie Západ - Plzeňská metropolitní oblast ITI
- Rekonstrukce a dovybavení Mezigeneračního a dobrovolnického centra TOTEM, z.s. - II

Z toho 9 projektů bylo zaměřeno na infrastrukturu sociálních služeb a 6 projektů na sociální bydlení. Většina projektů byla realizována přímo v Plzni, menší množství pak v jejím zázemí. Projekty infrastruktury sociálních služeb se zaměřovaly na různé cílové skupiny.

Případová studie byla zpracována na projekt Centrum služeb pro osoby bez přístřeší - Wenzigova ulice, Plzeň realizovaný v jádrovém městě Plzni. V oblasti sociálního bydlení byla zpracována případová studie na projekt Zavedení sociálního bydlení v Dobřanech, který byl realizován v menším městě v zázemí aglomerace.

V rámci projektu Centrum služeb pro osoby bez přístřeší - Wenzigova ulice, Plzeň byly vybudovány 2 nové objekty sociálních služeb. Jeden přístavbou stávajícího provozu Domova sv. Františka a druhý výstavbou azylového domu Patronus v sousedství. Díky tomu byly rozšířeny 2 sociální služby – noclehárna a nízkoprahové centrum a 1 byla nově zaregistrována – azylový dům. Celkově došlo k navýšení kapacity 3 podpořených sociálních služeb o 57 míst. Objekty byly přizpůsobeny potřebám pro kvalitní poskytování sociálních služeb (vybudování zázemí pro personál, oddělení ambulantních a pobytových služeb, uzpůsobení specifickým potřebám žen, bezbariérový přístup pro osoby s handicapem, umožnění vstupu osobám se závislostí na alkoholu).

Služby noclehárny a nízkoprahového centra jsou v podstatě jedinými službami svého druhu v Plzni i v jejím širokém okolí. Jejich naplněnost je tak odpovídající této jedinečnosti. Novou službou je azylový dům s velmi výraznými charakteristikami, které jsou nové nejen v Plzni, ale v rámci celé republiky. V rámci této

služby je poskytován zvýšený objem sociální práce, za účelem začlenění klientů zpět do společnosti (včetně nalezení odpovídajícího bydlení po odchodu z azylového domu). V současné době je azylový plně obsazen, i když samozřejmě dochází k určité obměně klientů. Na místa v azylovém domě existuje pořadník, takže pokud někdo z domu odejde, jeho místo je v přiměřeném časovém horizontu opět obsazeno. Na příkladu tohoto projektu lze konstatovat, že cíl a účel projektu byly naplněny a rovněž byly naplněny potřeby cílových skupin.

Provoz noclehárny a nízkoprahového centra zajišťuje Oblastní charita města Plzeň, azylového domu pak Armáda spásy. Financování těchto registrovaných služeb je zajištěno ze státního rozpočtu prostřednictvím Plzeňského kraje. Částečně se na provozu podílí město Plzeň. Udržitelnost výstupů projektu je tak zajištěna. Díky navazujícím projektům je také zajištěna lepší prostupnost sociálních služeb.

Projekt rozšíření kapacit sociálních služeb pro osoby bez domova má velmi silnou vazbu na další aktivity v oblasti rozvoje sociálního bydlení, jelikož podporuje prostupnost celého systému podpory začlenění sociálně vyloučených osob do společnosti. Projekt působí v synergii s O.3.2.2 zaměřeným na zvýšení uplatnitelnosti osob ohrožených sociálním vyloučením nebo sociálně vyloučených na trhu práce, v rámci kterého bylo realizováno několik projektů neziskových organizací zaměřených podporu pracovního uplatnění, a to opět z hlediska prostupnosti celého systému sociální inkluze.

V oblasti sociálního bydlení byly realizovány 4 projekty přímo v Plzni a 2 pak v Dobřanech. V dané oblasti se projevil nedostatek vhodných projektových záměrů především pak v menších sídlech aglomerace. Tento nedostatek projektových záměrů byl způsobem změnou podmínek pro předkládání a realizaci projektů nebo chybějící oporou v národní legislativě. Potenciální žadatelé původně plánovaný záměr nepřeložily z důvodu obavy z příliš velké rizikovosti (dlouhá udržitelnost sociálního bydlení) nebo kvůli pravidlům veřejné podpory. Tyto podmínky ve výsledku potenciálním žadatelům znemožnily předkládat smysluplné projektové záměry.

Přesto lze konstatovat, že realizované projekty dosáhly předpokládaných výstupů a výsledků a rovněž naplnily potřeby cílových skupin. Příkladem jsou projekty Zavedení sociálního bydlení v Dobřanech a Rozšíření sociálního bydlení v Dobřanech. Město Dobřany má poměrně velký obecní bytový fond, vč. kapacit sociálního bydlení. Sociální byty byly určeny převážně seniorům a osobám zdravotně postiženým. Díky projektu došlo k rozšíření nabídky i pro další cílovou skupinu - osoby nacházející se v bytové nouzi. Pro danou cílovou skupinu bylo zajištěno dostupné bydlení, které představuje základní prvek pro řešení všech dalších problémů (dluhy, nezaměstnanost, rodinné vztahy, psychický a zdravotní stav apod.). Umístěním sociálního bydlení přímo na náměstí v Dobřanech znamená pro obyvatele těchto bytů bezprostřední dostupnost sociálního pracovníka a dostupnost následujících sociálních služeb: Občanská poradna a Nízkoprahové centrum. Pro naplnění účelu projektu je důležitá synergie s projektem vybudování Centra sociálních služeb, v rámci kterého je uživatelům bytů poskytována sociální práce nezbytná pro dosažení cílů sociální inkluze.

V současné době jsou sociální byty plně obsazené, a to jak rodinami, tak jednotlivci (v závislosti na velikosti jednotlivých bytů). Díky poskytované sociální práci došlo ke stabilizaci nepříznivé situace uživatelů sociálních bytů. Obyvatelé bytů si našli práci a mají větší šance na volném trhu s byty. Projekt tak přispěl k sociální inkluzi ve městě.

Kapacity sociálního bydlení jsou ve městě nyní dostačující. Projekt přispěl k rozšíření nabídky pro další cílové skupiny. Kapacity sociálních bytů jsou plně vytíženy. Udržitelnost projektu je dána podmíněčně dotačním programem, takže sociální byty nadále fungují a jejich nabídka doplňuje celý systém dostupného bydlení.

Z hloubkového rozhovoru s pracovníkem odboru sociálních služeb Magistrátu města Plzně vyplývá, že i projekty v oblasti sociálního bydlení v Plzni bylo dosaženo předpokládaných výstupů a výsledků, a to rovněž v návaznosti na poskytování sociální práce a sociálních služeb.

Lze tak konstatovat, že projekty v oblasti budování sociálního bydlení naplnily svůj účel a potřeby cílových skupin. Jejich udržitelnost je zajištěna z rozpočtu obcí a je podpořena výkonem sociální práce a poskytováním dalších sociálních služeb.

PO 4 Technická infrastruktura a životní prostředí

Specifický cíl 4.1 Zajištění protipovodňové ochrany a čištění odpadních vod

O.4.1.1 Výstavba a rekonstrukce retenčních nádrží, sběračů a kanalizací

V opatření 4.1.1 byly realizovány celkem 4 projekty:

- Retenční nádrž Vinice
- Odkanalizování Lhoty
- Odkanalizování Lhoty II
- Kanalizace splašková v obci Nekmíř

Projekt retenční nádrž Vinice řešil problém způsobený odtokem dešťových vod z jednotné kanalizační sítě, která odvodňuje sídliště Vinice a oblast kolem Kotíkovské ulice s částí zástavby západně od ulice Karlovarské. Přestavba této kanalizační sítě na síť oddílné kanalizace je obtížně proveditelná. Jako vhodnější řešení se ukázalo vybudování retenční nádrže zadržující nadměrné množství dešťových vod v uzavřeném profilu řešených dílčích kanalizačních povodí. Díky realizaci projektu již při intenzivních deštích nedochází k zahlcení kanalizačních stok a čistírny odpadních vod a odlehčování namíchaných dešťových a splaškových vod do vodních recipientů. Tím je zajištěna ochrana vodních recipientů od znečištění zředěnými splaškovými vodami a zajištěna vyšší jakost vod ve vodních tocích i plochách i při intenzivních deštích. Dále retenční nádrž přispívá ke zpomalení povodňové vlny v dotčeném povodí.

Projekty Odkanalizování Lhoty a Odkanalizování Lhoty II spočívaly ve vybudování splaškové kanalizace zapojené stokovou sítí do centrální ČOV Plzeň. Díky tomu byla zajištěna centralizovaná likvidace splaškových vod této okrajové a přitom intenzivně se rozvíjející části města, čímž došlo k předcházení problémů způsobených decentralizovanou likvidací splaškových vod (průsaky splaškových vod ze septiků, vyvážení splaškových vod v rozporu s legislativou apod.).

Projekt Kanalizace splašková v obci Nekmíř spočíval v dostavbě větší části splaškové kanalizace a z výstavby ČOV.

Integrované řešení O4.1.1 Výstavba a rekonstrukce retenčních nádrží, sběračů a kanalizací spočívá v aktivitách které mají jednak pozitivní vliv na jakost vod v povodí Berounky, která odvodňuje Plzeňskou aglomeraci, jednak přispívají k odstranění vnitřního infrastrukturního dluhu vodohospodářské soustavy, který je výsledkem dlouhodobého podfinancování obnovy a rozvoje vodovodů a kanalizací. Dopadem projektů je jednak dílčí zvýšení jakosti vody ve vodních recipientech, jednak dílčí zvýšení kvality a rozsahu sítě kanalizací v aglomeraci.

Realizace projektu Retenční nádrž Vinice vedla k uspokojení potřeb obyvatel dotčeného území (kanalizačního povodí) zajištěním náležité likvidace jimi produkovaných splaškových vod bez nutnosti realizovat nákladnou přestavbu sítě jednotné kanalizace na oddílnou, se kterou by se pojila také dočasná negativa v důsledku rozsáhlých stavebních prací. Zároveň došlo k dílčímu zvýšení jakosti vody ve vodních recipientech s pozitivním vlivem na životní prostředí v území a k dílčímu omezení povodňových vln s pozitivním vlivem na obyvatele území níže v povodí (zejména blízko pod odlehčovacími komorami). U ostatních projektů došlo vybudováním splaškové kanalizace v dosud neodkanalizovaných územích k zajištění likvidace splaškových vod v souladu s platnou legislativou bez nutnosti pravidelného vyvážení.

Výstupy výsledky a dopady realizace projektů v O4.1.1 jsou udržitelné po celou dobu technické životnosti vybudované infrastruktury. Přínosy vybudované infrastruktury tak budou přetrvávat v horizontu vyšších

desítek let. Lze předpokládat že v souladu s fungováním vodního hospodářství dojde na konci období technické životnosti nově vybudované infrastruktury k její cyklické obnově. Tím bude zajištěna v podstatě trvalá udržitelnost výstupů výsledků a dopadů realizace.

5.4. Účinnost intervencí a neplánované účinky

EO 3.4. Do jaké míry byly finanční prostředky na intervence vynaloženy účinně a do jaké míry přinesly i neplánované (pozitivní i negativní) účinky?

5.4.1. Účinnost vynaložených finančních prostředků

Účinnost finančních prostředků, tj. adekvátnost výstupů a výsledků projektu ku vynaloženým finančním prostředkům, je daná limity pro některé podporované aktivity stanovenými výzvami a jednotkovými náklady, které na jednotlivé podporované aktivity byly stanoveny.

U ostatních projektů je účinnost daná tím, že v rámci projektů docházelo k zadávání zakázek v souladu s Pravidly pro zadávání veřejných zakázek. Tím byly ceny v místě a čase obvyklé ověřeny.

Pro hlubší rozbor účinnosti vynaložených finančních prostředků v jednotlivých tematických oblastech není k dispozici potřebná datová základna a evaluace tohoto typu překračuje rámec ex-post evaluace ITI. Následující text poskytuje pouze orientační zhodnocení situace v jednotlivých oblastech podpory.

V oblasti spolupráce výzkumných subjektů ve VaVal došlo k naplnění indikátorů a z tohoto pohledu tak lze konstatovat, že dosažené výstupy a výsledky spíše odpovídají výši vynaložených prostředků. Je však nutné upozornit, že u účinnosti výsledků výzkumných projektů do značné míry záleží na navazujících aktivitách, tedy na pokračování výzkumných aktivit a spolupráce podpořených subjektů a zavádění výsledků výzkumu do praxe. Tyto výsledky a dopady podpořených výzkumných aktivit se mohou projevit až v dlouhodobém horizontu, který touto evaluací nelze postihnout. Pozitivní skutečností je, že na některé z podpořených projektů navazují další projekty v současném programovém období a tím dochází k reprodukci jejich výsledků.

Poměrně nákladné bylo budování infrastruktury a aktivit veřejných inovačních center. O účinnosti podpory těchto projektů ovšem svědčí skutečnost, že kapacity Technologického parku DRONET – Světovar byly zcela naplněny firmami v podporovaném segmentu trhu a jsou dále rozšiřovány v navazujících projektech.

V případě projektů na podporu podnikání nebyly zaznamenány žádné informace o tom, že by podpora jako taková nebyla účinná. Respondenty ovšem bylo poukázáno na to, že projekty na podporu jednotlivých firem nemají integrovaný charakter a do budoucna by v rámci nástroje ITI bylo vhodné soustředit podporu na veřejných vědecko-technologických parků a jejich aktivity.

V případě projektů v oblasti mobility se oslovení experti shodli na tom, že podpora v oblasti budování přestupních terminálů, rozvoje cyklodopravy a městských drážních systémů byla účinná. Například v případě přestupního uzlu Šumavská lze vzhledem k poslednímu zjištěnému údaji o obratu cestujících (přes 2 mil. V r. 2023) konstatovat, že přepravní výkony jsou v přepočtu na vynaložené prostředky (CZV 111 mil. Kč) realizace terminálu marginální. Důležitá skutečnost je, že realizovaný projekt navazuje na řadu dalších mnohem nákladnějších intervencí, které dále zhodnocuje. Také u ostatních projektů přestupních terminálů lze konstatovat, že vynaložené prostředky zhodnocují nebo budou zhodnocovat investice do nadřazené infrastruktury a zároveň mají synergický efekt vůči dalším intervencím v oblasti veřejné dopravy.

V případě cyklostezek, byla účinnost zajištěna mimo jiné kritérii danými nositelem ITI, který stanovil kritérium maximálních nákladů na km cyklostezky. Ceny pořízených cyklostezek se tak pohybují v cenách

v obvyklém rozmezí a bylo dosaženo uspokojivé účinnosti.

Efektivitu výdajů na realizaci drážní infrastruktury lze demonstrovat na projektu Prodloužení tramvajové trati na Borská pole. Efektivita byla prověřena prostřednictvím CBA, a prosazována v rámci výběrového řízení na zhotovitele stavebních prací. Vzhledem k výše uvedeným pozitivním přínosům výsledkům a dopadům realizace projektu i souvisejících projektů lze konstatovat, že dosažené výstupy i výsledky odpovídají výši vynaložených prostředků. Zhodnocení vynaložených výdajů bude ovšem také závislé na dopravní politice ve městě Plzni i širší aglomeraci. Intenzita využívání vybudované infrastruktury bude odvislá mimo jiné od způsobu regulace dopravy v klidu ve městě Plzni. Pokud budou v celém městě zavedeny zóny placeného stání s dostatečným zpoplatněním, budou vytvořeny podmínky pro další růst využívání rozšířené tramvajové trati i souvisejících terminálů.

V oblasti infrastruktury pro vzdělávání, sociální služby a sociální bydlení se respondenti hloubkových rozhovorů, jakož i realizátoři projektů, shodli, že v rámci projektů bylo dosaženo adekvátních výstupů a výsledků. Jedná se o trvalé investice, na které se dá navázat další rozvoj v daných tematických oblastech. To dokazují i případové studie jednotlivých projektů.

Co se týče projektů zaměřených na zaměstnávání a sociální inkluzi financovanými z OPZ, byly pro tyto podporované aktivity zpravidla dány limity způsobilých výdajů a obecně poměrně přísná pravidla způsobilosti. Tento přístup tak zajistil uspokojivou účinnost daných projektů.

Výstupy a výsledky projektů realizovaných v rámci O.4.1.1 předčily plánované cílové hodnoty. Z pohledu poměru výdajů a cílových hodnot indikátorů tak došlo k naplnění účinnosti vynaložených prostředků, která byla plánována v rámci přípravy ISg. Posouzení efektivity výdajů v rámci realizace jednotlivých projektů je nad rámec této evaluace. U nejnákladnějšího projektu retenční nádrže Vinice došlo realizací projektu k vyřešení problému přetěžování kanalizací a čistírny odpadních vod dešťovými vodami ekonomicky účinněji, než pokud by došlo k přestavbě jednotné kanalizace na kanalizaci oddílnou v dotčeném kanalizačním povodí.

5.4.2. Nepředpokládané pozitivní a negativní výsledky projektů

U některých projektů byly identifikovány i nepředpokládané pozitivní výsledky. Ty jsou dokumentovány následujícími příklady.

V rámci případové studie projektu „Aplikace moderních technologií v medicíně a průmyslu“ byl zdokumentován neplánovaný pozitivní účinek ve vypořádání se řešitele s „covidovým“ obdobím, kdy se řešitelský tým dokázal stmelit a dohnat mírný skluz v plnění výzkumných cílů. V tomto období výzkumný tým pracoval převážně na bázi „home office“, kdy se soustředil na matematické modelování a písemné výstupy projektu.

Neplánovaným negativním výsledkem byla snížená produktivita výzkumné práce z důvodu vysoké administrativní zátěže vyplývající z podmínek a požadavků poskytovatele dotace. Ta se přitom prohloubila s novým dotačním obdobím (OP JAK) zejména v prokazování způsobilosti dodavatelů, denních výkazů práce atp. To jsou činnosti, které neúměrně zatěžují celý tým včetně výzkumných pracovníků (mj. podklady pro nákupy specializovaných přístrojů musí připravit sami odborníci, stejně tak i denní výkazy práce).

Dle případové studie vybudování „Technologického parku DRONET“ je nepředpokládaným pozitivním výsledkem to, že dronové technologie, které jsou rozvíjeny firmami využívajícími Technologický park DRONET, jsou nasazovány ve stále více aplikacích, a to i tam, kde to ještě před několika lety nikdo nečekal. Příkladem je rozvoj využívání dronů hasiči při vyhledávání ohnisek požárů, dokumentace dopravních nehod za využití dronových technologií, monitoring nosných prvků staveb při stavebně-technických průzkumech, využívání podvodních dronů pro monitoring mostních konstrukcí apod.

Dle případové studie terminálu Šumavská je nepředpokládaným negativním výsledkem to, že vzhledem k vysoké poptávce po využívání terminálu a vysokému počtu linek zajišťujících na terminál, má terminál dnes již nedostačující kapacitu. Tento nedostatek ovšem bude odstraněn dalšími etapami budování terminálu.

Neplánovaným pozitivním výsledkem bylo zvýšení atraktivity dotčeného území. Realizací terminálů a modernizace železniční stanice Plzeň hlavní nádraží se zvýšila atraktivita okolních okrsků města pro investory a developery. Realizované developerské projekty přitom zvýší počet uživatelů území a tím pádem i poptávku po veřejné dopravě.

Ne zcela očekávaným pozitivním výsledkem projektu „Prodloužení tramvajové tratě na Borská pole včetně souvisejícího terminálu“ je zvyšování počtu spojů regionální autobusové dopravy, které využívají vybudovanou infrastrukturu. Pozitivním výsledkem je také městotvornost vybudované tramvajové trati. Od doby, kdy byla realizace tramvajové trati známá, došlo k urychlení přípravy developerských projektů v jejím okolí.

Příkladem nepředpokládaného pozitivního výsledku v projektech infrastruktury škol je jejich bezbariérové zpřístupnění, které není kvitováno pouze žáky škol (což byl plánovaný účinek), ale i veřejností v případě využití škol jako volebních místností (neplánovaný účinek).

Díky zrealizovaným projektům odborných učeben také vznikla myšlenka budování malých technologických center, která by propojila oborné učebny do malého výrobního centra a umožňovala práci na určitém produktu v celém jeho životním cyklu. Jde v podstatě o obdobu centra robotiky, které je provozované Správou informačních technologií, a jsou v něm poskytovány vzdělávací programy pro mateřské a základní školy a další kroužky. Technologická centra by však kromě IT učeben s počítači, softwarem a 3D tiskárnami zahrnovala i řemeslné dílny, kde by se obory propojily a žáci si mohli výrobky skutečně mechanicky vyrobit a vyzkoušet. Tato centra vznikla již na 2 školách.

Dále vznikla myšlenka školy vybavit virtuální realitou, která by umožnila si vyzkoušet i věci, které se do odborných učeben prostorově nevejdou. Díky této myšlence lze posunout dále využití odborných učeben. Některé školy již jsou takto vybaveny (z rozpočtu města) a bylo by přínosné, kdyby se na financování virtuální reality zaměřilo další ITI.

Dalším nepředpokládaným přínosem realizace odborných učeben byl vznik bilingvních škol. Do realizace projektů z ITI nebyla v Plzni žádná škola s bilingvní výukou. Dnes díky realizaci jazykových učeben jsou v Plzni již 3 školy s touto výukou.

V neposlední řadě pozitivním účinkem projektů v oblasti zvyšování kapacity škol a sociálních služeb bylo rovněž zlepšení fyzického vzhledu částí měst, kde byly tyto projekty realizovány.

5.5. Naplňování specifických cílů ISg

EO 3.5. Do jaké míry naplňovaly cíle jednotlivých intervencí (projektů) specifický cíl příslušného opatření ISg, tj. vedly k dosahování specifických cílů ISg?

Specifické cíle ISg mají poměrně široký záběr a pokrývají problémy identifikované v analytické části ISg. Zároveň je však třeba vzít v úvahu, že pro nástroji ITI nebylo umožněno čerpat ze všech specifických cílů operačních programů a také nebylo dosaženo původního záměru multizdrojového financování (tj. včetně veřejných prostředků na národní či regionální úrovni a prostředků soukromého sektoru). ISg byla v určité fázi přípravy zásadním způsobem zredukována tak, aby v ní zůstala pouze opatření jednotlivých OP určená pro ITI. Obdobným způsobem pak byla zredukována i plánovaná integrovaná řešení. Ačkoliv tedy byla snaha, aby vybrané projekty naplňovaly cíle ISg, je třeba mít při hodnocení naplňování specifických cílů na paměti, že se bohužel jedná pouze o výšeč původních záměrů, protože velké množství záměrů nešla přes ITI a byla realizována individuálně nebo vůbec.

Rovněž obecně není možné očekávat, že během jednoho programovacího období se zcela naplní cíle ISg identifikované na základě problémů a potřeb aglomerace. Jde jak o finanční hledisko, kdy alokace by musela být násobně vyšší, tak i o hledisko časové, kdy nelze problémy vyřešit během jednoho programovacího období. Roli zde hraje také mnoho jiných externích faktorů (vývoj ekonomiky, tržní chování soukromého sektoru, demografické trendy, nastavení pravidel např. pro dopravu v klidu apod.). Lze ale konstatovat, že projekty přispěly k řešení některých identifikovaných problémů a potřeb. Výhodou nástroje ITI je právě kontinuita, takže pokud budou ITI pokračovat v dalších obdobích bude postupně docházet i k naplňování cílů.

5.5.1. SC 1.1. Zvýšení přínosů výzkumu pro společnost a rozvoj oborů s vysokou přidanou hodnotou

Věda, výzkum a inovace

Specifickým cílem v této oblasti bylo posílit spolupráci subjektů v oblasti výzkumu, vývoje a inovací a zajistit kvalitní služby podpůrné infrastruktury. Cílem bylo navázání spolupráce jak mezi Západočeskou univerzitou a Lékařskou fakultou Univerzity Karlovy, tak mezi dalšími výzkumnými organizacemi a průmyslovými podniky v metropolitní oblasti. Mělo být podporováno provázání různých oborů (např. technických oborů s medicínou) a využití potenciálu multidisciplinární spolupráce napříč neziskovým i komerčním sektorem v nových i tradičních oblastech výzkumu, vývoje a inovací PMO.

V této oblasti se realizovaly projekty v rámci Opatření 1.1.1 Posílení partnerství a spolupráce výzkumných subjektů ve vývoji, výzkumu a inovacích a podopatření POP 1: spolupráce výzkumných subjektů na mezioborových projektech včetně rozvoje strategických internacionálních partnerství s výzkumnými organizacemi; efektivní využití výzkumné infrastruktury. Projektové záměry, které spadají do této oblasti, byly podporovány v rámci OP VVV ve výzvách zaměřených na předaplikační výzkum.

V podopatření POP 2: rozvoj inovačních sítí pro zvýšení intenzity výzkumných a vývojových aktivit mezi podnikatelskou a výzkumnou sférou nakonec nebyl žádný projekt realizován.

V rámci opatření bylo realizováno 6 projektů předaplikačního výzkumu, jejichž nositeli byla především univerzitní pracoviště, ale také soukromé firmy. V rámci projektů spolupráce přitom tito nositelé spolupracovali s dalšími regionálními aktéry, mj. pak těmi, které mohou výsledky realizovaného výzkumu ověřit v praxi. Kromě samotných výsledků a výstupů tak klíčovým přínosem projektů bylo navazování a prohlubování spolupráce mezi subjekty v oblasti výzkumu a vývoje, i subjekty z aplikační sféry. V některých případech realizované projekty přispěly k vytvoření multidisciplinárních výzkumných týmů, které fungují i nadále (např. projekt Aplikace moderních technologií v medicíně a průmyslu), dále byly generovány, či prohloubeny vazby mezi různými aktéry, které mohou být užitečné i po odeznění

podpory implementované v rámci hodnocené ISg. V optimálním případě pak dojde k tomu, že dosažené výzkumné výsledky budou užítkovány v praxi a komercializovány, či vytvořená kooperace mezi různými subjekty bude fungovat i nadále a povede k další spolupráci mezi výzkumnou a aplikační sférou. Tím dochází k naplňování jak Specifického cíle 1.1 Zvýšení přínosů výzkumu pro společnost a rozvoj oborů s vysokou přidanou hodnotou, tak Strategického cíle Plzeňská metropolitní oblast – Evropské centrum techniky.

Podpora podnikání

Cílem v této oblasti bylo vytvoření kvalitních podmínek pro vznik nových a rozvoj stávajících podniků zabývajících se moderními odvětvími a technologiemi a posílení inovační výkonnosti firem v aglomeraci a zvýšení jejich konkurenceschopnosti. Konkurenceschopnost je přitom potřeba zvyšovat prostřednictvím využívání specifického know-how, které vzniká spoluprací akademického a výzkumného sektoru.

Veškeré projektové záměry, které jsou zaměřené na podporu podnikání, byly v rámci jednotlivých opatření ISg předkládány do OPPIK. Projektové záměry přispívaly k naplnění specifického cíle v následujících dvou opatření:

- O.1.1.2 Rozvoj a podpora moderních oborů a technologií,
- O.1.1.3 Rozvoj infrastruktury pro výzkumné a inovační účely.

V rámci uvedené oblasti byly realizovány projekty zaměřené na budování infrastruktury veřejných vědecko-technologických parků, poradenskou podporu firem, rozvoj infrastruktury vývoje produktů a zahájení výroby inovovaných produktů podpořených firem. Předkladateli projektů byly veřejné vědecko-technologické parky a soukromé společnosti, mezi nimi pak zejména společnosti aktivní v oblasti inovací. V rámci uvedených oblastí bylo realizováno celkem 9 projektů.

K naplňování specifického cíle velmi intenzivně přispívaly zejména projekty rozvoje veřejných vědecko-technologických parků. Největší projekt - Technologický park DRONET- Plzeň Světovar, přispěl k dalšímu rozvoji aktivit v oblasti dronových technologií. O jeho úspěšnosti svědčí plné obsazení vybudovaných prostor subjekty z podporovaného odvětví i realizace dalších etap technologického parku. Úspěšné je také podpořené Podnikatelské a inovační centrum BIC Plzeň, které dlouhodobě poskytuje služby pro podnikatelské subjekty v Plzni a které se postupně i s využitím dotační podpory stále rozvíjí.

K naplňování specifického cíle v určité míře přispívají také projekty rozvoje infrastruktury soukromých firem pro výzkumné a inovační účely (Opatření 1.1.3), které zahrnovaly jednak budování výzkumné infrastruktury, jednak zahájení výroby inovovaných produktů prostřednictvím vybudování potřebných výrobních kapacit. Tyto projekty však zpravidla postrádaly integrovaný charakter a není tak využit potenciál ITI.

Diskutabilní jsou přínosy projektů zaměřených na poradenskou podporu firem. Jednalo se o finančně méně nákladné projekty sestávající mj. v zavádění standardů ISO do procesního řízení společností. Jednalo se opět o projekty, které neměly integrovaný charakter, navíc se sporným dopadem na naplňování Specifického cíle 1.1 Zvýšení přínosů výzkumu pro společnost a rozvoj oborů s vysokou přidanou hodnotou. Je otázkou, zdali by tento typ projektů měl být podporován prostřednictvím nástroje ITI.

Celkově lze konstatovat, že realizované projekty v oblasti Podpora podnikání přispívaly k naplňování Specifického cíle 1.1 Zvýšení přínosů výzkumu pro společnost a rozvoj oborů s vysokou přidanou hodnotou, tak Strategického cíle Plzeňská metropolitní oblast – Evropské centrum techniky v rozličné míře. Nejvíce k němu přispívaly projekty veřejných vědecko-technologických parků, které mají také jako jediné zjevně integrovaný charakter.

5.5.2. SC 2.1 Rozvoj páteřní sítě regionální silniční infrastruktury na navazující síť TEN-T

Cílem bylo zvýšení regionální mobility prostřednictvím budování obchvatů a napojení metropolitní oblasti s cílem zvýšit konektivitu k síti TEN-T, odstranění rizikových míst na komunikacích a zlepšení dopravní

dostupnosti Plzně pro obyvatele celé metropolitní oblasti. Tímto mělo dojít ke zvýšení dostupnosti služeb a zvýšení atraktivity území pro podnikatelské aktivity.

V rámci tohoto specifického cíle byl plánován především projekt Městského okruhu úsek Křimická – Karlovarská. Během implementace ISg se však ukázalo, že finanční nároky tohoto projektu přesahovaly alokaci určenou pro strategii ITI, a navíc projekt uspěl se žádostí v individuální výzvě IROP č. 70. Z toho důvodu nebyl tento projekt realizován přes nástroj ITI. V daném specifickém cíli, opatření 2.1.1, tak byla vynulována celá alokace a související indikátory 72210, 72200 a 72203;.

Ačkoliv projekt byl realizován mimo nástroj ITI, představuje i tak významný příspěvek k naplnění specifického cíle a má celokrajský dopad. Je zřejmé, že projekty tohoto typu mají významný integrovaný charakter a bylo by vhodné na ně navázat dalšími projekty jak v oblasti dopravy, tak v dalších souvisejících tématech (v tomto případě šlo o projekty v oblasti O.4.1.1.). Bohužel však jak malá alokace pro ITI, tak nastavení celého systému integrovaných nástrojů, kdy integrovanost není důsledně realizována napříč tématy a multizdrojově, toto prozatím příliš neumožňuje.

5.5.3. SC 2.2: Zvýšení podílu udržitelných forem dopravy

V rámci specifického cíle byly realizovány 6 typů projektů/intervencí, jejichž přínos pro naplňování specifického cíle nebyl vždy shodný:

- Vybudování a modernizace přestupních terminálů (4 projekty)
- Vybudování záchytných parkovišť P+R (2 projekty)
- Výstavba cyklostezek a cyklotras (9 projektů)
- Novostavba tramvajové trati (1 projekt)
- Modernizace / obnova městské drážní infrastruktury (2 projekty)
- Nákup nízkopodlažních trolejbusů (3 projekty)

Pro každý typ projektu/intervence je provedeno stručné vyhodnocení toho, zda a v jaké míře přispěly k dosažení specifického cíle.

Terminály a parkovací systém

Cílem v této oblasti bylo zajištění návaznosti různých druhů dopravy pro efektivní veřejnou linkovou dopravu umožňující účelné propojení ploch bydlení, ekonomických aktivit, občanského vybavení, a dalších ploch s požadavky na kvalitní životní prostředí. Vytvoří se tak podmínky pro rozvoj účinného a dostupného systému, který bude poskytovat obyvatelům rovné možnosti mobility a dosažitelnost v území.

Zrealizované 4 projekty vybudování přestupních terminálů a 2 záchytných parkovišť P+R měly za cíl především zvýšení podílu veřejné dopravy na přepravních objemech, protože je Plzeň negativně postižená intenzivní IAD, a proto je třeba obyvatelům nabídnout kvalitní alternativu. Realizované projekty jednoznačně přispěly k:

- zlepšení přestupních vazeb mezi různými druhy veřejné dopravy i mezi ní a individuální automobilovou dopravou;
- zvýšení komfortu a kvality přepravy pro cestující veřejnost;
- zvýšení bezpečnosti cestujících při přestupu mezi jednotlivými druhy dopravy;
- zrychlení přestupů a celkové zefektivnění organizace dopravy;
- celkové zvýšení atraktivity veřejné dopravy v plzeňské aglomeraci;
- motivaci obyvatel opustit individuální automobilovou dopravu.

Terminál Šumavská přispěl k výraznému zlepšení přestupních vazeb mezi regionální autobusovou dopravou železniční dopravou a městskou hromadnou dopravou v Plzni. Dále jeho vybudování vedlo ke zvýšení počtu spojů regionální autobusové dopravy z dotčených území do centra Plzně. V neposlední řadě

mohou cestující v tomto terminálu využívat velmi kvalitní doprovodnou infrastrukturu, kterou terminál sdílí s železniční stanicí Plzeň hlavní nádraží. Terminál Šumavská přitom zhodnocuje realizované investice do železniční stanice Plzeň hlavní nádraží, která byla přestavěná na jednu z nejmodernějších a uživatelsky nejprívětivějších centrálních železničních stanic v Česku. Tím vším vytváří podmínky pro zvýšení podílu veřejné dopravy na dělbě přepravní práce. O pozitivních vlivech projektu na naplňování specifického cíle svědčí neustále se zvyšující obrát cestujících na terminálu.

Také terminál Kaplířova-Dobřanská přispěl k výraznému zatraktivnění veřejné dopravy v přepravních relacích, které obsluhuje. Terminál navazuje na souběžně vybudovanou tramvajovou trať, kterou tak zhodnocuje. Díky prodloužení tramvajové trati a souvisejícím vybudování terminálu v sousedství silnice I/27 se výrazně zlepšila dostupnost linek tramvajové dopravy pro cestující, kteří do území dojíždějí z jižního zázemí Plzně. Ti už nemusejí dojíždět autobusovými spoji až do centra města, ale mohou na terminálu přestoupit na tramvajové spoje. Díky tomu se pro ně zkvalitnila dostupnost centra Plzně a dalších cílů dopravy, protože se výrazně snížilo ovlivnění jejich přepravy dopravními kongescemi. Díky související optimalizaci dopravy a snížení zbytných výkonů regionální autobusové dopravy, která už nemusí zajišťovat do centra Plzně, mohlo být přistoupeno k rozšíření počtu spojů regionální autobusové dopravy ze zázemí města Plzně do nově vybudovaného terminálu. Výsledkem je jak rozšíření počtu spojů regionální autobusové dopravy, tak výrazné zvýšení počtu jejich cestujících, čímž dochází k naplňování specifického cíle.

K naplňování specifického cíle přispívají i menší realizované přestupní terminály v Nýřanech a Přešticích. Tyto terminály přispěly k lepšímu provázání regionální autobusové dopravy a železniční dopravy IAD. Spolu se zkvalitněním vozového parku veřejné dopravy tak zvýšily celkovou atraktivitu veřejné dopravy v dotčeném území a vytvořily podmínky pro zvýšení podílu veřejné dopravy na dělbě přepravní práce.

Jediné projekty, jejichž přínos pro naplňování specifického cíle je sporný, jsou projekty záchytných parkovišť P+R. Realizovaná parkoviště sice spolu s navazujícími projekty vytvářejí podmínky pro vyšší využívání veřejné dopravy, zároveň ale zatím nejsou využívána v očekávané výši, protože parkovací politika města Plzně nemotivuje motoristy k hledání alternativ vůči stávajícímu dopravnímu chování. Pro motoristy je totiž nejprívětivější možnost dojezdu IAD co nejbližší k cíli cest a parkování na veřejných parkovacích stáních, která nejsou zpoplatněna, nebo jsou zpoplatněna jen nízkým parkovným. Právě to jim umožňuje stávající parkovací politika ve městě. K naplnění předpokladů, se kterými byla parkoviště P+R budována, tak dojde nejspíše jen v případě změny parkovací politiky města Plzně, projevující se rozšířením zón placeného stání a zvýšením parkovného v těchto zónách.

Cyklodoprava

Cílem v této oblasti byla optimalizace sítě cyklostezek a cyklotras v kontextu udržitelné dopravy pro funkční, bezpečné, ekologické a ekonomické podmínky k přemisťování osob.

Realizováno bylo 9 projektů zahrnujících postupnou výstavbu cyklostezek. Realizované projekty přispěly k:

- vybudování celoročně sjízdných a schůdných komunikací pro chodce a cyklisty v relacích, kde dříve nebyly dostupné
- vymístění chodců a cyklistů z vozovek komunikací a tím zvýšení bezpečnosti dopravy
- rozšíření možností rekreačního využití obyvatel
- podpoře sportovního využití a zdravého životního stylu obyvatel.
- zvýšení atraktivity cyklodopravy jako alternativního modu vůči IAD
- snížení intenzit automobilové dopravy v aglomeraci a předcházení dopravním kongescím
- zvýšení ekologické a energetické šetrnosti dopravy

Realizované projekty výstavby cyklostezek byly situované jednak v extravilánu Plzně a jejich v okrajových

místních částech, dále na spojnicích mezi Plzní a sousedními sídly a ve velké míře také v širším území aglomerace. Samotná Plzeň je již pokryta poměrně hustou sítí cyklostezek. Implementace ISg tak přispěla zejména ke zlepšení propojení Plzně s okolními sídly a propojení mezi sídly v různých částech aglomerace. Díky tomu jsou vytvářeny podmínky pro rozvoj cyklodopravy nejen v samotném městě Plzeň, ale i ve spojení mezi Plzní a okolními sídly a mezi sídly napříč aglomerací. V širším území aglomerace však zatím síť bezpečných a bezkolizních cyklistických stezek není spojitá. Realizované projekty tak přispívaly zejména k vytváření zárodků této sítě a k vytváření bezpečných a atraktivních propojení mezi dotčenými sídly. Tím implementace opatření 2.2.2 částečně přispívala k naplnění specifického cíle.

Městské drážní systémy a obměna vozového parku

Cílem v dané oblasti bylo stejně jako u přestupních terminálů a budování záchytných parkovišť zvýšení využívání veřejné dopravy na úkor individuální automobilové dopravy.

Realizováno bylo 6 projektů zahrnujících prodloužení tramvajové trati (1), 3 projekty spočívající v nákupu nízkopodlažních trolejbusů, rekonstrukci vozovny tramvají, a obměnu měniren. Tyto projekty přispěly mj. k následujícím přínosům, které vedou k naplňování specifického cíle:

- prodloužení (kapacitní a rychlé) sítě tramvajových tratí do významného rozvojového území
- zkrácení jízdních dob MHD mezi centrem města a územím obsluženým novou tramvajovou tratí
- snížení dopravních výkonů environmentálně méně šetrné naftové autobusové trakce
- zkvalitnění vozového parku MHD
- zlepšení podmínek pro cestování osob s omezenou schopností pohybu veřejnou dopravou
- celkové zvýšení atraktivity veřejné dopravy v plzeňské aglomeraci
- zvýšení přepravních výkonů tramvajové dopravy i dotčených linek regionální autobusové dopravy
- technická a ekonomická udržitelnost městské drážní dopravy

Nejvyšší přínosy pro naplňování specifického cíle má projekt prodloužení tramvajové Trati na Borská pole. Projekt zpřístupnil rozvojové území Borská pole a kampus Západočeské univerzity kapacitní rychlou a pohodlnou tramvajovou dopravou. Díky novému přímému tramvajovému spojení se zkrátily jízdní doby mezi Borskými poli, centrem města a dalšími zdrojovými a cílovými oblastmi dopravy ve městě. Tím došlo ke zvýšení celkové atraktivity veřejné dopravy v rámci dopravní obsluhy tohoto území. Projekt přitom vedl ke stimulaci územního rozvoje v nácestném území, čímž vytváří podmínky pro vyšší využívání nově vybudované tramvajové infrastruktury. Spolu se související stavbou přestupního terminálu Kaplířova-Dobřanská projekt přispěl ke zvýšení atraktivity veřejné dopravy při spojení mezi jižní částí plzeňské aglomerace a Plzní. Důsledkem všech těchto přínosů je výrazné zvýšení přepravních výkonů na sousedním úseku tramvajové trati a průběžný růst počtu spojů regionální autobusové dopravy zajiřdějících do terminálu Kaplířova-Dobřanská a průběžný růst obratu cestujících na nově vybudovaných zastávkách. Z toho zjevně vyplývá přínos projektu pro naplňování specifického cíle.

V rámci projektů nákupu nízkopodlažních trolejbusů bylo postupně pořízeno celkem 23 nových nízkopodlažních trolejbusů pro plzeňský dopravní podnik. Tím došlo k významné obměně vozového parku a značnému příspěvku k zajištění bezbariérovosti trolejbusové dopravy v Plzni. Nové trolejbusy přispěly ke zvýšení kultury cestování a atraktivity trolejbusové dopravy ve městě. Tím projekty vytvořily podmínky pro naplňování specifického cíle.

Klíčovým projektem pro zajištění technické a ekonomické udržitelnosti tramvajového provozu ve městě byl projekt Rekonstrukce vozovny tramvají Slovany. Jednalo se o nejnákladnější projekt ITI PMO 2014-2020. Pro zajištění provozuschopnosti je důležitá obnova také dalších technických zařízení městské drážní infrastruktury jako jsou měnirny. Právě obnova měniren byla obsahem posledního podpořeného projektu (Výměna technologií měniren Letná a Bory pro MHD v Plzni) v tomto opatření. Dva zde uvedené projekty sice samy o sobě nepřispívají ke zvýšení atraktivity veřejné dopravy ve městě, ale jsou potřebné pro zajištění její provozuschopnosti. Bez jejich dotační podpory by muselo dojít k realizaci těchto aktivit z

vlastních zdrojů nositele, které by tak chyběly v rámci financování provozu, obnovy a rozvoje veřejné dopravy ve městě, což by ohrozilo naplňování specifického cíle.

5.5.4. SC 3.1 Dostupné vzdělávání

Cílem bylo zvýšit kvalitu a dostupnost infrastruktury pro vzdělávání odpovídající potřebám trhu práce prostřednictvím zajištění infrastruktury ZŠ a SŠ k rozvoji technických a přírodovědných oborů, řemeslných dovedností, práce s digitálními technologiemi a vybavení učeben pro výuku cizích jazyků. Zároveň bylo cílem odstraněním bariér pro hendikepované žáky a studenty s cílem zpřístupnit jim tak vzdělávací zařízení v metropolitní oblasti.

Realizováno bylo celkem 43 projektů škol zaměřených na vybudování či modernizaci odborných učeben a bezbariérovost škol. Z toho 3 projekty řešily odborné učebny ve více plzeňských školách. Tyto projekty tak přispěly ke specifickému cíli následovně:

- Vybudování odborných učeben došlo ke zkvalitnění prostředí škol.
- Vzdělávání poskytované v odborných učebnách je díky vybudování bezbariérových přístupů dostupné všem žákům a studentům.
- Došlo ke zkvalitnění vzdělávání.
- Zvýšil se zájem o technické obory.
- Dosáhlo se dobré dostupnosti a propustnosti vzdělávání.

Realizované projekty přispěly k naplnění specifického cíle 3.1. a absorpční kapacita překračovala alokaci daného SC zhruba dvojnásobně. Vzhledem k tomu, že alokace SC byla předem známá, byly však pro ITI připraveny projekty jen do výše alokace. Na základě případových studií lze hodnotit, že projekty přispěly ke zkvalitnění vzdělávání. V oblasti vzdělávání nemají projekty vyložené integrovaný charakter, jde ale o síťové řešení, kdy se jeden problém vyřešil zároveň na více školách, takže dopady projektů jsou velmi zřetelné.

Co se týče zvýšení zájmu o technické obory, nelze jednoznačně konstatovat, že zvýšení zájmu o technické obory je čistě dopad realizovaných projektů. Hraje zde roli především to, že Plzeňský kraj a především pak Plzeňská aglomerace se nachází v období demografického růstu a rovněž dochází k přílivu obyvatel migrací (zejména běženci z Ukrajiny a agenturní pracovníci do místních podniků). Počet zájemců o střední školy je tedy už v základu vysoký. Dle statistik kraje (Zdroj: Výroční zpráva o stavu a rozvoji vzdělávací soustavy v Plzeňském kraji ve školním roce 2023/2024) mají již několik let progres všechny obory středních škol vč. učebních oborů, nejen obory technické a kraj z toho důvodu posiluje všechny typy škol – gymnázia, průmyslové školy i další střední školy s maturitou. Navíc v Plzni je technické střední školství tradiční a je zde velký výběr technicky zaměřených středních škol, takže zájem o střední školy odpovídá této nabídce. Stejně tak trend vyššího zájmu děvčat o technické obory nelze přisuzovat jen realizovaným projektům ale i celkově společenské změně. K růstu zájmu o technické obory přispěly i dotace kraje do středních škol, které jsou s ITI v synergii. Z kraje byly financovány odborné učebny přírodovědného, technického a jazykového zaměření na středních školách a podmínkou bylo mimo jiné partnerství s nějakou základní školou. Díky tomu, že žáci ZŠ mají možnost se seznámit s moderním vybavením odborných učeben na SŠ, pak roste jejich zájem o dané technické obory.

Projekty rovněž přispěly k lepší prostupnosti vzdělávání a snížení předčasných odchodů ze vzdělávání, které byly v Plzeňském kraji poměrně vysoké. Cílem v této oblasti je, aby všechny děti pokračovaly po ZŠ na další stupeň vzdělání. Prioritní jsou technické obory, ale v podstatě může jít o jakýkoliv obor. Předčasné odchody ze vzdělávání jsou ze strany Odboru školství MMP podrobněji monitorovány již třetím rokem, a postupně je zaznamenáván pozitivní posun. Díky tomuto cílenému monitoringu je město schopné poskytovat efektivněji podporu např. formou doučování, na které je vypsán program financovaný městem. Z dat Odboru školství, mládeže a tělovýchovy MMP vyplývá, že mezi školními roky 2022/2023 a 2023/2024 se snížil počet žáků, kteří dokončili ZŠ v nižším než v 9. ročníku, z 54 na 41 a počet žáků ZŠ, kteří

nepokračují v dalším vzdělávání ze 49 na 30.

V dané věci je rovněž třeba upozornit na to, že definovaný specifický cíl odpovídal jen částečně potřebám v oblasti školství. Cíl byl stanoven na základě podmínek IROP, tzn. nešlo o chybné nastavení ISg ze strany nositele ITI, ISg pouze musela respektovat podmínky dotačního programu, který se zaměřoval na budování odborných učeben. To neznamená, že by budování odborných učeben neodpovídalo potřebám aglomerace, pro komplexní vyřešení problémů a potřeb v oblasti vzdělávání je však nutné mobilizovat i jiné zdroje, a to na kapacitní posílení škol.

Plzeňská aglomerace je hned po Praze nejvýznamněji zatížena přílivem běženců (především z Ukrajiny) a cizinců do místních podniků, s čímž vyvstává potřeba posílit kapacitu škol, tzn. potřeba vybudovat celé nové školy. Do ITI ale tyto nové školy nelze zařadit z důvodu nastavení IROP, ačkoliv by samozřejmě zahrnovaly i odborné učebny, byly by bezbariérové atd. Dalším důvodem je rovněž limitovaná alokace ITI, která výstavbu nových škol nepokrývá. Náklady na výstavbu nových kapacit škol tak, aby byla pokryta potřeba Plzeňské aglomerace, přesahuje alokaci ITI několikanásobně.

V oblasti zaměřené na vzdělávání na základní a střední vzdělávání lze také předpokládat, že bude nutná neustále se opakující obnova a modernizace zařízení s ohledem na vývoj v oblasti vzdělávacích metod i moderních technologií, kterému bude nutné výuku přizpůsobovat. Pokud budou chtít ZŠ/SŠ nabízet výuku v souladu s moderními trendy a požadavky trhu práce, budou muset pravidelně modernizovat výukové prostory.

5.5.5. SC 3.2 Dostupné zaměstnávání

Služby na podporu zaměstnanosti

Cílem byla podpora a rozvoj spolupráce a partnerství při realizaci politiky zaměstnanosti na regionální úrovni se všemi relevantními aktéry na trhu práce. V rámci specifického cíle měla být podporována tvorba nových pracovních míst zejména pro osoby s kumulovaným znevýhodněním na trhu práce (aktivity vedoucí ke zprostředkování zaměstnání, rekvalifikační kurzy apod.), realizace kariérového poradenství v celoživotní perspektivě vedoucí k efektivnějšímu uplatnění na trhu práce a vyhledávání zaměstnání s cílem dosažení souladu mezi požadavky trhu práce a kvalifikací nabízené pracovní síly.

S ohledem na ekonomickou situaci v PMO, která v daném období vykazovala rekordně nejnižší míru nezaměstnanosti a nejnižší podíl dlouhodobě nezaměstnaných, nebyl tento specifický cíl stanoven úplně dobře. Toto ovšem se nedá přičítat nositeli ITI, protože na základě jednání s ŘO OPZ byl nositel v podstatě donucen cíl v ISg upravit dle požadavků OPZ. Specifický cíl v původní verzi ISg zohledňoval specifika PMO a zaměřoval se především na zvýšení kvalifikace zaměstnaných osob na nízko kvalifikovaných pozicích či zájemců o zaměstnání tak, aby to odpovídalo potřebám průmyslu v PMO, ve kterém probíhá rozsáhlá automatizace, robotizace a posun k průmyslu 4.0. Při hledání integrovaných řešení se zároveň aktéři snažili projektové záměry provazovat horizontálně (ve vazbě na vzdělávání, kapacity škol a podporu center celoživotního vzdělávání), tak i vertikálně přes různé cílové skupiny. Bohužel se ukázalo, že OPZ mělo nastavené poměrně úzce zaměřené prioritní oblasti a cílové skupiny, v rámci kterých neumělo financovat komplexněji zaměřené projekty. Největším problémem pak bylo požadované zaměření na cílovou skupinu dlouhodobě nezaměstnaných, což vůbec neodpovídalo specifickým potřebám PMO.

Z výše uvedeného důvodu byl nositel ITI nucen upravit specifický cíl ISg a najít určitý průsečík mezi potřebami PMO a připravenými projektovými záměry a nastavením OPZ. Vzhledem k tomu, že se ISg musela přepracovat, musel se znovu narychlo provést sběr projektových záměrů a případně již připravené projektové záměry upravit. Některé projekty, které již byly připraveny a prodiskutovány s partnery, z ITI vypadly, protože neodpovídaly nově nadefinovanému specifickému cíli. Toto se pak velmi zásadně projevilo jak v absorpční kapacitě, tak v kvalitě projektů.

Výzvy nositele v dané oblasti tak byly většinou nedočerpané. V počátku implementačního období docházelo rovněž k tomu, že ŘO OPZ ve svých komplementárních výzvách schválil i projekty, které měly

negativní stanovisko ŘV ITI. Paradoxně tak došlo k tomu, že projekty předložené do ITI byly z pohledu nositele ITI méně kvalitní, než projekty předkládané do individuálních výzev.

Ve výsledku bylo zrealizováno 9 projektů, které směřovaly k definovaným cílům a zvýšily uplatnitelnost cílových skupin na trhu práce. Ovšem vzhledem k tomu, jaká byla alokace a počet zrealizovaných projektů, tak se dá hodnotit, že přispěly k naplnění cíle relativně málo. Rovněž integrovanost projektů z těchto důvodů byla v této oblasti poměrně malá. Není rovněž zřejmé, zda aktivity realizované v rámci projektů naplňovaly potřeby pracovního trhu PMO, tedy především potřebu pracovníků s vyšší, technicky zaměřenou kvalifikací.

Zvýšení uplatnitelnosti osob ohrožených sociálním vyloučením nebo sociálně vyloučených na trhu práce

Cílem bylo zvýšení kompetencí osob ohrožených sociálním vyloučením a sociálně vyloučených tak, aby se mohly lépe uplatnit ve společnosti a na trhu práce. Cílem aktivit byla podpora sociálního začleňování těchto osob prostřednictvím sociálních služeb a sociální práce (ambulantních, terénních i pobytových).

V rámci opatření byly realizovány projekty, které svým zaměřením přispívaly k danému specifickému cíli. Na mikroúrovni projektů lze konstatovat, že některé projekty pokryly poměrně zajímavou cílovou skupinu a poskytly jí podporu formou individuálního přístupu, kterou není schopný zajistit Úřad práce.

I v této oblasti muselo dojít ke změně zaměření projektových záměrů. Z důvodu jiného nastavení OPZ se nepodařilo zrealizovat projekty zaměřené na integraci cizinců a agenturních pracovníků, jejichž příliv do PMO představuje pro aglomeraci problém. Absorpční kapacita v dané oblasti byla velmi nízká a alokace zůstala nedočerpaná.

Sociální podnikání

Díky sociálnímu podnikání se se měli zaměstnanci a sociální firmy stát ekonomicky soběstačnými a nebýt závislí pouze na finanční pomoci státu. Cílem bylo, aby sociální podniky nabídly pracovní uplatnění znevýhodněným lidem, kteří by se jinak obtížně uplatnili na trhu práce, a měly tím přispět ke snižování nezaměstnanosti a podpoře sociálního začleňování. V dané oblasti se opět projevila ekonomická situace v PMO, která de facto nevyžadovala řešit nezaměstnanost. Míra nezaměstnanosti v PMO k 31.1.2019 činila 2,31 % (zdroj ČSÚ) a volných pracovních míst byl takový dostatek, že nebyla příliš velká potřeba podpory sociálního podnikání a zaměstnanosti pro osoby znevýhodněné na trhu práce. Stejně jako v oblasti zaměstnanosti tak projekty sice přispěly k naplnění cíle, což je ovšem nutno brát s rezervou z důvodu problematické relevance tohoto cíle k potřebám PMO.

Na danou oblast také měla kromě aktuální ekonomické situace velký vliv protipandemická opatření v druhé polovině implementačního období. Kromě toho podmínky IROP pro projekty sociálního podnikání byly nastaveny tak nevýhodně, že potenciální žadatelé neměli zájem své záměry realizovat. Absorpční kapacita tak byla v dané oblasti nízká.

5.5.6. SC 3.3 Dostupné sociální a zdravotní služby

Specifickým cílem bylo zajištění služeb fungujících jako prevence prostorového vyloučení, vzniku sociálně vyloučených lokalit a bezdomovectví a služeb zaměřených na pomoc hendikepovaným obyvatelům. Byly podporovány především projekty zaměřené na vytvoření dostatečné kapacity sociálního bydlení a projekty zaměřené na sociálně aktivizační služby pro osoby sociálně vyloučené, sociálním vyloučením ohrožené, zdravotně postižené a jejich rodiny.

U jednotlivých projektů je obtížné vyhodnotit jejich dopad na sociální prostředí aglomerace (chybí data k posouzení vývoje patologických jevů či sociální inkluze), jsme však schopni posoudit přínos projektů pro určitou cílovou skupinu. Například díky projektu „Centra služeb pro osoby bez přístřeší - Wenzigova ulice“ můžeme konstatovat, že v současné době je díky azylovému domu v Plzni o 26 bezdomovců méně, jejichž chování ve veřejném prostoru by pravděpodobně bylo v konfliktu se společností, veřejným pořádkem či dokonce se zákonem. Stejně tak můžeme říct, že navýšení kapacity nízkoprahového denního centra určitě

funguje jako prevence přenosu nemocí či drobné kriminality. Díky noclehárně v zimních měsících nedochází k tolika případům vážných zdravotních problémů.

Realizovány jsou samozřejmě i další projekty sociálních služeb určené pro další cílové skupiny (například nízkoprahové denní centrum zaměřené pouze na ženy, nízkoprahové denní centrum pro děti a mládež, chráněné bydlení atd.). Na projekty sociálních služeb pak navazují další projekty sociálního bydlení. To může sloužit jako určitý další předstupeň toho, že osoby v bytové nouzi postupně opustí kompletní sociální služby a jsou schopny se přesunout do standardního bydlení na volném trhu s byty.

Přínosy realizovaných projektů lze shrnout následovně:

- Prevence prostorového vyloučení: zvýšila se kapacita služeb pro různé cílové skupiny.
- Sociálně aktivizační služby: cílovým skupinám byla poskytnuta adekvátní podpora, aby se zvýšila jejich šance pro znovuzačlenění se do společnosti.
- Eliminace sociálních rizik: byly vytvořeny podmínky, aby se cílové skupiny mohly postupně začleňovat zpět do společnosti a mohly opět začít fungovat v běžném životě (navázání kontaktů s rodinou, snížení počtu osob dlouhodobě nezaměstnaných, zajištění zdravotní péče, napojení na sociální systém – sociální bydlení ad.).
- Zvýšení uplatnitelnosti na trhu práce: podpořené osoby byly zapojeny do podpůrné sítě služeb a poradenství, aby se zvýšila jejich šance na uplatnění se na trhu práce.
- Eliminace sociálně patologických jevů: díky snížení počtu osob bez domova ve veřejném prostoru – pobývajících a nocujících na ulici, mohlo dojít ke snížení drobné kriminality.

Co se týče sociální problematiky obecně, rozhodně se nedá konstatovat, že by díky ITI problémy v sociální oblasti byly vyřešeny úplně. Řešení problémů v sociální oblasti je běh na dlouhou trať. Nehledě na to, že např. problematika bezdomovectví se zcela vyřešit ani nedá, rozhodně ne v horizontu jednoho programovacího období. Na sociální prostředí má také vliv množství externích faktorů, jejichž dopad nedokáže ovlivnit připravenost žádných sociálních služeb (např. ekonomická krize mající zásadní vliv na nízkopříjmové obyvatele nebo migrační krize či nyní příliv agenturních pracovníků).

Nicméně díky ITI byly učiněny důležité kroky, které velmi pomohly. Díky rozvoji sociálních služeb a sociální práce se daří některé sociálně problémy eliminovat, především pokud se na věc podíváme optikou podpořených jednotlivců. Díky projektům vzrostla připravenost některých sociálních služeb a jejich prostupnost.

Zároveň je třeba vzít v úvahu, že sociální služby se vždycky zaměřují na určitý výsek cílových skupin, cílem však by mělo být pokrýt potřeby úplně všech cílových skupin. Cílových skupin je mnoho (senioři, osoby se zdravotním postižením, cizinci, etnické menšiny, děti a mládež, nízkopříjmové rodiny atd.). Někdy se cílové skupiny prolínají, velmi často však také ne. Proto není možné se zaměřit pouze na jednu cílovou skupinu, protože by narůstal vnitřní dluh u skupiny jiné.

Na učiněné kroky je tak třeba navázat dalšími aktivitami. Proto je důležité, že v současném i dalším programovacím období budou realizovány další projekty, ať už s přispěním ITI či z jiných zdrojů. Celý soubor těchto projektů tak postupně přispívá k řešení identifikovaných problémů a potřeb v PMO. Díky návaznosti integrovaných nástrojů v jednotlivých programovacích obdobích je možné k řešení problémů přistupovat komplexněji.

Naplnění specifického cíle má rovněž své limity dané nastavením podmínek pro financování sociálních služeb. Podmínky dotačních programů se opírají o legislativu, která definuje jednotlivé sociální služby, přičemž financovány jsou pouze základní činnosti sociálních služeb. Jakékoliv další aktivity, byť by byly pro projekt prospěšné a posilovaly jeho výsledky, není možné z dotačních prostředků financovat. V současné době ale se ukazuje, že je mnohem efektivnější financovat sociální služby s určitým přesahem, tzn. je potřeba financovat i činnosti, které nejsou těmi základními. Například pokud řešíme objekt nízkoprahového centra pro osoby bez domova, tak je velmi důležité, aby v objektu byla i ošetrovna. Ta už

je ale zdravotnické zařízení, takže jí v rámci nízkoprahového centra není možné z dotačních prostředků vybudovat. Dalším příkladem je denní stacionář pro děti a mládež, který by bylo dobré propojit se školou, nebo zařízení pro cizince, které by potřebovalo jazykové učebny. A opět nelze zkombinovat sociální zařízení se vzdělávacím. Tyto podmínky pak znamenají, že jeden logicky provázaný projekt je třeba rozdělit do dvou různých výzev. Toto bohužel nevyřeší ani ITI, protože je zároveň nutné rozdělit i stavební objekt, a především s tím související stavební rozpočet do určitých logických celků. Vše se musí rovněž sejít i časově. Toto velmi projekty komplikuje a ve výsledku provázování aktivit znemožňuje. Další problémy způsobuje požadavek na pověření k SOHZ (podrobně viz případová studie č. 10).

Nevhodné nastavení podmínek se rovněž projevilo v oblasti sociálního bydlení, kde nakonec byla velmi nízká absorpční kapacita. Na nižší zájem o tuto podporu má vliv změna podmínek udržitelnosti, která byla prodloužena oproti původním předpokladům na 20 let, což především pro menší města a obce představovalo příliš velký závazek. Dále se projevila skutečnost, že stále v dané době nebyl schválen Zákon o sociálním bydlení.

5.5.7. SC 4.1 Zajištění protipovodňové ochrany a čištění odpadních vod

V rámci implementace Strategie ITI PMO bylo ve specifickém cíli 4.1 Zajištění protipovodňové ochrany a čištění odpadních vod oproti naplánované Strategii realizováno pouze jedno opatření – O.4.1.1 Výstavba a rekonstrukce retenčních nádrží, sběračů a kanalizací.

V rámci tohoto opatření byly realizovány 4 projekty:

- Retenční nádrž Vinice
- Odkanalizování Lhoty
- Odkanalizování Lhoty II.
- Kanalizace splašková v obci Někmiř

Poslední z uvedených projektů zahrnoval výstavbu splaškové kanalizace s ČOV v obci, kde do té doby kanalizace s ČOV chyběla. Projekty v místní části Lhoty spočívaly ve vybudování splaškové kanalizace, která byla zaústěna do stokové sítě ve městě a ČOV Plzeň. Projekt retenční nádrž Vinice řešil problém způsobený odtokem dešťových vod z jednotné kanalizační sítě v SZ části Plzně. Díky realizaci projektu již při intenzivních deštích nedochází k zahlcení kanalizačních stok a ČOV a odlehčování namíchaných dešťových a splaškových vod do vodních recipientů. Tím je zajištěna ochrana vodních recipientů od znečištění zředěnými splaškovými vodami a zajištěna vyšší jakost vod ve vodních tocích i plochách i při intenzivních deštích.

Realizací projektů tak došlo jednak k zamezení vnosu nepřečištěných splaškových vod při intenzivních deštích do vodních recipientů, jednak k odstranění nevyhovujícího způsobu nakládání se splaškovými vodami, které v rámci decentralizované likvidace mohly unikat do podzemních či povrchových vod. Podpořené projekty tak přispívaly k naplňování specifického cíle, zejména v oblasti čištění odpadních vod. To potvrzuje i skutečnost, že u všech sledovaných indikátorů v O.4.1.1 dosažené hodnoty předčily plánované cílové hodnoty. Vliv opatření na celkové snížení vnosu škodlivin ze splaškových vod do vodních recipientů v Plzeňské aglomeraci byl ovšem limitován omezenou alokací OPŽP.

Specifický cíl v části protipovodňových opatření z důvodu nízké alokace Op ŽP naplněn nebyl.

5.6. Přidaná hodnota nástroje ITI

EO 3.6. Do jaké míry vedly intervence v jednotlivých Operačních programech k dosažení přidané hodnoty nástroje ITI/IPRÚ?

Systémové a dlouhodobé řešení problémů a potřeb aglomerace

Obecně díky ITI je možné problémy a potřeby aglomerace řešit systémově. Všichni dotazovaní aktéři se shodli na tom, že **finanční prostředky jsou v ITI využity racionálně a efektivněji**. ITI umožňuje realizovat složitější projekty, které však zároveň mají větší přidanou hodnotu. Projekty jsou připravovány na základě zpracovaných strategií a dlouhodobějších záměrů, projekty na sebe vzájemně navazují. Například v dopravě se díky ITI postupně realizují jednotlivé „dílký puzzle“ a vzniká ucelený propojený systém integrované dopravy. Dalším příkladem jsou projekty, které nastartovaly rozvoj v konkrétním území. Např. díky vybudování tramvajové trati vznikla z rozvojového území v podstatě nová čtvrť, ve které se koncentruje výzkum a vývoj a přitáhlo to do lokality další investory. Vyzdvihována je rovněž **kvalita projektů**, a to mimo jiné díky tomu, že projekty jsou připravovány s větším předstihem než projekty do individuálních výzev. Na kvalitu projektů má samozřejmě vliv to, že jsou připravovány ve vazbě na další aktivity a projekty v dané tematické oblasti, čímž se jejich výsledky multiplikují.

Ačkoliv jsou alokované prostředky na ITI v zásadě nedostatečné pro komplexní vyřešení problémů a potřeb v jednotlivých tematických oblastech, postupná kvalitativní změna je zřetelná. Vyzdvihována je především kontinuita nástroje v dalších programovacích obdobích, což umožňuje dlouhodobější práci na řešení definovaných problémů a potřeb.

Jistota finančních prostředků vedoucí ke kvalitnějším a lépe zacíleným projektům

Realizaci projektů pozitivně ovlivňuje jistota finanční alokace na jednotlivé tematické oblasti, která motivuje aktéry k přípravě složitějších projektů, jejichž samotná projektová příprava je velmi nákladná. Bez této jistoty by se aktéři do složitějších a nákladnějších projektů pravděpodobně ani nepustili. Zmíněné pozitivum pak předčilo i fakt, že projekty financované přes ITI musely projít komplikovanějším procesem výběru s krokem navíc (předložení projektového záměru do výzvy nositele ITI a schválení ŘV ITI), oproti individuálním výzvám. Naopak určitá prodleva mezi předložením PZ do výzvy nositele ITI a předložením ostré žádosti do výzvy ŘO se dala využít na dokončení projektové přípravy (např. zajistit si vydání stavebního povolení). Tím, že předkladatelé věděli, že pro daný PZ již mají alokaci zarezervovanou, mohli více promyslet efekty daného projektu, začít s přípravou navazujících projektů atd. Oproti výzvám na individuální projekty, kdy čas na přípravu projektu byl často minimální, toto velmi pomohlo.

Možnost multizdrojového financování a synergie aktivit

V omezeném rozsahu docházelo i k multizdrojovému financování. Tomu tak bylo například u přestupních terminálů. Terminály neslouží pouze pro městskou dopravu, ale i pro regionální, kterou má na starosti kraj. Z ESIF mohly být financovány pouze investice do samotného terminálu, na které pak kraj navázal intervencemi z krajského rozpočtu na dobudování příjezdových komunikací a další infrastruktury.

Prohloubení spolupráce v území

Velkým přínosem nástroje ITI je koordinace v území a prohloubení spolupráce aktérů napříč administrativními hranicemi obcí v rámci vymezeného území ITI. Příprava ISg nastartovala komunikaci mezi jednotlivými aktéry, která nyní probíhá intenzivněji i mimo nástroj ITI. Díky této komunikaci probíhá koordinace připravovaných projektů, jsou hledána integrovaná řešení a dochází samozřejmě k lepšímu toku informací. Díky tomu je možné mnohem lépe a dlouhodobě plánovat a hledat mezi projekty synergie. Zlepšit by chtělo spolupráci mezi veřejným a soukromým sektorem.

Limity nástroje ITI dané nastavením celého systému

Naopak velkým limitem nástroje ITI v hodnoceném programovacím období, ale i v tom současném je, že **ISg mohou čerpat jen z předem určených specifických cílů jen některých OP**. Tento fakt znemožňuje koncentraci finančních zdrojů a strategické zaměření ISg na skutečné specifické potřeby jednotlivých aglomerací. To, že zaměření ISg, respektive zaměření opatření financovaných z fondů EU, je tímto způsobem pevně stanoveno ze strany jednotlivých ŘO OP, vede k tomu, že je velmi obtížné řešit identifikované problémy a potřeby skutečně integrovaně, protože zároveň není nastaven spolehlivý systém multizdrojového financování ISg.

Významnou roli také hraje fakt, že **ISg je připravována v době, kdy nejsou známy detailní podmínky podporovaných aktivit**, avšak jak se říká, „démon se skrývá právě v detailu“, protože tyto detailní podmínky podporovaných aktivit nakonec mohou vést k tomu, že některé připravené projekty je nutné zásadním způsobem upravit, některé podmínkám nevyhoví vůbec. Problémy činil rovněž překryv podpory z ITI s podporou v rámci individuálních výzev jednotlivých OP nebo výzev MAS. Na implementaci strategie rovněž měla vliv již dříve zmíněná nejednotnost přístupu jednotlivých ŘO k nástroji ITI. ŘO projekty posuzovaly v podstatě stejně jako individuální projekty a nebraly vůbec v potaz, že jsou projekty součástí nějakého integrovaného řešení (OPZ dokonce nebralo ohled na to, zda je stanovisko ŘV k souladu projektu s ISg pozitivní). Toto vše pak samozřejmě narušovalo připravená a mezi aktéry prodiskutovaná integrovaná řešení.

V případě PMO byla pro období 2014-2020 ISg původně připravena velmi široce a cílila na specifické potřeby aglomerace. V momentě, kdy se zjistilo, že ISg budou moci čerpat jen z některých opatření některých operačních programů a na spoustu témat není možné ISg zacílit, bylo nutné ISg zredukovat a vytvořit z ní v podstatě pouze určitý intervenční nástroj, ve kterém byla ponechána pouze témata, která bylo možné subvencovat z ITI. To mělo za důsledek, že některé cíle neodpovídají zcela potřebám aglomerace a hůře se hodnotí i integrovanost ISg jako taková, protože některé projekty, které měly být financovány z ITI a byly součástí určitého integrovaného řešení, tak z ITI vypadly. Další projekty, které v ITI zůstaly, se zase jeví vytržené z kontextu.

V hodnoceném období se nástroj ITI zaváděl úplně nově a nebyly s ním doposud zkušenosti. Z toho důvodu nebyl plně využit potenciál tohoto integrovaného nástroje. To se projevilo v práci s terénem, hledání integrovaných řešení atd. V novém období již tyto zkušenosti jsou zúročeny a nástroj funguje efektivněji.

Pro další programové období přesto silně doporučujeme stávající způsob nastavení nástroje ITI změnit a implementovat jej prostřednictvím obdobných principů, jako je tomu u OP ST v současném období, kdy je program implementován na základě definovaných potřeb podpořených regionů, a to napříč tématy. ISg se tak bude moci více strategicky zaměřit na specifika aglomerací. Zároveň je třeba více propojit jednotlivé prostředky tak, aby ISg byla multizdrojová a kromě EU fondů implementovala i další zdroje jako je Modernizační fond či Národní plán obnovy, jakož i národní a krajské zdroje.

5.7. Naplňování strategických cílů a vize ISg

EO 3.7. Do jaké míry došlo k naplnění strategických cílů a vize ISg jako celku?

Vize a strategický cíl byl nastaven v ISg následujícím způsobem.

VIZE

Plzeňská metropolitní oblast = Silný konkurenceschopný region

GLOBÁLNÍ CÍL

Rozvoj konkurenceschopnosti Plzeňské metropolitní oblasti prostřednictvím spolupráce výzkumných organizací včetně univerzit s podnikatelskou praxí, rozvoje lidských zdrojů především v technických oblastech a oborech s vysokou přidanou hodnotou, migrace perspektivní pracovní síly s vysokou kvalifikací a zvýšení celkové atraktivity Plzeňské metropolitní oblasti pro život.

Vize je naplňována prostřednictvím 2 strategických cílů. Hlavním cílem naplňujícím vizi silné konkurenceschopnosti regionu je „Plzeňská metropolitní oblast – Evropské centrum techniky“. Stane-li se z Plzeňské metropolitní oblasti evropské centrum techniky, je zřejmé, že bude mít výjimečný konkurenční potenciál. K tomu je nutné rozvinout oblast výzkumu, vývoje, technických oborů a oborů s vysokou přidanou hodnotou, zlepšit dostupnost metropolitní oblasti pro českou i zahraniční kvalifikovanou pracovní sílu a zatraktivnit metropolitní oblast kvůli udržení této pracovní síly a zajištění udržitelného rozvoje technických oborů v metropolitní oblasti. Druhý strategický cíl Plzeňská metropolitní oblast – Region bez rizik a bariér podporuje první a vytváří podmínky pro zatraktivnění a zkvalitnění prostředí PMO.

Vize i globální cíl vystihují specifika Plzeňské metropolitní oblasti, nicméně vzhledem k tomu, jakým způsobem byla následně implementace nástroje ITI prostřednictvím financování z jednotlivých OP nastavena, se cíl jeví jako velmi ambiciózní. Roli hrála i alokace pro danou ISg, která sice nebyla malá, ale k dosažení vize a globálního cíle mohla pouze přispívat.

Obecně je problém, že navzdory původním úmyslům při přípravě období 2014-2020 ŘO nastavily podmínky podpory tak, že prakticky nebylo možné realizovat integrované projekty v původním slova smyslu (formou přímé návaznosti podpory z různých OP).

Daná vize a globální cíl tak překračují potenciál ITI. Prostřednictvím vize a globálního cíle Plzeňské metropolitní oblasti je především udáván směr žádoucího cílového stavu. Vize představuje dlouhodobý obraz o rozvoji a budoucnosti metropolitní oblasti a o tom, jak se bude oblast měnit a zlepšovat. Vize nemá pouze obecné využití, ale především praktické, jedná se o motivační faktor, který pomáhá udávat jednotný směr k jejímu naplnění.

1. STRATEGICKÝ CÍL

Plzeňská metropolitní oblast – Evropské centrum techniky

Zaměření na techniku je vzhledem k tradičním technickým odvětvím a vhodným podmínkám pro její rozvoj hlavním potenciálem rozvoje Plzeňské metropolitní oblasti. Tento strategický cíl je základním kamenem celé strategie. Druhý strategický cíl uvedený níže tvoří pouze jeho podporu a nelze samostatně realizovat.

PRIORTINÍ OSA 1 – PO 1

Aplikovaný výzkum, technické obory a obory s vysokou přidanou hodnotou

Přidaná hodnota projektů v této prioritní ose je základním předpokladem pro naplnění strategického cíle. Rozvoj této oblasti je zaručen synergií zvýšení přínosů výzkumu pro společnost a zvýšení zájmu žáků

a studentů o technické a přírodovědné obory a provázání vzdělání s výzkumem, vývojem a praxí. Dojde tak k poskytnutí podmínek pro nalákání a působení odborníků z technických a přírodovědných oborů a zároveň zajištění dostatku kvalifikované pracovní síly v dlouhodobém horizontu pro udržitelný rozvoj této oblasti výchovou nových, budoucích odborníků.

PRIORITNÍ OSA 2 – PO 2

Mobilita

Mobilita podporuje kromě odbourávání dopravních bariér a zvýšení dostupnosti veškerých služeb a funkcí v rámci metropolitní oblasti také naplnění strategického cíle evropského centra techniky tím, že zpřístupňuje metropolitní oblast kvalifikované pracovní síle a zefektivňuje export a import důležitý pro rozvoj technických oborů.

Strategický cíl je plně naplňován PO 1 Aplikovaný výzkum, technické obory a obory s vysokou přidanou hodnotou (resp. Specifickým cílem 1.1). V rámci tohoto SC byly realizovány projekty předaplikačního výzkumu, které byly zaměřeny na posílení partnerství mezi výzkumnými pracovišti i subjekty z aplikační sféry. Tyto mezioborové projekty v případě pokračování spolupráce a výzkumu mohou v budoucnu vyústit v rozvoj nových technologií, produktů a postupů a tím dojde k naplnění strategického cíle. K tomu v rámci možností alokace přispívaly i projekty rozvoje veřejných vědecko-technologických center, které vedly mj. k budování infrastruktury využívané pro rozvoj dronových technologií a aplikací. Projekty, které byly realizované v rámci O.1.1.3 přispívaly k naplňování cíle jen omezeným způsobem prostřednictvím podpory inovací a inovační infrastruktury u 3 podpořených firem.

Realizace PO 1 po celé implementační období narážena na přístup ŘO OP VVV a OP PIK, které nebyly vůči ITI vstřícné. To se projevilo jak v samotném začátku, kdy byla ITI zpřístupněna jen některá opatření daných OP, tak dále na špatné komunikaci při koordinaci výzev ze strany ŘO OPPIK a nepřiznání části příslibené alokace ze strany ŘO OP VVV. V zásadě lze konstatovat, že ISg měla vzhledem k omezené alokaci a přístupu řídicích orgánů jen omezené možnosti k naplňování ambiciózního strategického cíle, jakým je strategický cíl Plzeňská metropolitní oblast – Evropské centrum techniky.

Na druhou stranu v rámci daného strategického cíle se uplatnil potenciál integrovaného nástroje, kterým je, jak název sám napovídá, integrovanost. Projekty předaplikačního výzkumu cílily na rozvoj spolupráce mezi výzkumnými pracovišti a aplikační sférou a k integrovaným výstupům mj. přispívalo multidisciplinární zaměření těchto projektů. Určitý integrovaný potenciál měly i projekty Technologického parku DRONET-Plzeň Světovar a Posílení kapacit coworkingu a technologického centra BIC Plzeň. ISg přispěla k rozvoji oboru dronových technologií a aplikací a oborů podporovaných technologickými parky. ISg má ovšem omezené prostředky k tomu, aby sama o sobě podnítila intenzivnější rozvoj konkrétních oborů (včetně oborů s vysokou přidanou hodnotou). Projekty v PO 1 využily další potenciál ITI, kterým je vyhrazená alokace pro aglomeraci, což příjemce motivuje k přípravě sofistikovanějších a kvalitnějších projektů. Podpořené projekty soukromých firem v O.1.1.3 spíše stimulují inovace podpořených firem, než rozvoj odvětví ekonomiky regionu a jejich integrovaný charakter je tak diskutabilní.

PO2 Mobilita (resp. Specifický cíl 2.1. a 2.2.) měla vůči strategickému cíli jen doplňkovou roli v podpoře rozvoje dopravní infrastruktury v aglomeraci. V PO2 došlo k dílčímu zkvalitnění infrastruktury a vozového parku veřejné dopravy, čímž se mírně zlepšila mobilita pracovních sil nezbytných pro naplňování strategického cíle. ISg řešila spíše dopravní propustnost metropolitní oblasti, než vnější dostupnost. Projekty realizované v rámci PO 2 měly částečně integrovaný charakter, a to zejména v návaznosti na aktivity realizované v rámci individuálních projektů (např. přestupní terminál regionální autobusové dopravy a MHD u žst. Plzeň hl. n. která prošla kompletní modernizací v rámci individuálních projektů) a do určité míry i celkové provázanosti projektů v oblasti veřejné dopravy (např. nová tramvajová trať zlepšila dostupnost centra Plzně z velké části aglomerace) a cyklodopravy (projekty cyklostezek vedou k postupnému vzniku souvislé sítě napříč aglomerací).

2. STRATEGICKÝ CÍL

Plzeňská metropolitní oblast – Region bez rizik a bariér

Aby se plzeňská metropolitní oblast mohla stát Evropským centrem techniky, je třeba získat, vychovat a udržet odborníky v technických oborech. Proto je nutné zatraktivnění Plzeňské metropolitní oblasti. K tomu největší mírou přispěje eliminace bariér a rizik v území. Druhý strategický cíl podporuje první.

PRIORITNÍ OSA 3 – PO 3

Vzdělávání a zaměstnávání, sociální a zdravotní služby

V této oblasti povede plnění specifických cílů k odstranění rizik a bariér v oblasti zaměstnávání zajištěním vyváženosti nabídky a poptávky kvalifikované i nekvalifikované pracovní síly. V dlouhodobém měřítku podpoří tuto rovnováhu dosažení dobré dostupnosti a propustnosti vzdělávání, které zaručí poptávanou kvalifikovanou pracovní sílu uplatitelnou na trhu práce a zároveň zpřístupnění vzdělávání všem specifickým skupinám potenciálních žáků a studentů.

Rozvoj sociálních a zdravotních služeb nezajistí pouze obecnou prospěšnost těchto služeb, ale povede k sociální inkluzi, eliminaci sociálně patologických jevů a tím i zatraktivnění celé metropolitní oblasti. Sociální inkluze je zároveň podpořena preventivním působením dostupnosti zaměstnání a vzdělání proti sociálnímu vyloučení.

Pro efektivní plnění specifických cílů této oblasti je nutné, aby byla zajištěna dobrá dopravní dostupnost vzdělávání, zaměstnávání, sociálních a zdravotních služeb v rámci celé metropolitní oblasti. Z tohoto důvodu je nutné naplnit specifické cíle v PO2, obzvláště SC2.2 „Zvýšení podílu udržitelných forem dopravy“.

PRIORITNÍ OSA 4 – PO 4

Technická infrastruktura a životní prostředí

Nedostatečný stav a kapacita technické infrastruktury omezuje udržitelný rozvoj území a ohrožuje životní prostředí. Nedostatečná protipovodňová opatření představují vysoké riziko pro metropolitní oblast. Dalším rizikem území je snížení retenční kapacity krajiny z důvodu rozšiřování páteční sítě komunikací v rámci PO2: Mobilita.

PRIORITNÍ OSA 2 – PO 2

Mobilita

Rozvoj a zefektivnění mobility povede k eliminaci rizik a bariér v dopravě. Bude zajištěna eliminace bariér a rizik v mobilitě a zároveň dobrá dostupnost Plzeňské metropolitní oblasti a jejího centra, která podpoří eliminaci bariér v oblasti vzdělávání, zaměstnávání a sociálních a zdravotních služeb zlepšením dostupnosti Plzně pro celou metropolitní oblast.

Druhým strategickým cílem je eliminovat rizika a bariéry v území, protože nestačí jen podporovat největší potenciál, kterým metropolitní oblast disponuje, tedy její výjimečné obory, jejich produkty a pro ně nezbytné podmínky, ale je zároveň potřeba eliminovat hlavní problémy brzdící rozvoj konkurenceschopnosti. Strategický cíl se tak zabývá jednotlivými rozvojovými aspekty vytvářející podmínky pro využití potenciálu aglomerace: vzděláváním, zaměstnáváním, sociálními a zdravotními službami, technickou infrastrukturou, životním prostředím a mobilitou. Zahrnuje tak všechny ostatní prioritní osy ISg zaměřené na infrastrukturu a lidský kapitál. Strategický cíl 2 je doplňkový pro strategický cíl 1, paradoxně ve své části infrastrukturních projektů je možné jej hodnotit jako nejúspěšnější, mimo jiné proto, že infrastrukturní projekty „umíme“. V části rozvoje lidského kapitálu se ISg potýkala s problémy, které však z velké části ležely mimo působnost nositele ITI (zaměření OPZ neodpovídající potřebám

aglomerace).

Integrovanost projektů v infrastrukturní části se dařila, protože zaměření strategie bylo pojato z hlediska území, tzn. byly vybrány konkrétní rozvojové lokality (Borská Pole, areál univerzity, zelený trojúhelník²). Podařilo se prosadit projekty, které na sebe navazovaly a cíleně se vybíraly projekty z těchto prioritních oblastí. V omezené míře se projekty ze strategického cíle 2 částečně podařilo i podpořit projekty ze strategického cíle 1 (například na sebe navazovaly investice do areálu univerzity s vybudováním dopravního spojení a přestupního terminálu).

V rámci PO 3 Vzdělávání a zaměstnávání, sociální a zdravotní služby měly infrastrukturní projekty spíše síťový charakter, nicméně podpořením určité kritické masy projektů jsou kvalitativní změny v oblasti vzdělávání a sociálních služeb patrné. Intervence v oblasti zaměstnanosti, zvyšování kvalifikace, naplňování potřeb trhu práce a sociálního začleňování se částečně potýkaly s nízkou absorpční kapacitou a jejich podpůrný vliv na strategický cíl 1 není příliš patrný. Důvodem je jejich zaměření odpovídající zaměření OPZ spíše než potřebám aglomerace (projekty řešily spíše nezaměstnanost, než zvyšování kvalifikace v technických oborech, řešení přílivu agenturních pracovníků apod.).

Patrně nejvýznamnější přínos ITI k prostředí aglomerace je možné identifikovat v PO 2 Mobilita. Projekty veřejné dopravy, ač byly realizovány převážně na území jádrového města, mají nezpochybnitelný celoaglomerační dopad a přispívají k oběma strategickým cílům. K využití potenciálu ITI došlo i v případě cyklo dopravy, která má pro integrovanost dobré předpoklady. Pro jejich budování je spolupráce napříč aglomerací klíčová, protože je potřeba budovat síť napříč hranicemi obcí. V oblasti cyklo dopravy tak dochází ke změně nabídky infrastruktury oproti výchozímu stavu, na které se mohou podílet i místní / krajské samosprávy. V PMO tak postupně vzniká spojitá síť bezpečných komunikací pro cyklisty (i pěší), která by bez nástroje ITI pravděpodobně vznikala pomaleji. Navíc budování takové sítě v aglomeracích dává smysl, protože dopravní vazby jsou zde intenzivnější a silniční komunikace jsou více zatížené.

Co se týče PO 4, ta měla vzhledem k přístupu ŘO OPŽP jen minimální alokaci a dosažený pokrok měl vliv jen na řešení problémů s odkanalizováním jen v dílčích částech aglomerace. Její příspěvek k naplnění strategických cílů je tak relativně malý.

Z výše uvedeného hodnocení vyplývá, že vize a strategické cíle ISg byly z větší části naplňovány. V rámci ISg byl podpořen rozvoj oborů s vyšší přidanou hodnotou. Došlo i k dílčímu zatraktivnění PMO (především díky zatraktivnění veřejné dopravy a investicím do infrastruktury škol / kvality vzdělávání). Opět je nutné konstatovat, že ISg nemá sama o sobě dostatečně robustní nástroje na celkové zatraktivnění metropolitní oblasti. Nemůže podporovat řadu oblastí relevantních pro atraktivitu oblasti a má na to jen omezenou alokaci. Ani při úspěšné realizaci ISg nemusí dojít k odstranění identifikovaných problémů – zvláště v oblasti dostupnosti a kvality pracovní síly, která je natolik specifická a komplexní, že je nástroje typu ITI nemohou samostatně vyřešit. Tato oblast je navíc významně ovlivněna externími faktory, na které subjekty v PMO nemají rozhodující vliv. Rovněž oblast dopravních investic a infrastruktury pro VaV je natolik rozsáhlá, že Strategie ITI PMO může a bude mít pouze dílčí vliv na zlepšení v této oblasti. Pro úspěšné naplňování ISg je důležité pokračování v implementaci ITI i v dalších programovacích obdobích a zaměření se na změnu v nastavení systému implementace ITI.

² Obytný development v blízkosti areálu univerzity na okraji Borských polí.

5.8. Územní pokrytí intervencí

EO 3.8 Jaké bylo územní pokrytí intervencí nástroje ITI/IPRÚ?

Intervence ITI byly soustředěné především do jádrového města, což je dáno mimo jiné geografickým uspořádáním aglomerace, vysokou spádovostí a velkým množstvím silných vazeb zázemí na jádrové město. Lokalizace jednotlivých typů projektů je v mapě v příloze č. 3. Mimo jádrové město byly realizovány projekty zaměřené na cyklostezky, ZŠ, sociální služby a sociální bydlení.

Významný je také dopad projektů. Nadregionální dopad mají projekty spolupráce subjektů ve výzkumu, vývoji a inovacích, jakož i projekty veřejných vědecko-technologických parků. Velmi významné jsou vybudované terminály, které obsluhují nejen městskou ale i regionální autobusovou dopravu a některé jsou napojeny na železniční dopravu. Projekty v oblasti veřejné dopravy, středních škol či sociálních služeb samozřejmě nevyužívají jen obyvatelé jádrového města, ale i obyvatelé z jeho spádového území.

Za významný územní přesah je možné hodnotit to, že se v rámci aktérů z celé PMO diskutují společné postupy. Na projektové úrovni jsou to například projekty cyklostezek, které jsou koordinovány s krajským plánem cyklostezek. Ty jsou pak koordinovány i s přesahem mimo aglomeraci, protože je žádoucí, aby jednotlivé úseky cyklostezek navazovaly na páteřní síť.

Probíhá rovněž koordinaci s ostatními aglomeracemi implementujícími ITI.

6 Použité metody

Pro zpracování evaluační zprávy byly využity tyto metody a zdroje informací:

Metoda	Zdroj informací	Termín konání
Desk research	Dokumenty k implementační struktuře – seznam zaměstnanců nositele ITI, jejich role, případné změny na pozicích (fluktuace), Interní postupy nositele ITI Dokumenty k Řídícímu výboru – zápisy ze zasedání a elektronického hlasování ISg Plzeňské metropolitní oblasti 2014 - 2020 (verze 2/2021) Žádosti o změnu ISg, podklady ke změnám ISg Výzvy nositele ITI Mid-term hodnocení ITI Zprávy o plnění ISg z MS2014+ Sestava z MS2014+ se seznamy projektů k 31.12.2024 Komunikační strategie ITI Další podklady a přehledy nositele ITI	
Desk research – případové studie	Žádosti o podporu Závěrečné zprávy o realizaci Zprávy o udržitelnosti	
Skupinový řízený rozhovor	Manažer ITI Bývalý ředitel Útvaru koordinace evropských projektů	22. 5. 2025
Skupinový řízený rozhovor	Vedoucí odboru školství, mládeže a tělovýchovy MMP Ředitelka 7. ZŠ, Plzeň (případová studie č. 8)	20.6. 2025
Skupinový řízený rozhovor	2 zástupci krajského koordinátora veřejné dopravy POVED (případové studie č. 3 a 7)	13.6.2025
Individuální řízené rozhovory	Starosta města Blovice, člen ŘV Specialista na sociální oblast, pracovník RRA Plzeňského kraje Specialista na oblast infrastruktury, býv. vedoucí úseku přípravy a řízení projektů Útvaru koordinace evropských projektů města Plzně (případové studie č. 3, 7 a 9) Specialista na oblast podpory VaV a podnikání (případové studie č. 1 a 2)	23.6.2025 20.6.2025 6.6.2025 25.6.2025
Individuální řízené rozhovory – zástupci příjemců	Ředitelka ZŠ Chotešov (případová studie č. 4) Starosta města Dobřany (případová studie č. 5) Vedoucí odboru sociálních služeb MMP (případová studie č. 10) Ředitel Vodárny Plzeň, člen ŘV (případová studie č. 6)	2. 7. 2025 27. 5. 2025 3. 7. 2025 6.6.2025

7 Případové studie

Do případových studií byly vybrány projekty z různých tematických oblastí. Snahou bylo zařadit jak případové studie projektů realizovaných jak v jádrovém městě, tak v jeho zázemí. V případě, že některá oblast nebyla pokryta případovou studií, byl proveden hloubkový rozhovor s odborníkem na dané téma.

Tabulka 10: Případové studie

Poř. číslo	Název projektu	Žadatel	OP
1	Aplikace moderních technologií v medicíně a průmyslu	Západočeská univerzita v Plzni + Lékařská fakulta UK v Plzni	OP VVV
2	Technologický park DRONET – Plzeň Světovar	Statutární město Plzeň	OPPIK
3	Přestupní uzel Plzeň/Šumavská – autobusový terminál	Statutární město Plzeň	IROP
4	Odborná učebna digitálních technologií a přírodních věd	Základní škola Chotěšov	IROP
5	Zavedení sociálního bydlení v Dobřanech	Město Dobřany	IROP
6	Retenční nádrž Vinice	Vodárna Plzeň, a.s.	OPŽP
7	Prodloužení tramvajové tratě na Borská pole - část Tramvajová trať	Statutární město Plzeň	OPD
8	7. ZŠ - nástavba budovy školy	Statutární město Plzeň	IROP
9	Vejprnice - Cyklostezka do Skvrňan	Obec Vejprnice	IROP
10	Centrum služeb pro osoby bez přístřeší - Wenzigova ulice, Plzeň	Statutární město Plzeň	IROP

8 Závěr

Zpracování ex-post evaluace strategie ITI Plzeňské metropolitní oblasti, jejímž nositelem je Statutární město Plzeň, je provedeno na základě metodiky „Ex-post evaluace realizace strategií ITI/IPRÚ – Zadání“, programové období 2014 – 2020, zpracované MMR, odborem regionální politiky.

Plzeňská metropolitní oblast byla v programovém období 2014 – 2020 tvořena 117 obcemi, zahrnovala kromě jádrového města Plzně také územní obvody ORP Blovice, Kralovice, Rokycany, Nýřany, Stod a Přeštice. Nástroj ITI umožnil ve vymezeném území Plzeňské metropolitní oblasti plánovat, koordinovat a realizovat vybrané projekty, které byly financovány z vybraných specifických cílů pěti operačních programů ESIF – Integrovaný regionální operační program (IROP) a OP Doprava (OPD), OP Životní prostředí (OPŽP), OP Zaměstnanost (OPZ), OP Podnikání a inovace pro konkurenceschopnost (OPPIK) a OP Výzkum, vývoj a vzdělávání (OPVVV).

Nositelem strategie ITI zodpovědným za zpracování a naplňování Integrované strategie na území PMO je Statutární město Plzeň. Integrovaná strategie PMO vychází ze specifických potřeb území a musí přispívat k naplňování cílů a závazných ukazatelů operačních programů ESI fondů, z nichž je financována.

Cílem ex-post evaluace realizace ISg Plzeňské metropolitní oblasti je na jedné straně vyhodnotit funkčnost a efektivitu nastavení interních procesů nositele, dále vyhodnotit relevanci a přiměřenost nastavení cílů ISg, ale především zhodnotit naplnění cílů strategie a dopady její realizace v území. Evaluační zpráva navazuje sledovaným obdobím na mid-term evaluaci, která byla zpracována za období 2016 – 2018. Sledované období této evaluační zprávy tak začíná 1. 1. 2019. Nicméně ex-post evaluace zároveň shrnuje celé období implementace strategie, tj. období od 11.11. 2016 do 31. 12. 2024.

Procesní část evaluace potvrdila, že systém zavedený pro přípravu a realizaci ITI byl funkční, přestože se potýkal s poměrně významnými administrativními i metodickými komplikacemi. Mezi největší slabiny implementace ITI patří následující:

- Příprava ISg v době, kdy nejsou známy konkrétní podmínky podporovaných aktivit jednotlivých OP a změny podmínek během vyhlášení výzev ŘO
- Nedostatečná komunikace vybraných ŘO při přípravě a vyhlášení výzev provázaných na ITI
- Chybějící nástroje pro efektivnější řízení ISg

Faktory pozitivně ovlivňující administraci ISg jsou:

- Fungující nastavení schvalovacích procesů nositele ITI
- Obsazení ŘV a jednotlivých PS a spolupráce s nimi
- Spolupráce se ZS ITI

Interní procesy nositele ITI byly nastaveny efektivně a z hlediska personální, organizačního i odborného byly kvalitně zabezpečeny. Během implementace integrovaných nástrojů se samozřejmě projevovalo to, že ITI byly nastavovány zcela nově, a tak teprve v průběhu implementace se ukazovala některá úzká místa nastavených procesů. Celkově lze konstatovat, že nastavení interních procesů a činností nositele ITI PMO fungovalo velmi dobře a vytvářelo předpoklad pro úspěšné naplnění ISg. Klíčové potíže byly spojené s externími faktory, které nemohl nositel ITI ovlivnit. Významným externím faktorem byl nástup covidové pandemie, která zásadním způsobem ovlivnila způsob implementace. Dalším významným externím faktorem, který měl negativní vliv na implementaci ISg, byla nejednotnost v přístupu jednotlivých ŘO k ITI.

Zásadní vliv na relevanci ISg měl fakt, že intervence prostřednictvím ITI mohly v hodnoceném programovacím období čerpat finanční prostředky pouze z předem určených specifických cílů jednotlivých OP. Navíc aglomeracím byly ze strany ŘO jednotlivých OP předem stanoveny alokace a dokonce i cílové hodnoty indikátorů. V rámci ITI tak nebylo možné strategické zaměření na specifické problémy a potřeby jednotlivých aglomerací a nebyla možná ani koncentrace zdrojů (např. nebylo možné některou přidělenou alokaci na určité opatření přesunout jinam do potřebné oblasti a dané opatření tak

nerealizovat). To, že zaměření ISg bylo de facto nadiktováno shora, tak zamezovalo integrovanému řešení identifikovaných problémů a potřeb a má to samozřejmě vliv i na vyhodnocení dopadů ISg. Na relevanci ISg rovněž mělo vliv nastavení detailních podmínek jednotlivých výzev ŘO. Z hlediska relevance strategie tak je žádoucí, aby v době přípravy ISg již byly známy detailní podmínky jednotlivých výzev. Dílčím problémem může obecně být často nedostačující absorpční kapacita (včetně nedostatku lidských zdrojů schopných připravit a realizovat projektový záměr).

I přes výše zmíněná omezení většina projektů realizovaných v rámci **ITI naplnila svůj zamýšlený účel**, a to včetně očekávaných věcných výstupů. Realizované aktivity odpovídaly potřebám cílových skupin a projekty vedly k reálnému zlepšení situace v příslušných tematických oblastech. Jako bezproblémová se rovněž ukázala udržitelnost projektů.

Specifické cíle integrované strategie byly naplněny ve vysoké míře. V řadě případů se podařilo cíle nejen splnit, ale i překročit původně plánované hodnoty indikátorů. Například v oblasti dopravy, vzdělávání či sociální infrastruktury byly realizovány projekty, které efektivně reagovaly na potřeby území a přispěly ke zlepšení jeho funkčnosti. U některých specifických cílů došlo k mírnému zaostávání, a to zejména v případech, kdy se projekty potýkaly s překážkami mimo kompetence nositele ITI. Celkově však lze hodnotit naplnění specifických cílů jako úspěšné, s jasným dopadem na rozvoj území.

Z výše uvedeného hodnocení vyplývá, že **vize a strategické cíle ISg jsou z větší části naplňovány**. V rámci ISg byl podpořen rozvoj oborů s vyšší přidanou hodnotou. Došlo i k dílčímu zatraktivnění PMO (především díky zatraktivnění veřejné dopravy a investicím do infrastruktury škol / kvality vzdělávání). Evaluace ukazuje, že projekty byly realizovány v souladu s dlouhodobým směřováním území, jak bylo definováno v rámci strategických dokumentů. V mnoha oblastech se podařilo vytvořit základ pro další rozvoj – např. zlepšením dopravní obslužnosti, modernizací školských zařízení nebo rozšířením kapacit sociálních služeb. Tato systematická opatření přispěla k naplňování vize udržitelného, konkurenceschopného a sociálně soudržného území.

Je třeba podotknout, že ISg nemá sama o sobě dostatečně robustní nástroje na celkové zatraktivnění metropolitní oblasti. Nemůže podporovat řadu oblastí relevantních pro atraktivitu oblasti a má na to jen omezenou alokaci. Ani při úspěšné realizaci ISg nemusí dojít k odstranění identifikovaných problémů – zvláště v oblasti dostupnosti a kvality pracovní síly, která je natolik specifická a komplexní, že je nástroje typu ITI nemohou samostatně vyřešit. Tato oblast je navíc významně ovlivněna externími faktory, na které subjekty v PMO nemají rozhodující vliv. Rovněž oblast dopravních investic a infrastruktury pro VaV je natolik rozsáhlá, že Strategie ITI PMO může a bude mít pouze dílčí vliv na zlepšení v této oblasti. **Pro úspěšné naplňování ISg je důležité pokračování v implementaci ITI i v dalších programovacích obdobích a zaměření se na změnu v nastavení systému implementace ITI.**

Nástroj ITI se osvědčil jako efektivní prostředek pro koordinovaný rozvoj metropolitních území. Mezi hlavní přínosy patří:

- **Zvýšená míra spolupráce** mezi obcemi a dalšími partnery v území, vedoucí k silnějšímu partnerství a sdílené odpovědnosti.
- **Strategický přístup** k rozvoji území s dlouhodobou vizí a propojením intervencí.
- **Lepší plánování a projektová připravenost** díky předvídatelnosti alokací a jasnému rámci specifických cílů.
- **Zvýšená absorpční kapacita** území – ITI pomohlo zejména menším obcím lépe se orientovat v dotačním prostředí a efektivněji čerpat prostředky.

Z evaluace rovněž vyplynula doporučení. Doporučení směrem k nositeli jsou zaměřena především na zaměření strategie v některých opatření a zachování postupů, které se osvědčily. Většina negativních faktorů byla spíše externího charakteru, tudíž je nemohl nositel ITI výrazněji ovlivnit. Mohou nicméně sloužit jako doporučení pro následující programové období 2028+.

Doporučení pro nositele ITI

Číslo	Popis doporučení	Kontext doporučení (vazba na zjištění a závěry)
1	Zvážit využití nástroje ITI na podporu ekonomiky formou intervencí do konkrétních soukromých firem	Zatímco projekty veřejných vědecko technických parků a inovačních center mají širší dopad na aglomeraci, protože podporují širší spektrum subjektů a uživatelů, mají projekty podpory konkrétních firem zpravidla dopad jen na samotné podpořené firmy a jejich zaměstnance. Jejich zařazení do nástroje ITI se tak nejeví jako účelné.
2	Zachování intenzivní spolupráce mezi aktéry napříč území aglomerace	Velkým přínosem nástroje ITI je koordinace v území a prohloubení spolupráce aktérů napříč administrativními hranicemi obcí v rámci vymezeného území ITI. Příprava ISg nastartovala komunikaci mezi jednotlivými aktéry, která nyní probíhá intenzivněji i mimo nástroj ITI. Díky této komunikaci probíhá koordinace připravovaných projektů, jsou hledána integrovaná řešení a dochází samozřejmě k lepšímu toku informací. Díky tomu je možné mnohem lépe a dlouhodobě plánovat a hledat mezi projekty synergie. Zlepšit by chtělo spolupráci mezi veřejným a soukromým sektorem.

Doporučení pro MMR-ORP – gestora nástroje ITI a ŘO

Číslo	Popis doporučení	Kontext doporučení (vazba na zjištění a závěry)
1	Změna struktury strategických dokumentů nositele – zpracování obecněji zaměřené strategie na celé programovací období a na ní navazujících „akčních plánů“ na kratší období s konkrétnějším zaměřením podporovaných aktivit.	Největší slabinou celého systému integrovaných nástrojů je fakt, že příprava ISg probíhá v době, kdy nejsou známy konkrétní podmínky podporovaných aktivit jednotlivých OP. U některých operačních programů dochází rovněž ke změnám/upřesnění podmínek až ve vypsání výzev, přičemž tyto podmínky jsou zásadní pro přípravu a realizaci některých integrovaných projektů. Vzhledem k tomu, že proces přípravy ISg je časově náročný, není pravděpodobně reálné, aby ISg byly tvořeny až po schválení všech OP. Navíc určující detaily se často projeví až v samotných výzvách ŘO. Jako vhodná cesta se jeví v úpravě pojetí samotné strategie, která by měla mít strategičtější (a obecnější) charakter. Na takto zpracovanou ISg by pak navazovaly jednodušší akční plány, které by již zohledňovaly nastavení jednotlivých OP, jejich výzev a zároveň aktuální potřeby aglomerace. Tímto způsobem by měla být zajištěna větší flexibilita ISg ve vazbě na potřeby aglomerace a změny okolních podmínek, příp. na změny jednotlivých operačních programů.

	Sjednocení přístupu jednotlivých ŘO k nástroji ITI prostřednictvím stejných principů implementace, jako je tomu u OP ST a zvýšení kompetencí nositelů ITI při volbě zaměření ISg	Významným externím faktorem, který měl negativní vliv na implementaci ISg, byla nejednotnost v přístupu jednotlivých ŘO k ITI a nemožnosti zaměřit ITI dle skutečných potřeb aglomerací. Pro další programové období přesto silně doporučujeme stávající způsob nastavení nástroje ITI změnit a implementovat jej prostřednictvím obdobných principů, jako je tomu u OP ST v současném období, kdy je program implementován na základě definovaných potřeb podpořených regionů, a to napříč tématy. ISg se tak bude moci více strategicky zaměřit na specifika aglomerací. Zároveň je třeba více propojit jednotlivé prostředky tak, aby ISg byla multizdrojová a kromě EU fondů implementovala i další zdroje jako je Modernizační fond či Národní plán obnovy, jakož i národní a krajské zdroje.
--	---	--

Závěrem lze konstatovat, že ITI jako integrovaný nástroj přinesl reálné a měřitelné výsledky, jak v rovině jednotlivých projektů, tak i v širším strategickém rozvoji metropolitního území. S ohledem na aglomerační vícenáklady (nákladná kapacitní / drážní veřejná doprava, nákladnější umístění staveb v aglomeracích, vyšší poptávka po kapacitách veřejných služeb v aglomeracích apod.) se ukazuje integrovaný přístup a koncentrace prostředků do městských aglomerací jako velmi vhodná. Naplnění specifických cílů, účelu projektů i strategických priorit potvrzuje přínos integrovaného přístupu a ukazuje na potenciál jeho dalšího využití v novém programovém období. S ohledem na výše uvedené limity stávajícího nastavení financování ITI by bylo vhodné dát větší rozhodovací pravomoci aglomeracím a metropolitnímu oblastem. Pro příští programové období by měla být strategie ITI připravována v provázanosti na jednotlivé operační programy tak, aby vycházela více z potřeb dané metropolitní oblasti. Vyplývá z toho mimo jiné nutnost zvýšit flexibilitu ISg jako nástroje pro financování integrovaných projektů dle aktuálních potřeb metropolitní oblasti, stejně jako jednotlivých operačních programů v reakci na potřeby ISg.

9 Přílohy

Příloha 1: Tisková sestava z MS2014+

Příloha 2: Zpráva o plnění ISg (k 31. 12. 2024) a přehled indikátorů

Příloha 3: Mapa projektů

Příloha 4: Případové studie

Příloha 5: Koincidenční matice

**Vydal | Útvar koordinace evropských projektů města Plzně, p. o.
Divadelní 105/3 | 301 00 Plzeň | www.ukep.eu | www.iti-plzen.cz | 2025**

Zpracoval | SPF Group, s.r.o.

Ex-post evaluace strategie ITI Plzeňské metropolitní oblasti byla spolufinancována
z projektu Řízení strategie ITI Plzeň 5 – nositel, reg. č.
CZ.07.02.01/00/22_003/0000092.



**Spolufinancováno
Evropskou unií**



**MINISTERSTVO
PRO MÍSTNÍ
ROZVOJ ČR**