



Centrum
pro regionální rozvoj
České republiky

Regiony

nás baví

08/26

Oslavili jsme 30 let
Centra pro regionální
rozvoj

Olga Nebeská (MMR):
Nový plán fondů EU pro období 2028+
musí odpovídat potřebám regionů

Podpora dopravy:
Když zastávka ví, kdy přijede autobus

Kdy lze veřejnou zakázku považovat za sektorovou



Ohlédnutí za konferencí 30 let CRR

Akce nabídla inspirativní přednášky, debaty a prezentace

Str. 10



Bezpečnější silnice pro každou obec

pomáhá vytvářet Platforma VIZE 0 a Tým silniční bezpečnosti

Str. 16



Chůze, kolo a MHD jako jedna cesta

v rámci evropského projektu Active2Public Transport

Str. 22



Milé čtenářky, milí čtenáři,

jeden moudrý člověk kdysi prohlásil: Vyspělé není město, kde chudí mohou jezdit autem, ale také, kde i bohatí jezdí veřejnou dopravou. A já za sebe dodávám, že si málokdo uvědomí, že s rozvojem veřejné dopravy nám v Česku pomáhají evropské fondy. Nové číslo časopisu Regiony nás baví věnujeme tématu dopravy a mobility v českých regionech. Ukazujeme, jak podpora z IROP a dalších evropských fondů pomáhá modernizovat silnice, veřejnou dopravu i další dopravní infrastrukturu. Výsledkem je rychlejší, bezpečnější a k životnímu prostředí šetrnější doprava, která usnadňuje každodenní život obyvatel. Ostatně budoucnosti je věnován i hlavní rozhovor vydání, kdy jsme vyzpovídali náměstkyni ministryně pro místní rozvoj Olgu Nebeskou, v jakém stadiu jsou přípravy ČR na nové programové období 2028+. A samozřejmě jsme část čísla věnovali i řešení praktických problémů, ať už se jedná o telematické projekty, nebo specifika sektorových veřejných zakázek. Věřím, že i tentokrát jsme pro vás namíchovali ten správný regionální koktejl podnětných informací a bohaté inspirace.

Libor Akrman, šéfredaktor

Časopis Regiony nás baví

Vše o regionální podpoře a evropské dotační politice

Vychází 10× ročně

Vydává: Centrum pro regionální rozvoj České republiky,
Argentinská 1610/4, 170 00 Praha 7 – Holešovice, IČ: 04095316

Číslo 8/26 – září 2026

Časopis je distribuován bezplatně na území ČR.

Kontakt na redakci: media@crr.gov.cz • **Šéfredaktor:** Libor Akrman

Redakce: Markéta Reedová, Michal Vlasák, František Novák, Lukáš Holub

Vytvořeno: ve spolupráci s grafickým studiem Propaganda Art & Design, s. r. o.

Tisk: Tisk Centrum s. r. o., Moravany u Brna

Evidenční číslo MK ČR: E 20685



Spolufinancováno
Evropskou unií



Ministerstvo
pro místní rozvoj



Centrum
pro regionální rozvoj
České republiky

Nové muzeum v Chotěboři

Chotěboř na Vysočině má po několika letech opět městské muzeum. V bývalé poště přímo na náměstí vznikl moderní prostor, který přibližuje historii města i okolní krajinu. Rekonstrukce byla rozsáhlá. Obnovou prošly poškozené konstrukce, stropy i klenby. Vedle muzea najdete turistické informační centrum, výukovou místnost a zasedací sál.

Muzeum spravuje více než 30 tisíc sbírkových předmětů. Velkým lákadlem je virtuální realita, díky níž se můžete podívat do minulosti chotěbořského náměstí. Návštěvu mohou zájemci zakončit na střešní vyhlídce s pohledem na město a Železné hory. Na vznik muzea přispěly evropské fondy částkou 56 milionů korun.

**56
mil. Kč**

Výše evropské
dotace z programu
IROP



**84
mil. Kč**

Výše evropské
dotace z programu
IROP

V Chrasti rozšířili mateřskou školu

Mateřská škola v Chrasti na Chrudimsku prošla velkou proměnou. Nové prostory nabídnou více místa dětem, lepší zázemí pedagogům a usnadní rodinám přístup k předškolnímu vzdělávání. Celkové výdaje projektu dosáhly 159 milionů korun. Evropské fondy prostřednictvím Integrovaného regionálního operačního programu přispěly částkou téměř 84 milionů korun.



Nové trolejbusy v Hradci Králové

Hradec Králové má první nové parciální trolejbusy Škoda 32Tr a 33Tr. Město převzalo už šest vozů, které se brzy zapojí do běžného provozu. Díky bateriím zvládnou část trasy i bez trolejového vedení a cestujícím poskytnou větší komfort. Dopravní podnik postupně odebere až 31 nových trolejbusů. Vozy nabídnou klimatizovaný interiér, moderní informační a odbavovací systémy i kamerový dohled. Dvanáctimetrové vozy zvládnou na baterii ujet až 15 kilometrů, kloubové přibližně 10 kilometrů.

S obnovou vozového parku finančně pomáhá Integrovaný regionální operační program. Evropské prostředky mohou u podpořených vozů pokrýt až 85 procent původní ceny. Podpora Evropské unie u dvou projektů zaměřených na modernizaci trolejbusového parku přesahuje 215 milionů korun.

**215
mil. Kč**

Výše evropské
dotace z programu
IROP



Nový plán

musí odpovídat
potřebám regionů



Česko je v plné přípravě Národního a regionálního partnerského plánu, který je vstupním materiálem pro vyjednávání s Evropskou komisí o čerpání peněz v příštím programovém období 2028 až 2034.

„V připravovaném plánu musíme dobře nastavit regionální rozměr – zaměřit se na to, v čem se jednotlivé regiony mohou rozvíjet,“ říká Olga Nebeská, náměstkyně ministryně pro místní rozvoj.

Vláda koncem srpna schválila mandát MMR pro přípravu Národního a regionálního partnerského plánu a projednala návrh priorit pro čerpání peněz z fondů EU po roce 2028. Tomu předcházela velká příprava. Jak složitá byla?

Byl to běh na dlouhou trať, ale práce byla zvládnutelná, protože jsme na ni nebyli sami. Příprava začala už v roce 2025, po zveřejnění návrhů evropské legislativy. Vycházeli jsme ze zkušeností z předchozích programových období, z analýz a evaluací, ale také ze zkušeností s Národním plánem obnovy (NPO), jehož principy se do návrhu nového období výrazně promítají.

Jednotlivá ministerstva analyzovala a zpřesňovala své priority, my jsme jejich vstupy postupně probírali, také zpřesňovali a snažili se je konsolidovat do jednoho návrhu. Jen v meziresortním připomínkovém řízení jsme vypořádali téměř tisíc připomínek.

To vše jste museli zpracovat?

Snažili jsme se. První verze materiálu proto samozřejmě obsahovala řadu rozporů, ale před srpnovým jednáním vlády se je podařilo vyjasnit. Vládou projednaný návrh priorit teď vnímáme jako výchozí bod pro samotnou přípravu Národního a regionálního partnerského plánu (NRPP). Velký kus práce máme za sebou, ale ještě větší je před námi.

Jen v meziresortním
připomínkovém řízení
jsme vypořádali téměř
tisíc připomínek

”

Odpovídají projednané priority tomu, kam by se Česko mělo do budoucna dále posouvat?

Návrh zahrnuje poměrně širokou škálu oblastí, které budeme muset v další fázi ještě zpřesnit a více koncentrovat. Snažili jsme se je propojit s Programovým prohlášením vlády a s Hospodářskou strategií Česko 2.0. tak, aby evropské peníze podporovaly stejné směřování, které si Česko stanovilo i ve svých národních strategiích.

Zároveň ale neexistuje jeden recept pro všechny regiony. Každý z nich



má jiné potřeby, jiné příležitosti i jiné překážky rozvoje. V připravovaném plánu proto musíme dobře nastavit regionální rozměr – zaměřit se na to, v čem se jednotlivé regiony mohou rozvíjet. Ale i pomoci odstranit jejich největší strukturální bariéry, a hlavně zlepšovat podmínky pro život lidí, kteří v nich žijí.

Rozvíjet regiony jako celek

Vnímáte vy osobně některou oblast za prioritní, do které by se měla podpora z evropských fondů zacílit?

Kdybych si měla vybrat jednu oblast, je mi nejbližší rozvoj regionů jako celku. Nejde totiž jen o jednu silnici, školu nebo zdravotnické zařízení, ale o to, jak se v daném místě lidem skutečně žije – jestli mají dostupné služby, fungující dopravu, pracovní příležitosti a kvalitní veřejnou správu. Není to fráze. Právě na regionální úrovni je podle mě nejlépe vidět, jestli evropské fondy přinesly skutečnou změnu, nebo jen zůstaly číslem v tabulce.

Zároveň bych ale jen těžko vybrala jednu konkrétní oblast. Doprava, zdravotnictví, bydlení, výzkum

a vzdělávání, bezpečnost – vše spolu souvisí. A smyslem evropských fondů je podle mě právě to, že mohou tyhle věci propojovat a pomáhat regionům rozvíjet se jako celek.

Evropské fondy čekají od roku 2028 poměrně zásadní změny, mj. deset různých operačních programů nahradí jediný Národní a regionální partnerský plán (NRPP). Co vidíte jako ty hlavní změny vy osobně?

Za mě jsou to tři věci. První je jeden společný plán místo dnešních mnoha programů. To může přinést jednodušší a jednodušší pravidla, ale zároveň to bude klást mnohem větší nároky na koordinaci. Jednotlivé oblasti už nepůjde plánovat každou zvlášť – budou součástí jednoho celku.

Druhou velkou změnou je důraz na výsledky. Nejen kolik peněz jsme rozdělili a správně vyúčtovali, ale co jsme díky nim skutečně změnili. Z pohledu státu to znamená mnohem lépe si na začátku říct, čeho chceme dosáhnout, a umět to také změřit.

A třetí velkou změnou je spojení kohezní a zemědělské politiky do jednoho rámce. To je opravdu zásadní posun a bude vyžadovat jiný způsob

plánování, než na jaký jsme byli doposud zvyklí.

Když to zjednoduším, čeká nás méně oddělených světů, větší tlak na společné priority, a hlavně na to, co za evropské peníze skutečně vznikne.

V jakém stavu je příprava NRPP nyní? Bude odpovídat potřebám obcí a regionů?

Vláda nám koncem srpna schválila mandát k přípravě NRPP a zároveň projednala první návrh sedmnácti priorit. Beru to jako výchozí bod, rozhodně ne jako hotovou věc. Teď nás čeká detailní práce s resorty, kraji, městy a obcemi i s dalšími partnery, abychom priority postupně přetavili do konkrétních investic a opatření.

A právě tady se rozhodne, nakolik bude nový plán skutečně odpovídat potřebám regionů. Proto je podle mě důležité, aby se lidé z regionů zapojili co nejdřív – ne až ve chvíli, kdy budeme mít hotový návrh, který jim pouze představíme. Potřebujeme jejich zkušenost už při jeho tvorbě.

Musíme obhájit české priority

Během podzimu bude Česko o detailech NRPP vyjednávat s Evropskou komisí. Na co bychom při vyjednávání měli klást důraz?

Především na to, aby nový systém fungoval v praxi, ne jen dobře vypadal na papíře. Chceme si zachovat flexibilitu, protože potřeby se v průběhu sedmi let mohou změnit a plán na ně musí umět reagovat. Stejně důležité je, aby slibované zjednodušení pocítily skutečně i žadatelé a příjemci u nás doma, nejen administrativa směrem k Bruselu.

A samozřejmě musíme dobře obhájit české priority. Evropské cíle jsou společné, ale cesta k nim nemusí být ve všech zemích a regionech stejná. Právě proto potřebujeme v našem

plánu dostatek prostoru, jak reagovat na konkrétní potřeby českých regionů.

Potřebujeme v plánu dostatek prostoru, jak reagovat na konkrétní potřeby českých regionů

”

Do budoucna také mají výrazně posílit finanční nástroje.

Jak vnímáte jejich roli?

Finanční nástroje pro mě nejsou náhradou dotací, ale jejich přirozeným doplňkem. Tam, kde projekt dokáže vytvářet ekonomickou hodnotu, často dává větší smysl zvýhodněný úvěr, záruka nebo kapitálová investice než klasická dotace. Veřejné peníze se díky tomu mohou vracet a pomoci financovat další projekty.

Proto chceme jejich využití výrazně posílit – ideálně alespoň zdvojnásobit jejich současný podíl. Zároveň ale platí, že ne všechno lze financovat návratně. U řady veřejně prospěšných projektů, sociálních služeb nebo investic menších obcí zůstane dotace i nadále nenahraditelným nástrojem.

Co bylo při přípravách z vašeho pohledu nejtěžší?

Nejtěžší bylo sladit rychlost přípravy s tím, že se evropská pravidla stále formují. Museli jsme si stanovit priority v době, kdy se o konečné podobě rozpočtu a legislativy pořád vyjednává. Je to trochu jako mířit na cíl, který

se ještě pohybuje – musíte mít jasnou představu, kam chcete dojít, ale zároveň být připraven reagovat na změny. Do oblasti evropských fondů jsem se vrátila po několika letech a byla jsem ráda, že jsem na MMR našla své kolegy, kteří jsou velmi schopní a opravdu jim záleží na výsledku. A myslím, že to je vidět i navenek – naši práci a aktivní přístup vnímají ostatní členské státy i Evropská komise. Ráda bych na tom stavěla a pomohla vyjednat pro Česko takovou podobu evropských fondů, která bude dávat smysl a skutečně pomůže rozvoji našich regionů i celé země.





Olga Nebeská

Od ledna 2026 působí na MMR. Ve státní správě pracuje více než 20 let, je zkušenou právníčkou a expertkou na evropské fondy. Pracovala na klíčových pozicích na několika ministerstvech a na MMR od roku 2009 zastávala vrcholové funkce v oblasti koordinace fondů EU – v letech 2014–2019 jako náměstkyně ministra. Působila také jako nezávislá expertka Evropské komise při přípravě návrhů na zjednodušení v oblasti fondů EU. Vedle státní správy se věnuje i akademické práci – byla prorektorkou VŠMVV a prodělkou na Národohospodářské fakultě VŠE.

Práce s konkrétními výsledky

Jak velký milník to je pro vás osobně?

Je to pro mě docela velká věc. K evropským fondům jsem se vrátila zrovna ve chvíli, kdy se rozhoduje o tom, jak budou vypadat po roce 2028. Je příjemné zjistit, že zkušenosti, které jsem za tu dobu získala – na MMR i při práci pro Evropskou komisi –, teď můžu opravdu využít. A asi největší radost bych měla, kdybychom se za pár let mohli podívat na to, co se v regionech podařilo, a říct si: ano, tohle jsme nastavili dobře.

Evropským fondům se věnujete dlouhodobě. Stále vás to ještě baví?

Baví. A možná právě proto, že to vlastně nikdy není pořád stejná práce. Mění se Evropa, mění se potřeby Česka a regionů a s tím se mění i evropské fondy. Před sedmi lety jsme řešili jiné věci než dnes a za dalších sedm let to zase bude jinak. Navíc je to práce, u které můžete vidět velmi konkrétní výsledky – novou školu, silnici, opravené náměstí nebo třeba proměnu celého území. A to je pro mě silná motivace.



**Aktuální info
o přípravách NRPP**
najdete zde



Moderní, bezpečná a čistá **doprava**

Doprava výrazně ovlivňuje každodenní život lidí v regionech v Česku. Díky podpoře z IROP se daří modernizovat dopravní infrastrukturu i veřejnou dopravu, financovat nízkoemisní a bezemisní vozidla nebo přístupné uzly. Stále více financí také směřuje na čistou a aktivní mobilitu.

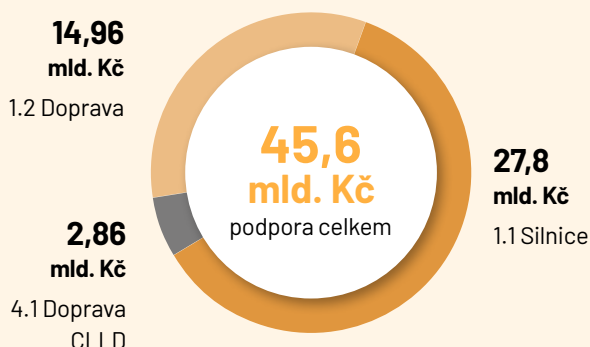
IROP 2014–2020

Dominantní byly investice do silniční infrastruktury – více než polovina všech prostředků (specifické cíle 1.1 Silnice; 4.1 Doprava CLLD a 1.2 Doprava).

Počet podpořených projektů dopravní infrastruktury



Výše podpory EU



IROP 2021–2027

Investice se přesouvají od rozšiřování sítě více k její modernizaci, bezpečnosti a čisté mobilitě. Největší část podpory nově směřuje do ekologické a moderní dopravy.

Počet podpořených projektů



Výše podpory EU

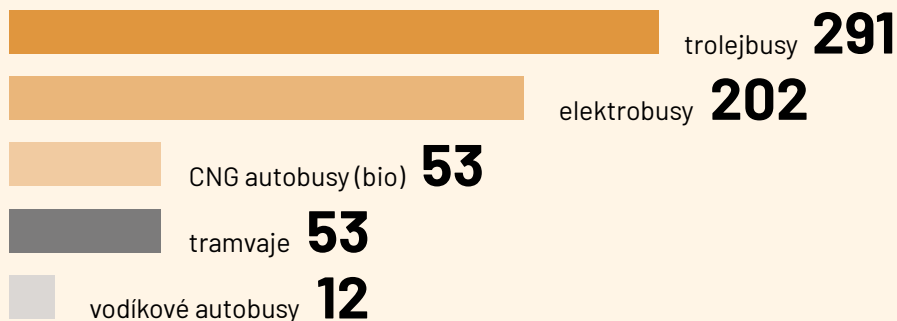


Pozn. stav k 18. 9. 2026

Podpora čisté veřejné dopravy

Aktivita „čistá mobilita“ zahrnuje nejen vozidla, ale i infrastrukturu včetně multimodálních uzlů, které na jednom místě propojují různé druhy dopravy. Podpora samotných vozidel pro veřejnou dopravu představuje více než **7,45 mld. Kč**.

Vozidla pořízená díky podpoře EU



Plánované cíle na období 2021–2027



224 km

rekonstruovaných
silnic



304 km

nových cyklostezek



151 mil.

přepravených
osob ročně



6 185
tun CO₂

snižení ročně

Výhoda pro menší regiony

Nejvyšší podpora na obyvatele není vždy v největších krajích. Např. Olomoucký nebo Plzeňský kraj patří mezi ty s nejvyšší podporou v přepočtu na obyvatele.

Srovnání výše podpory dopravy

ČR průměr

Olomoucký kraj

Plzeňský kraj



2 297 Kč
na osobu



3 516 Kč
na osobu



3 257 Kč
na osobu



Oslavili jsme 30 let Centra pro regionální rozvoj

Inspirativní přednášky, debaty a prezentace na konferenci „Třicet! Od předvstupních fondů k chytrým regionům“ byly ohlédnutím za dosavadní prací CRR a zároveň snahou odpovědět na klíčovou otázku: Jak pokračovat v úspěšně rozjetém rozvoji regionů?

Ohlédnutí za třemi dekádami podpory českých regionů přinesla v půlce září konference, která představila, jak se za posledních 30 let změnily české regiony, jakou roli v tom hrálo Centrum pro regionální rozvoj (CRR) i co čeká obce, kraje a další žadatele po roce 2028. Inspirativní přednášky, debaty, prezentace a networking nabídly pestrý program pro více než dvě stovky účastníků.

Akci zahájila ministryně pro místní rozvoj Zuzana Mrázová, která ocenila práci CRR, jež funguje jako spolehlivý partner a průvodce. „Centrum se podílelo na desítkách tisíců projektů, které proměnily tvář Česka,“ prohlásila. Na její vystoupení navázala Monika Ladmanová, vedoucí zastoupení Evropské komise v ČR, která potvrdila, že během 30 let prošlo Česko velkou proměnou. „Evropská unie není pouze o penězích a dotacích, ale především o vzájemné spolupráci. A proto potřebujeme silnou EU, která musí být jednotná,“ zdůraznila.

Čeká nás změna myšlení

Další blok přinesl pohled do budoucna, když se náměstkyně ministryně pro místní rozvoj Olga Nebeská a Stanislav Schneider, vrchní ředitel Sekce EU fondů a mezinárodních vztahů MMR, zaměřili na přípravu Česka na příští programové období 2028-2035. „Největší výzvou bude změna myšlení, abychom se na projekty dívali s novou perspektivou: jaký budou mít skutečný přínos,“ uvedla náměstkyně MMR. Stanislav Schneider se pak ve svém vystoupení zaměřil na to, v jakém stavu jsou v Česku přípravy na nové programové období.

Dva různé pohledy na regionální rozvoj pak přinesli Rostislav Mazal, ředitel Odboru řídicího orgánu IROP z MMR, a hlavní ekonom České spořitelny David Navrátil. První z nich na příkladech z jednotlivých specifických cílů ukázal, jak peníze z Integrovaného regionálního operačního programu (IROP) přispěly k rozvoji českých regionů.

Navrátil se pro změnu opřel o data z Indexu prosperity regionů, který Česká spořitelna vydává spolu s projektem Evropa v datech. Následná panelová diskuse za účasti Mazala, Navrátila a Schneidera probírala, co je klíčové pro dobrý rozvoj regionů. Podle panelistů je klíčová spolupráce, komunikace a investice do vzdělávání. Do budoucna bude také třeba více zapojit i kritické myšlení.

Ohlédnutí za 30 lety CRR

Druhý blok byl ve znamení bilancování a příkladů přínosů centra, jejichž společným jmenovatelem bylo CRR jako spolehlivý partner pro zlepšování života v regionech. Petr Štěpánek, generální ředitel CRR, spolu s Helenou Miškovičovou, ředitelkou Sekce podpory regionů a veřej-

ného zadávání CRR, prošli klíčové milníky historie centra a budoucnost založenou na digitalizaci a využití AI.

Další příspěvky se týkaly zlepšování měst, role místních akčních skupin (MAS) v regionálním rozvoji, témat přeshraniční spolupráce v rámci evropských programů Interreg a také veřejných zakázek.

Konference tak nabídla řadu inspirativních pohledů, jak se za 30 let proměnily české regiony, evropské fondy i samotné CRR. A zároveň naznačila, jakou roli chce CRR hrát i v budoucnu.

Společný pohled na zlepšování měst pak představili na příkladu Jablonce nad Nisou Simona Malá, ředitelka CRR Liberec, a Iveta Habadová, vedoucí oddělení dotací v Jablonci nad Nisou. Roli místních akčních skupin v regionálním rozvoji rozebrali Tomáš Novák, šéf krajského sdružení MAS Jihočeského kraje, spolu s Petrem Bouškou, ředitelem CRR České Budějovice. Téma integrovaných územních investic (ITI) a jejich význam při rozvoji městských aglomerací prezentovali Viktor Kruml, ředitel CRR Ústí nad Labem, a Jiří Starý, manažer ITI Ústeckochomutovské aglomerace.

O přeshraniční spolupráci v podobě evropských programů Interreg pohovořili Marcela Mostýnová, ředitelka Výkonného odboru realizace programů CRR, a Petr Ošlejšek, náměstek generálního ředitele HZS ČR pro IZS a operační řízení. A o veřejných zakázkách jakožto klíčové součásti dotační politiky promluví Magda Sýkorová, ředitelka CRR Plzeň, a Jana Dubcová, ředitelka Centrálního nákupu Plzeňského kraje.

Konference tak nabídla řadu inspirativních pohledů, jak se za 30 let proměnily české regiony, evropské fondy i samotné CRR. A zároveň naznačila, jakou roli chce CRR hrát i v budoucnu.



Autonomní mobilita

bude součástí života ve městech



Běžnou součástí ulic našich měst zatím vozidla, která nepotřebují řidiče, nejsou, ale pomalu se začínou prosazovat. „Musíme už dnes myslet na to, jak autonomní technologie začleníme do městského prostředí,“ říká Jiří Dohnal ze společnosti BringAuto.

Autonomní mobilita patří mezi témata, která budou v příštích letech významně ovlivňovat podobu veřejného prostoru. Příkladem společnosti, která v oboru působí, je BringAuto, která rozvíjí autonomní systémy pro logistiku, průmysl i komunální služby. „Naším cílem je vyvinout systém řízení bez obsluhy, který bude možné integrovat do průmyslových nebo užitkových vozidel,“ říká Jiří Dohnal.

Firma však považuje za důležité partnery pro budoucí rozvoj autonomní mobility také města a obce. Podle Jiřího Dohnala bude jedním z velkých témat příštích desetiletí integrace těchto technologií do konceptu smart city. „Velmi pravděpodobně se autonomie stane běžnou součástí života ve městech. Možná ne za pět let, ale v horizontu deseti až dvaceti let určitě. Proto je důle-

žité o těchto technologiích mluvit už dnes a hledat způsoby, jak je začlenit do městského prostředí,“ dodává.

Nejdříve kontrolované prostředí

Podle Dohnala se nejrychleji dokáže autonomní mobilita prosadit v tzv. kontrolovaném prostředí. „Kontrolované prostředí snižuje nároky na systém, ale i na riziko samotného provozu. Díky tomu může být technologie dostupnější. Takovou lokací mohou být například výstaviště, letiště, průmyslové areály anebo zemědělské prostory. Stroj má v daném prostředí jasný úkol, jehož plnění navíc lze měřit a vyhodnocovat,“ vysvětluje Dohnal.

Dostupnost technologie se podle něj bude zlepšovat s jejím rozšířením a postupujícím vývojem, ale velkou překážkou je legislativa a po-

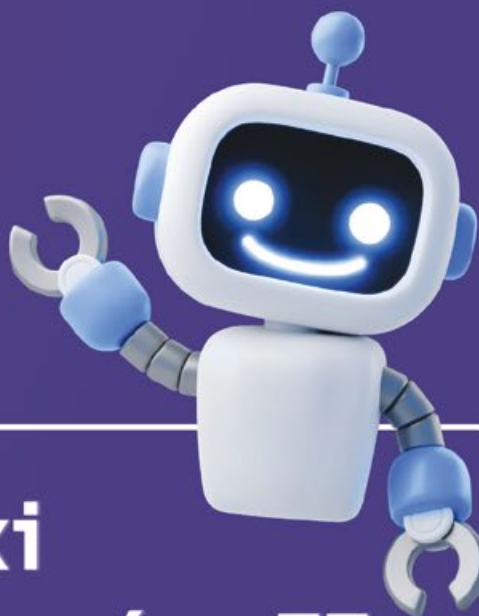
jištění. Je nutné vyřešit hlavně odpovědnost za provoz, případně nehodu, zdali ji má nést výrobce, nebo provozovatel. „Pokud se vytvoří legislativní prostředí, vytvoří se trh a přirozeně k tomu se bude vytvářet nabídka,“ podotýká obchodní ředitel BringAuto.

V budoucnu by mohla autonomní mobilita hrát roli ve veřejné dopravě a MHD. To však vidí Dohnal jako běh na velmi dlouhou trať. Přesto vnímá přínosy již dnes – hlavně flexibilitu celého systému dopravy nebo optimalizaci tras v reálném čase, což může přinést velké úspory. „Odpovědnost za provoz hromadného dopravního prostředku je obrovská a tato oblast bude pravděpodobně nejkonzervativnější a autonomie se zde bude prosazovat pomalu,“ uzavírá.



Centrum
pro regionální rozvoj
České republiky

 **Regiony 4.0**



AI v praxi veřejné správy II

Webinář 13. října 2026

Druhý ročník webináře k využití AI nejen ve veřejném sektoru. Další ze seriálu akcí Regiony 4.0, které přinášejí nové pohledy, úspěšné know-how a smysluplné diskuse.



Registrace a program

crr.gov.cz/kalendar

Nová éra cestování v českých regionech

Cestování za prací, do škol nebo k lékaři dostává v českých městech a obcích zcela nový rozměr. Zásadní podíl na této proměně má i Integrovaný regionální operační program (IROP), který přináší do modernizace a digitalizace veřejné dopravy miliardy korun.

Doby, kdy pasažéři mrzli na nevlídných zastávkách bez informací o zpoždění a v autobusech marně hledali možnost zaplatit kartou, se stávají minulostí. Moderní dopravní infrastruktura už dnes nevzniká pouhým propočtem, kolik aut projede daným úsekem za 10 let.

Jak upozorňuje studie Mezinárodního dopravního fóra OECD (ITF), tradiční modelování naráží na své limity. Budoucnost se přesouvá k přístupu „vision-led transport planning“. Tedy k plánování dopravy, které je založené na dlouhodobé vizi společnosti. Místo pouhé reakce na nárůst automobilismu se města a kraje nejprve ptají, jakou strategii života ve svém regionu chtějí naplnit.

„Doprava se stává nástrojem, který pomáhá formovat podobu měst, ekonomiky i kvality života,“ upozorňuje Michal Holoubek, produktový manažer společnosti Vars Brno, která se specializuje na chytré systémy pro oblast dopravy. A chytrá doprava financovaná z IROP propojuje urbanismus, životní prostředí a potřeby obyvatel.

Digitální mozek v terénu

Moderní analytika umožňuje modelovat různé scénáře vývoje – od změn pracovních návyků až po rozvoj nového bydlení. Srdcem moderních dopravních systémů jsou pochopitelně data.

Z prostředků IROP například již nyní vznikají po celé republice cen-

trální dispečinky a chytré zastávky veřejné dopravy. Pro cestujícího to znamená nový komfort. Na digitálních tabulích či v mobilních aplikacích vidí přesnou polohu spoje přepočítanou na minutu přesně.

Samotné shromažďování dat ale podle studie OECD nestačí. Zásadní je jejich propojení s flexibilními analytickými nástroji. V praxi to znamená, že například inteligentní semaforey dokážou reagovat na hustotu provozu v reálném čase a dát preferenčně zelenou příjezdějícímu autobusu či tramvaji, čímž zrychlují celou veřejnou dopravní síť.

Komfort a ekologie

Chytrá mobilita ale nespočívá pouze v technologiích samotných. Zásad-



ním aspektem je přeměna obcí, aby lidé měli služby blízko a mohli si svobodně vybrat z více způsobů dopravy.

Z prostředků IROP tak míří podpora i do udržitelné mobility. Například financuje nákup nízkoemisních vozidel – elektrobusů, vozidel na vodík či CNG.

„Evropské fondy pomáhají zavádět chytrá řešení, která cestující často ani nevnímají, ale každý den jim významně usnadňují cestování. Třeba díky technologiím pro automatické sčítání cestujících mohou dopravci efektivněji plánovat kapacitu i jízdní řády podle skutečné poptávky,“ podotýká Jakub Řezníček, ředitel CRR Hradec Králové, které se zaměřuje na oblast dopravy.

Výzva pro české regiony

Propojení investic z EU s principy smart mobility umožňuje stavět udržitelné přestupní terminály (P+R, B+R) a zklidňovat centra měst. Největší výzvou však zůstává schopnost samospráv pracovat s dlouhodobou koncepcí. „V českých podmínkách bude zdaleka největší výzvou shodnout se na dlouhodobé vizi, která se nebude měnit po každých volbách,“ upozornil Michal Holoubek.

Stále více se v dopravě využívají nástroje umělé inteligence. „Zatímco v minulých letech bývala AI často spíše marketingovým heslem a součástí vizionářských prezentací, v poslední

Doprava se
stává nástrojem,
který pomáhá
formovat podobu
měst, ekonomiky
i kvality života

”

době se stále častěji používají konkrétní aplikace a praktické projekty. AI začíná nacházet využití například při predikci dopravy, vyhodnocování incidentů, analýze rozsáhlých datových sad nebo při automatizaci některých operací dopravních center,“ upřesnil Holoubek.

Kombinace evropských financí, pokročilých datových simulací a zapojení veřejnosti ukazuje cestu, jak z českých regionů vytvořit prostředí s vysokou kvalitou života pro všechny generace.

„Úspěšné dopravní projekty začínají jasně definovaným problémem, který mají řešit. Technologie by ne-

měla být cílem sama o sobě, ale nástrojem, který obyvatelům přinese bezpečnější, plynulejší a dostupnější dopravu. Důležitá je také kvalitní projektová příprava a včasná konzultace záměru s odborníky, aby byl projekt dobře nastaven po technické i dotační stránce,“ dodává Řezníček.

Cílem je nabídnout obyvatelům regionů takové služby, které budou rychlé, bezpečné, pohodlné a ekologické. Právě systém „chytré dopravy“ představuje klíč k tomu, aby lidé dobrovolně vyměnili osobní automobily za veřejnou přepravu.

1 200 dopravních projektů

Počet projektů, které v období 2021 až 2027 získaly podporu z prostředků Evropského fondu pro regionální rozvoj (EFRR).

Příklady projektů:

- obnova vozového parku dopravního podniku města pořízením elektrobusů
- výstavba vodíkové plnicí stanice pro nové autobusy dopravce ve městě nebo v regionu
- modernizace systému řízení a dispečinku městské hromadné dopravy
- výstavba záchytného parkoviště v režimu P+R a K+R u železniční stanice
- rekonstrukce chodníků v problémové křižovatce silnice I. třídy a místní komunikace s doplněním nových bezpečnostních prvků
- výstavba stezky pro cyklisty a pěší podél řeky mezi obcí a městem

Bezpečnější silnice

pro každou obec

Platforma VIZE 0 a Tým silniční bezpečnosti pomáhají obcím zvyšovat komfort pohybu jejich obyvatel. Nabízejí bezplatnou analýzu rizikových míst, návrh opatření a případně pomoc s přípravou žádosti o dotaci.

Chybějící chodník, přechod pro chodce, úsek silnice, kde auta jezdí příliš rychle, a lidé ho přesto musejí přecházet. České obce taková místa velmi dobře znají – a přesto je často nedokážou změnit. Brání jim malá kapacita, nedostatečné odborné znalosti nebo složitost dotačního systému.

Právě tady nastupuje spolupráce Platformy VIZE 0 a Týmu silniční bezpečnosti, které pomáhají samosprávám zvyšovat bezpečí jejich komunikací. Na většině projektů se také aktivně podílejí studenti prostřednictvím projektu Moje vize nula, který je propojuje s praxí dopravní bezpečnosti. Do spolupráce na do-

Stačí identifikovat
místo, které
místní považují
za nebezpečné

”

pravněbezpečnostních opatřeních jsou zapojeni i odborníci z ČVUT, správci komunikací a místní samosprávy.

13 nehod na 350 metrech

A spolupráce přináší také první viditelné výsledky, když třeba v Libereckém kraji pomohla obcím Ralsko a Jeřmanice, na Hradecku zase obci Černilov.

V první ze zmíněných, v části Ralsko-Boreček, chybí chodníky, zastávky nemají nástupní plochy a lidé musí čekat na autobus přímo u silnice s povolenou rychlostí 90 kilometrů v hodině. Na 350 metrech bylo za posledních 10 let zaznamenáno 13 dopravních nehod.

Podobně nebezpečný byl v Jeřmanicích úsek spojující obec s nádražím, kde kvůli absenci chodníku musejí lidé chodit po silnici. „Na tom

úseku navíc překračuje povolenou rychlost zhruba 70 procent řidičů,“ zdůrazňuje riziko Jan Čáp, koordinátor lokalit projektu Moje vize nula.

Lidé z Platformy VIZE 0 proto provedli analýzu komunikací v obcích a navrhli řešení. V Ralsku dojde ke kompletní rekonstrukci obou zastávek i stávajícího přechodu pro chodce. V Jeřmanicích zase vybudují oddělenou cyklostezku, která zajistí bezpečí pro pěší i cyklisty. A v Černilově došlo ke zlepšení dopravního značení, což zvýšilo bezpečnost tamní křižovatky.

„Každá taková úprava znamená méně rizika a větší šanci, že se lidé dostanou domů v pořádku,“ zdůrazňuje Ondřej Rechner, projektový manažer z Platformy VIZE 0.

Řešení vychází z konkrétního místa

Podle koordinátora je platforma připravena pomoci i dalším obcím. „Někdy stačí upravit značení, jindy jde o komplexnější zásah. Záleží vždy na konkrétní situaci – a na tom, co je možné realizovat,“ doplňuje Jan Čáp.

Tam, kde chce obec přistoupit k realizaci, Platforma VIZE 0 pomáhá i s přípravou žádosti o dotaci. Primárně se zaměřují na podporu ze Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI), ale obce upozorňují i na další dotační možnosti včetně evropských fondů.

ture (SFDI), ale obce upozorňují i na další dotační možnosti včetně evropských fondů.

Každá úprava
znamená méně
rizika a větší
šanci, že se lidé
dostanou domů
v pořádku

”

Modernizaci dopravní infrastruktury mj. podporuje také Integrovaný regionální operační program (IROP). V současném programovém období již je v plánu několik desítek projektů rekonstrukcí silnic II. třídy, celkem se plánuje rekonstrukce více než 205 kilometrů. Další oblastí, kam směřují prostředky IROP, je podpora bezpečnějšího pohybu pěších a cyklistů a rozvoj cyklodopravy.

Problém, který za obce nikdo nevyřeší

V České republice existují stovky podobných míst, kde místní obyvatelé i zastupitelé vědí o problému – a přesto k žádné změně nedochází. Nejde o nezájem. Jde o systémový nepoměr mezi složitostí dotačních procesů a kapacitou malých samospráv. „Podmínky jsou poměrně přísné a detailní. Někdy je opravdu těžké je splnit,“ dodává Miloš Nováček, specialista financování z Platformy VIZE 0.

Platforma poskytuje obcím odbornou pomoc bezplatně a nevyžaduje předchozí přípravu. Stačí identifikovat místo, které místní považují za nebezpečné, a obrátit se na Platformu VIZE 0. „Pomoc směřujeme tam, kde je jednoznačný zájem situaci na silnici řešit. Spolupráci chceme vždy dotáhnout až k realizaci, aby se věci skutečně měnily k lepšímu,“ dodává Ondřej Rechner.

Složitost dotačních procesů potvrzuje i starostka Jeřmanic Helena Fiebigerová: „Na obci jsme na to v podstatě dvě a bez téhle pomoci si neumím představit, že bychom takovou žádost zvládly připravit a dotáhnout. Právě proto je důležité, že existují organizace, které obcím pomáhají překlenout nedostatek kapacit a zkušeností.“

Kde už Platforma VIZE 0 pomohla

- Ralsko-Boreček
- Jeřmanice
- Ráby
- Černilov
- Božíkov
- Kolová-Háje
- Zálesní Lhota
- Hájek
- Lipník
- Čtveřín
- Nové Město pod Smrkem
- Ivanovice na Hané





Když zastávka ví, kdy přijede autobus



Co všechno musí fungovat v pozadí, aby cestující na zastávce včas zjistil, kdy přijede jeho spoj? Za zdánlivě jednoduchou informaci stojí telematika – tedy propojení dat, technologií, veřejné infrastruktury a práce několika organizací. Příkladem může být modernizace inteligentních zastávek v Prostějově.

Intelligentní dopravní systémy proměňují veřejnou dopravu v řadě českých měst. S čímž jim pomáhá Integrovaný regionální operační program (IROP). Příkladem je Prostějov, který díky podpoře z IROP modernizoval 18 zastávek MHD a osadil je celkem 43 inteligentními označníky. Ty cestujícím zobrazují aktuální odjezdy, zpoždění nebo další dopravní informace. Co všechno ale předchází tomu, než se údaj objeví na elektronickém panelu?

Podpora pro využívání MHD

Impulzem pro zlepšení komfortu cestujících byla studie informačního systému MHD z roku 2016. Na její původní návrh město později navázalo v rámci koncepce Smart City Prostějov a modernizace zastávek se stala jedním z vlajkových projektů.

„Chtěli jsme zvýšit komfort cestujících, poskytovat jim aktuální informace přímo na zastávkách a současně podpořit využívání MHD namísto individuální dopravy,“ popsal původní záměr Václav Lužný z odboru rozvoje a investic prostějovského magistrátu.

Projektová příprava začala v roce 2023. Žádost o podporu město připravilo v rámci 67. výzvy IROP, zaměřené na telematiku pro veřejnou dopravu. Samotná realizace proběhla v roce 2025. Podle Lužného bylo složité už samotné nalezení zkušeného projektanta. Pomohli kolegové z Přerova, kteří připravovali obdobný projekt a předali městu pozitivní referenci.

„Projekt byl náročný především množstvím technických detailů – jak bude označník vypadat, jak bude napájen, jaké informace bude zobrazovat a jak ta data do něj dostaneme. Bylo nutné koordinovat napojení na veřejné osvětlení s ostatními sítěmi,“ uvedl Lužný.

Místa podle vytiženosti

Důležitou součástí přípravy bylo také zajištění dat. Bylo potřeba propojit data Koordinátora Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje (KIDSOK) a společnosti CHAPS, dceřiné společnosti ČD-Informační systémy ze skupiny Českých drah. Projekt se totiž neomezil pouze na autobusové zastávky. Větší informační tabule před hlavním a místním nádražím zobrazují také vlakové spoje. Do jednotného on-line systému byly integrovány rovněž stávající elektronické panely z autobusového nádraží v Janáčkově ulici a z terminálu Floriánské náměstí.

Výsledkem tak nejsou jen nové obrazovky, ale technicky propojený systém, který musel respektovat podobu veřejného prostoru i stávající infrastrukturu. „Intelligentní zastávky jsou moderní označníky s grafickým LED panelem. Zobrazují v reálném čase aktuální odjezdy, zpoždění linek a doplňkové informace, například datum, čas nebo teplotu,“ vysvětluje projektant Ondřej Kuba.

Pak už bylo potřeba jen vybrat zastávky, které budou „ochytřeny“. Výběr nebyl náhodný a zastávky a jejich konkrétní umístění město konzultovalo s dopravcem MHD. „Rozhodovali jsme se primárně podle vytiženosti, aby systém sloužil co největšímu počtu obyvatel. Vybrány byly především nejvíce využívané zastávky a zastávky na hlavní dopravní ose, zejména v úsecích hlavní nádraží – Domamyslice a hlavní nádraží – nemocnice,“ vysvětluje Lužný.

Elektrina ze sloupu veřejného osvětlení

Požadavkem města bylo také nahradit staré sloupky moderní technologií a současně co nejméně zasahovat do okolí. „Kabeláž a antény proto musely být skryty v těle označníku, aby nebyl narušen vizuální prostor ulice,“ do-



18

modernizovaných
zastávek MHD

43

nových inteligentních
označníků





11,4 mil. Kč

činila dotace z EU,
příjemcem bylo statutární
město Prostějov

8–12 / 2025

doba realizace stavby



dává Kuba. Nové označníky tak byly umístěny na místa původních zastávkových sloupků. Pro jejich napájení se nebudovaly nové elektrické přípoje s vlastním měřením. Využila se síť veřejného osvětlení, která je doplněna o integrované akumulátory.

„V noci, kdy veřejné osvětlení svítí, se panel napájí ze sítě a zároveň dobíjí baterii. Ve dne, kdy osvětlení nesvítí, zastávka běží z akumulátoru. V zimě musí být baterie při nočním dobíjení temperována. Jinak hrozí její trvalé poškození,“ popisuje projektant. Toto řešení podle něj šetří čas i finanční prostředky oproti budování samostatných přípojek z distribuční sítě.

Technicky přitom nešlo o zanedbatelný zásah. V Prostějově vzniklo více než 880 metrů nových přípojek od nejbližší lampy nebo rozvaděče veřejného osvětlení k označníkům. Nejkratší přípojka měřila šest metrů, nejdelší, u hlavního nádraží, přes 220 metrů. Při křížení silnic se používaly řízené protlaky, aby nebylo nutné rozkopávat asfalt. V ostatních případech vedly výkopy převážně v chodnících, které bylo následně nutné obnovit.

Projektant upozorňuje, že právě technické detaily mohou podobné projekty výrazně zkomplikovat. „Klíčové je přesné geodetické zaměření a vyjádření správců podzemních sítí – vody, plynu, optických kabelů, kanalizace a dalších vedení. Často se podceňuje riziko kolizí a nutnost opatrných, někdy ručních výkopů.“

Od autobusu přes dispečink až k cestujícím

O aktuální odjezdy a zpoždění se stará datové propojení. Panely mají SIM karty s datovým tarifem a pomocí technologie LTE komunikují s centrálním dohledovým softwarem a serverem. Využívá se přitom existující systém sledování vozidel.

„Informace o jízdách řádech a aktuálním zpoždění jsou zpracovávány v Centrálním dispečinku KIDSOK. Panel si údaje prostřednictvím datové služby pravidelně načítá a zobrazuje je cestujícím,“ vysvětluje ředitelka KIDSOK Kateřina Suchánková. Data obsahují například číslo linky a spoje, cílovou zastávku, číslo nástupiště a údaj o zpoždění, pokud je k dispozici.

Kvůli inteligentním zastávkám nebylo ale nutné upravovat vybavení autobusů. „Využil se existující systém sledování vozidel a panel se přizpůsobil technickým podmínkám datové služby,“ doplňuje Suchánková.

Co nepodcenit při přípravě

Už teď je jasné, že za informační tabulí na zastávce stojí spousta práce, plánování a koordinace jednotlivých částí. Co tedy nepodcenit hned na začátku?

„U podobného projektu je důležité předem přesně definovat, co se má zobrazovat a odkud se budou data získávat. Datové propojení je nutné řešit už při přípravě projektu a včas konzultovat technické požadavky s krajským organizátorem dopravy,“ shrnuje Kuba. Za zásadní považuje také odbornou připravenost města, jasnou vizi a kvalitní podklady.

Zkušenost z Prostějova podle Lužného také ukazuje, že se vyplatí věnovat mimořádnou pozornost technickým detailům, například napojení starších panelů, a zapojit dopravce už v rané fázi přípravy. Město má na provoz a servis uzavřenou smlouvu na pět let, tedy po dobu udržitelnosti projektu.

O případném rozšíření do dalších částí Prostějova se uvažuje, zatím však není schválené. Při dalších etapách by mohly také přibýt i nové funkce, například Wi-Fi nebo nabíjení telefonů.

Z EU na dopravu čerpat umíme

Pokud v některé oblasti dokáže Česko dobře čerpat evropské dotace, pak je to doprava. „Evropské fondy představují jeden z klíčových zdrojů modernizace české dopravní sítě,“ tvrdí Linda Maršíková ze společnosti EY Česká republika.

Prostředky EU se dlouhodobě významně podílejí na modernizaci dopravní infrastruktury, což se ale nedá říci o všech oblastech naší ekonomiky. V letech 2023 a 2024 se nakládáním s fondy u nás zabývala společnost EY ČR a Naviga Advisory and Evaluation. Na základě zkoumání 135 cílů v 11 tematických oblastech předloni vyhodnotily právě dopravu a životní prostředí jako oblasti, kde Česko umí využít evropské dotace naplno.

Evaluační se týkala programového období 2014–2020, ale podle Lindy Maršíkové, manažerky pro oblast veřejného sektoru EY Česká republika, lze očekávat, že by se dopravě mělo v čerpání dařit i v probíhající programovém období. „Řada projektů stále probíhá a jejich přínosy se naplno projeví až po dokončení. Doprava nicméně zůstává jednou z hlavních investičních priorit,“ myslí si Maršíková.

Doprava podle ní patřila mezi nejúspěšnější hodnocené oblasti hlavně mírou naplnění očekávaných výsledků programu. Celkově investice zlepšily propojení regionů i dostupnost pra-

covních míst a služeb. Ze studie vyplývá, že u dopravy bylo z osmi hodnocených výsledků pět naplněno a tři naplněny částečně, přičemž žádný nebyl vyhodnocen jako nenaplněný.

Doprava i nadále prioritou

„Výhodou oblasti dopravy byla přímá vazba mezi financováním a hmatatelným výstupem. Například novým nebo modernizovaným úsekem silnice či železnice. Jinde byly prostředky často rozptýleny mezi větší množství menších projektů a jejich širší dopad se měřil obtížněji,“ podotýká manažerka EY ČR.

Podle ní Česko dobře kombinuje využívání evropských zdrojů, což umožňuje modernizovat páteřní dopravní síť, ale stranou nezůstává ani ta regionální. „Největší objem prostředků poskytuje Operační program Doprava, který podporuje zejména modernizaci klíčové železniční a silniční infrastruktury, ale třeba i infrastrukturu pro alternativní paliva. Tyto investice doplňuje IROP, zaměřený především na rekonstrukce silnic II. třídy, obchvaty obcí a mosty



Linda Maršíková

Zabývá se v EY poradenstvím pro veřejný sektor a evaluacemi projektů financovaných z EU. S kolegy z týmu se dlouhodobě snaží o vyšší efektivitu a dopad veřejných prostředků a jejich lepší řízení. Má přes 10 let zkušeností s implementací evropských fondů na podporu sociálního začleňování, zároveň pomáhala nastavit podmínky pro financování sociálních služeb v souladu s pravidly pro poskytování veřejné podpory.

zlepšující napojení regionů na páteřní síť, ale také na rozvoj veřejné a městské dopravy, terminálů, cyklistické dopravy a zlepšení bezpečnosti provozu,“ popisuje.

Doprava by ale podle Maršíkové neměla být opomíjena ani v období 2028+. „Základní česká dálniční síť dosud není dokončena a její dostavba zůstává jednou z hlavních dopravních priorit státu. Současně je třeba reagovat na aktuální trendy, zejména na dekarbonizaci a digitalizaci a vyšší odolnost dopravní infrastruktury,“ uzavírá Linda Maršíková.



Chůze, kolo a veřejná doprava mají fungovat jako celek

Veřejná doprava nezačíná na zastávce. Začíná cestou pěšky nebo na kole a pokračuje snadným přestupem až do cíle. Evropský projekt Active2Public Transportation, podpořený programem Interreg Danube Region, ukazuje, jak vytvořit bezpečný a funkční multimodální systém pro městskou mobilitu.

Jak propojit aktivní mobilitu a veřejnou dopravu v praxi, navíc nejen v jednom regionu, ale v celé příhraniční oblasti? Výzvy v oblasti udržitelné mobility totiž nekončí na hranicích a příkladem takového evropského projektu je Active2Public Transport (A2PT), který byl podpořen v rámci programu Interreg Danube Region a spolufinancován Evropskou unií.

Za Českou republiku se ho v letech 2024–2026 zúčastnil spolek Partnerství pro městskou mobilitu. „Jeho cílem bylo STOP a zcela záměrně používáme velká písmena, abychom trochu překvapili, a hlavně přitáhli pozornost k jeho cílům a výsledkům,“ říká Jaroslav Martínek, jednatel spolku Partnerství pro městskou mobilitu.

Nejen jeho a jeho spolek totiž trápí, že debaty o dopravě jsou až příliš často pojímány jako soutěž mezi jednotlivými druhy dopravy: veřejná doprava versus osobní automobily, jízda na kole versus jízda autem, železniční nákladní doprava versus osobní doprava nebo letadla versus vlaky. „Výzva nespočívá ve výběru jednoho druhu dopravy na úkor druhého. Cílem projektu je, aby všechny druhy dopravy fungovaly společně efektivně a udržitelně,“ dodává Martínek.



Mapa subjektů zapojených do projektu A2PT

Tento širší pohled se podle něj odráží i v nařízení o hlavních směrech EU pro rozvoj transevropské dopravní sítě (nařízení TEN-T (EU) 2024/1679, pozn. red.), které klade větší důraz na takzvaná funkční města. Nařízení uznává, že dopravní síť (TEN-T) závisí nejen na kvalitě dopravních koridorů mezi městy, ale také na tom, jak tyto koridory fungují uvnitř měst a v jejich okolí.



Jedna srozumitelná cesta

A právě v tomto kontextu byl realizován projekt A2PT, který řešil praktickou otázku multimodality: jak z chůze, jízdního kola a veřejné dopravy vytvořit jednu srozumitelnou a použitelnou cestu.

„Česká republika se může inspirovat doporučením pro vytvoření kvalitního akčního plánu právě pro již zmiňované ‚funkční město‘. Pro Ministerstvo dopravy, kraje a města tak projekt A2PT přináší podněty pro podporu tolik potřebné multimodality jako jednoho systému, nikoli pro podporu oddělených projektů jed-

notlivých druhů dopravy,“ vysvětluje Martínek.

Doporučení podle jeho slov vychází ze souboru přenositelných nástrojů pro veřejnou správu, dopravce a plánovače, a to pod názvem A2PT Online Toolbox. Ten nabízí příklady a doporučení pro přístup ke stanicím, parkování a přepravu kol, sdílenou mobilitu, informace, plánování cest, jízdenky, služby, data, komunikaci a podobu dopravních uzlů.

Společné „design principles“ zdůrazňují bezpečnost, bezbariérovost, intuitivní orientaci, spolehlivost, inkluzi a dlouhodobou údržbu. Dunajský akční plán vytváří rámec pro jejich širší zavádění.

Financování a metodiky zohledňují celou cestu cestujícího: bezpečný pěší a cyklistický přístup, kvalitní uzel, návaznost spojů, přepravu a parkování kol, jednotné informace i komunikaci s veřejností. Důležitá je právě spolupráce státu, krajů, měst, správců infrastruktury a dopravců a možnost pilotní řešení ověřit před rozšířením.

„A2PT spojil strategickou práci rovněž s testy v reálných podmínkách. Piloty zahrnovaly měsíční zkoušení elektrokol a skládacích kol s veřejnou dopravou nebo bezpečné cykloboxy a přepravu kol v regionálních autobusech. Součástí byly integrované jízdenky, lepší informace v digitálních nástrojích, propojení pěší turistiky, cyklistiky a železnice i dočasné pro-

měny ulic. Projekt tak neověřoval jen technická řešení, ale také jejich srozumitelnost a využitelnost v každodenním životě,“ doplňuje jednatel spolku.

Česká stopa na Olomoucku

České aktivity se soustředily na Olomoucký kraj. Ve Velké Bystřici, Šternově a Uničově testovali pravidelní řidiči automobilů po dobu jednoho měsíce nákladní a skládací elektrokola pro dojíždění, rodinné cesty, místní logistiku a napojení na veřejnou dopravu. Dalším výstupem byl mapový portál podporující plánování bezpečné a souvislé cyklistické sítě a jejího napojení na zastávky a stanice.

Komunikace nebyla pouze propagací hotových opatření, ale součástí jejich zavádění a vyhodnocování. Do pilotů byli zapojeni místní ambasadoři – představitelé samospráv, pedagogové a komunitní aktéři –, kteří řešení sami vyzkoušeli a předávali zkušenosti ve svém okolí.

„Příběhy účastníků, videa, média, veřejné akce a průběžná komunikace převedly technické téma do konkrétních situací: cesta do práce, školy, za službami nebo na vlak. Projekt ukázal, že lidé často začnou alternativu používat teprve tehdy, když o ní vědí, rozumějí ji a mohou si ji bezpečně vyzkoušet,“ uzavírá Martínek.



Více o projektu
**Active2Public
Transport**



Konzultační servis radí, jak na výzvy v telematice

Telematika představuje soubor chytrých technologií, které pomáhají veřejné dopravě fungovat rychleji, bezpečněji a s větším komfortem pro cestující. Cílem podpory inteligentních dopravních systémů je tedy zvýšit atraktivitu, efektivitu a spolehlivost veřejné dopravy.

Telematika v pojetí IROP

Tato oblast podpory není jen o informačních tabulích na zastávkách. Zahrnuje širokou škálu inteligentních dopravních systémů, od dispečerského řízení přes preferenci vozidel MHD na křižovatkách až po moderní odbavovací a platební systémy. Přestože bývá nejčastěji spojována s pohodlím cestujících, významnou rolí inteligentních dopravních systémů je také zvýšení bezpečnosti provozu a lepší řízení mimořádných situací.

Data v hlavní roli

Moderní telematické systémy generují velké množství provozních dat. Ta lze následně využít k optimalizaci jízdních řádů, plánování dopravní obslužnosti nebo vyhodnocování kvality poskytovaných služeb. Cílem podpory inteligentních dopravních systémů je tedy zvýšit atraktivitu, efektivitu a spolehlivost veřejné dopravy.

Jaké projekty už byly v IROP podpořeny?

- Asi nejčastěji podpora směřuje na inteligentní zastávky, tedy instalace digitálních panelů (tzv. označnicků), na nichž se zobrazují aktuální data odjezdu jednotlivých spojů a informace o mimořádnostech.
- Dalším typem projektů jsou i modernizace odbavovacích systémů a zavádění bezkontaktních plateb.
- IROP podporuje také rozvoj dispečerských systémů pro řízení provozu nebo systémy pro sledování obsazenosti vozidel pomocí kamer a sčítacích rámců.
- Podpora směřuje také na zvýšení bezpečnosti a plynulosti provozu. Například jde o antikolizní systémy do vozidel MHD, modernizace preference vozidel na světelně řízených křižovatkách nebo technologie pro dálkové ovládání tramvajových výhybek.

Užitečné rady

Nejdřív cíl, pak prostředky

Nejúspěšnější telematické projekty nejsou ty s největším množstvím

techniky, ale ty, co prokazatelně řeší **konkrétní problém veřejné dopravy**. Při přípravě žádosti je proto dobré začít potřebami cestujících a provozovatelů dopravy a teprve následně vybírat vhodné technologické nástroje. Tento přístup bývá nejlepší cestou k dobře zdůvodněnému projektu.

Interoperabilita aneb sdílení dat

Jedním ze zásadních pojmů je interoperabilita. Jinými slovy **schopnost různých systémů spolu komunikovat a sdílet data**. Otevřenost řešení snižuje riziko závislosti na jednom dodavateli a usnadňuje budoucí rozšiřování nebo propojování systémů různých dopravců a organizátorů dopravy. Už při přípravě zadávací dokumentace je vhodné ověřit, zda navržené řešení využívá uznávané datové standardy a komunikační rozhraní.



Výzva na podporu telematiky

67. výzva IROP

Telematika pro veřejnou dopravu – SC 6.1(ITI)

Příjem žádosti do 31. 12. 2027

Soulad s dopravními strategiemi

U telematických opatření se očekává návaznost na širší dopravní koncepcce, zejména plány udržitelné městské mobility, případně plány dopravní obslužnosti nebo jiné strategie příslušného dopravního módu schvalované samosprávou. Tento soulad pomáhá prokázat, že navrhované řešení odpovídá dlouhodobým potřebám území a není osamocenou investicí.

Majetkoprávní příprava

- Pokud mají být instalována zařízení na budovách, zastávkách, sloupech veřejného osvětlení nebo jiných objektech, je potřeba mít včas vyřešeny vlastnické vztahy a příslušná oprávnění.
- Pokud jsou předmětem projektu stavební úpravy, které dle stavebního zákona vyžadují povolení k realizaci stavebního záměru, je potřeba doložit jako povinnou přílohu doklad o prokázání právních vztahů k nemovitému majetku (žadatel musí být vlastník, subjekt s právem hospodaření nebo musí doložit k dotčenému nemovitému majetku jiné právo – např. nájemní smlouvu, smlouvu o výpůjčce, smlouvu o smlouvě budoucí či jiný právní úkon nebo právní akt opravňující žadatele k užívání nemovitosti minimálně do konce udržitelnosti projektu).
- Spočívá-li projekt v instalaci chytřích označnicků na zastávkách a má-li být tento označnick umístěn na pozemní komunikaci, lze se odvolat na § 20, odst. 1 zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů (zákonná povinnost pro vlastníky/správce pozemní komunikace na trase linky strpět v zastávce umístění zařízení pro zveřejnění jízdního řádu).

Kdy lze veřejnou zakázku považovat za sektorovou?

Některá odvětví hospodářství, jako třeba energetika, doprava nebo poštovní služby, fungují za odlišných podmínek než běžný trh. Právní úprava proto stanoví zvláštní režim pro veřejné zakázky. Čím se od režimu klasických veřejných zakázek liší?

Sektorové veřejné zakázky představují specifickou kategorii zadávacích postupů upravenou v § 151 a následujících zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek (ZZVZ). Jejich existence vychází z předpokladu, že některá odvětví hospodářství, například vodárenství, energetika, doprava nebo poštovní služby, fungují za odlišných podmínek než běžný trh. Právní úprava proto stanoví zvláštní režim, který je v určitých směrech flexibilnější než režim pro klasické veřejné zakázky.

Náležitosti sektorových zakázek

Základní postupy pro zadávání sektorových veřejných zakázek obsahuje § 151 ZZVZ. Aby bylo možné konkrétní zakázku považovat za sektorovou, musí být primár-



Na co si dát pozor

Při posuzování sektorových veřejných zakázek je nutné vždy zkoumat souběh několika zákonných podmínek. Klíčové je postavení zadavatele podle § 151 ZZVZ, existence dominantního vlivu nebo zvláštního či výhradního práva podle § 151 a § 152 ZZVZ a současně vazba zakázky na některou z relevantních činností vyjmenovaných v § 153 ZZVZ a navazujících ustanoveních.

Pouze při naplnění těchto znaků lze dospět k závěru, že se jedná o sektorovou veřejnou zakázku a že zadavatel může postupovat podle pravidel určených pro sektorové zadávání.



Odvětví, která lze označit jako relevantní činnost podle § 153 ZZVZ:

- poskytování nebo provozování sítí určených veřejnosti v odvětví plynárenství a teplárenství, elektroenergetiky a vodárenství
- činnosti související s dopravními službami, provozováním letišť, přístavů a jiných dopravních terminálů
- poštovní služby
- činnosti spojené s těžbou ropy, zemního plynu, uhlí či jiných pevných paliv

ně splněna podmínka, že pořizované dodávky, služby nebo stavební práce souvisejí s výkonem některé z tzv. relevantních činností uvedených v zákoně v § 153 ZZVZ. Zároveň musí být taková zakázka zadávána zadavatelem dle § 151 odst. 1 nebo 2 ZZVZ (podrobněji dále).

Nutné je však podotknout, že samotná existence subjektu vykonávajícího relevantní činnost nepostačuje k označení veřejné zakázky jako sektorové. Konkrétní veřejná zakázka musí mít k této činnosti rovněž věcnou vazbu. Pokud například městská vodárenská společnost pořizuje technologii pro úpravu vody, půjde zpravidla o sektorovou zakázku. Naopak nákup zboží nebo služeb, které s relevantní činností nesouvisejí, nemusí sektorovému režimu podléhat (nákup kancelářských potřeb).

Nejjednodušší situace tedy nastává podle § 151 odst. 1 ZZVZ, kdy sektorovou veřejnou zakázku zadává přímo veřejný zadavatel vykonávající relevantní činnost. Předmět takové za-

kázky tak má přímou vazbu na výkon relevantní činnosti. Často však bývá složitější posouzení případů podle § 151 odst. 2 ZZVZ, které se vztahují na jiné osoby než veřejné zadavatele. Právě zde se v praxi může objevit nejvíce nejasností.

Specifika jiné osoby

Jiná osoba se stává sektorovým zadavatelem tehdy, pokud vykonává některou z relevantních činností a současně nad ní veřejný zadavatel vykonává dominantní vliv. Anebo pokud tuto relevantní činnost vykonává na základě zvláštního či výhradního práva. Teprve při splnění některé z těchto podmínek může být zakázka související s relevantní činností považována za sektorovou.

Pojem dominantního vlivu vymezuje § 151 odst. 3 ZZVZ. Veřejný zadavatel jej má tehdy, pokud může přímo nebo nepřímo uplatňovat rozhodující vliv na činnost jiné osoby. Zákon současně stanovuje situace, kdy se existence dominantního vlivu předpokládá.

Typicky jde o případy, kdy veřejný zadavatel vlastní většinu základního kapitálu společnosti, disponuje většinou hlasovacích práv nebo může jmenovat či odvolávat většinu členů statutárního nebo kontrolního orgánu. Praktickým příkladem mohou být městské nebo krajské obchodní společnosti zajišťující provoz vodohospodářské či dopravní infrastruktury.

Úskali zvláštního práva

Druhým důležitým pojmem je zvláštní nebo výhradní právo podle § 152 ZZVZ. Jedná se o právo udělené příslušným orgánem na základě právního předpisu nebo správního aktu, jehož důsledkem je omezení možnosti vykonávat určitou relevantní činnost pouze na jeden nebo omezený okruh subjektů. Takové právo musí mít objektivní základ a nesmí být uděleno pouze smluvně mezi soukromými osobami. Typicky může jít například o zákonem či rozhodnutím státu vymezené oprávnění provozovat určitou infrastrukturu.

Nesprávné posouzení sektorové veřejné zakázky může nastat například v hypotetickém případě, kdy obec nebo sdružení obcí vlastní menšinový podíl v obchodní společnosti. Ta následně na základě výsledků otevřené soutěže zajišťuje veřejnou dopravu pro zadavatele. V takovém případě totiž zpravidla nebude mít zadavatel dominantní vliv nad touto osobou.

Zároveň se nejedná o činnost, která by byla zajišťována na základě zvláštních či výhradních práv ve smyslu § 152 ZZVZ. Nejedná se tedy o „sektorového“ zadavatele. Pokud by pak tato právnická osoba pořizovala plnění v rámci dotace s mírou financování vyšší než 50 procent, nebude moci veřejnou zakázku zadávat jako sektorovou, nýbrž jako standardní veřejnou zakázku.



přes 30 let

česko-bavorské
přeshraniční spolupráce

Spolupráce Čechů a Bavorů bude pokračovat

Česko a Bavorsko budou pokračovat v přeshraniční spolupráci i po roce 2028. Obě strany chtějí nadále podporovat rozvoj pohraničních regionů. První krok k přípravě dalšího, již pátého programu Interreg udělali 10. září podpisem společného prohlášení náměstkyně ministryně pro místní rozvoj Olga Nebeská a státní tajemník bavorského ministerstva hospodářství, regionálního rozvoje a energetiky Tobias Gotthardt. „Česko-bavorská přeshraniční spolupráce má více než třicetiletou tradici. Za tu dobu přinesla řadu konkrétních výsledků pro obyvatele i regiony na obou stranách hranice. Interreg je zavedeným a fungujícím nástrojem, který pomáhá společně řešit témata, která hranici nekončí,” uvedla náměstkyně ministryně pro místní rozvoj Olga Nebeská.

Nové výukové centrum v Jesenici u Prahy

V Jesenici u Prahy vzniklo nové STEAM centrum, které rozšíří možnosti výuky přírodních věd, techniky, digitálních technologií i jazyků. Moderní odborné učebny jsou součástí nového pavilonu Sunny Canadian International School. Žákům přinesou více prostoru pro praktickou výuku i práci s moderními technologiemi. Prostory jsou zároveň bezbariérově přístupné a počítají s potřebami všech skupin žáků, včetně těch se speciálními vzdělávacími potřebami. Celkové výdaje projektu přesáhly 22 milionů korun, evropské fondy přispěly částkou více než 13 milionů korun. Nové centrum bude využívat více než 400 žáků školy ročně.



13 mil. Kč

Výše evropské dotace
z programu IROP



140,4 mil. Kč

Výše evropské dotace
z programu IROP

Rakovník má severní obchvat

Středočeský Rakovník dokončil severní obchvat. Nová 1,8 kilometru dlouhá silnice se slavnostně otevřela 14. září. Než na ni vyrazili první řidiči, prošli se po nové silnici lidé z okolí a prohlédli si techniku, která pomohla obchvat postavit. Celková částka projektu činí 200,6 milionu korun, z toho více než 140,4 milionu korun tvoří příspěvek Evropské unie. „Kvalitní a bezpečná dopravní infrastruktura je pro rozvoj regionů naprosto klíčová. Těší mě, že prostředky z programu IROP II pomohly k úspěšnému dokončení tohoto strategického úseku, na který Rakovník dlouho čekal,” uvedla ředitelka Centra pro regionální rozvoj Střední Čechy Dana Čechová.

Vyhlášené výzvy IROP

 eGovernment a kyberbezpečnost	Typ výzvy	Datum vyhlášení	Datum zahájení příjmu žádosti o podporu	Datum ukončení příjmu žádosti o podporu
10. výzva IROP - eGovernment a kybernetická bezpečnost - SC 1.1 (VRR)	Otevřená	17. 10. 2022	17. 10. 2022	31. 12. 2026
29. výzva IROP - eGovernment a kybernetická bezpečnost - SC 1.1 (ITI)	Otevřená	10. 11. 2022	10. 11. 2022	31. 12. 2027
78. výzva IROP - eHealth - SC 1.1 (MRR)	Otevřená	26. 10. 2023	28. 11. 2023	2. 12. 2026
79. výzva IROP - eHealth - SC 1.1 (PR)	Otevřená	26. 10. 2023	28. 11. 2023	2. 12. 2026
120. výzva IROP - Kybernetická bezpečnost II. - SC 1.1 (PR)	Otevřená	30. 3. 2026	30. 4. 2026	17. 12. 2026

Integrovaný záchranný systém

12. výzva IROP - Integrovaný záchranný systém - ZZS krajů - SC 2.1 (MRR)	Otevřená	31. 8. 2022	31. 8. 2022	31. 12. 2027
13. výzva IROP - Integrovaný záchranný systém - ZZS krajů - SC 2.1 (PR)	Otevřená	31. 8. 2022	31. 8. 2022	31. 12. 2027
117. výzva IROP - Integrovaný záchranný systém - Praha SC 2.1 (VRR)	Otevřená	7. 8. 2025	21. 8. 2025	31. 12. 2027

Infrastruktura ve zdravotnictví

31. výzva IROP - Podpora rozvoje a dostupnosti zdravotní následné péče - SC 4.3 (MRR)	Otevřená	29. 11. 2022	29. 11. 2022	31. 5. 2027
32. výzva IROP - Podpora rozvoje a dostupnosti zdravotní následné péče - SC 4.3 (PR)	Otevřená	29. 11. 2022	29. 11. 2022	31. 5. 2027
56. výzva IROP - Podpora akutní a specializované lůžkové psychiatrické péče - SC 4.3 (MRR)	Otevřená	29. 3. 2023	17. 10. 2023	14. 1. 2027
57. výzva IROP - Podpora akutní a specializované lůžkové psychiatrické péče - SC 4.3 (PR)	Otevřená	29. 3. 2023	17. 10. 2023	14. 1. 2027
97. výzva IROP - Podpora rozvoje a dostupnosti komunitní psychiatrické péče - SC 4.3 (MRR)	Otevřená	29. 5. 2024	9. 7. 2024	17. 12. 2026
98. výzva IROP - Podpora rozvoje a dostupnosti komunitní psychiatrické péče - SC 4.3 (PR)	Otevřená	29. 5. 2024	9. 7. 2024	17. 12. 2026
105. výzva IROP - Vznik a modernizace urgentních příjmů - SC 4.3 (ČR)	Otevřená	18. 12. 2024	21. 1. 2025	20. 11. 2026

Sociální infrastruktura

30. výzva IROP - Sociální služby - SC 4.2 (ITI)	Otevřená	24. 10. 2022	24. 10. 2022	31. 12. 2027
38. výzva IROP - Sociální bydlení - SC 4.2 (ITI)	Otevřená	3. 11. 2022	3. 11. 2022	31. 12. 2027
58. výzva IROP - Deinstitutionalizace sociálních služeb - SC 4.2 (MRR)	Otevřená	30. 10. 2023	15. 11. 2023	31. 12. 2027
59. výzva IROP - Deinstitutionalizace sociálních služeb - SC 4.2 (PR)	Otevřená	30. 10. 2023	15. 11. 2023	31. 12. 2027



Vzdělávací infrastruktura

	Typ výzvy	Datum vyhlášení	Datum zahájení příjmu žádosti o podporu	Datum ukončení příjmu žádosti o podporu
20. výzva IROP - Mateřské školy - SC 4.1 (ITI)	Otevřená	29. 9. 2022	29. 9. 2022	31. 12. 2027
37. výzva IROP - Základní školy - SC 4.1 (ITI)	Otevřená	15. 12. 2022	15. 12. 2022	31. 12. 2027
42. výzva IROP - Střední školy - SC 4.1 (MRR)	Otevřená	30. 11. 2022	30. 11. 2022	31. 12. 2027
43. výzva IROP - Střední školy - SC 4.1 (PR)	Otevřená	30. 11. 2022	30. 11. 2022	31. 12. 2027
44. výzva IROP - Střední školy - SC 4.1 (VRR)	Otevřená	30. 11. 2022	30. 11. 2022	31. 12. 2027
94. výzva IROP - Další vzdělávání - SC 4.1 (ITI)	Otevřená	22. 6. 2023	13. 7. 2023	31. 12. 2027
95. výzva IROP - Školská poradenská zařízení, speciální vzdělávání a střediska výchovné péče - SC 4.1 (MRR)	Otevřená	28. 11. 2023	27. 5. 2024	31. 12. 2027
96. výzva IROP - Školská poradenská zařízení, speciální vzdělávání a střediska výchovné péče - SC 4.1 (PR)	Otevřená	28. 11. 2023	27. 5. 2024	31. 12. 2027



Čistá a aktivní mobilita

39. výzva IROP - Nízkoemisní a bezemisní vozidla pro veřejnou dopravu - SC 6.1 (ITI)	Otevřená	12. 12. 2022	12. 12. 2022	31. 12. 2027
53. výzva IROP - Infrastruktura pro bezpečnou nemotorovou dopravu - SC 6.1 (ITI)	Otevřená	14. 11. 2022	14. 11. 2022	31. 12. 2027
66. výzva IROP - Infrastruktura pro cyklistickou dopravu - SC 6.1 (ITI)	Otevřená	8. 12. 2022	8. 12. 2022	31. 12. 2027
67. výzva IROP - Telematika pro veřejnou dopravu - SC 6.1 (ITI)	Otevřená	19. 12. 2022	19. 12. 2022	31. 12. 2027
74. výzva IROP - Multimodální osobní doprava - SC 6.1 (ITI)	Otevřená	25. 5. 2023	15. 6. 2023	31. 12. 2027
106. výzva IROP - Plnicí a dobijecí stanice pro veřejnou dopravu - SC 6.1 (MRR)	Otevřená	30. 11. 2023	6. 2. 2024	15. 12. 2026
107. výzva IROP - Plnicí a dobijecí stanice pro veřejnou dopravu - SC 6.1 (PR)	Otevřená	30. 11. 2023	7. 2. 2024	15. 12. 2026
108. výzva IROP - Plnicí a dobijecí stanice pro veřejnou dopravu - SC 6.1 (ITI)	Otevřená	21. 12. 2023	4. 3. 2024	31. 12. 2027
119. výzva IROP - Infrastruktura pro cyklistickou dopravu II. - SC 6.1 (MRR)	Otevřená	17. 3. 2026	31. 3. 2026	31. 3. 2027
121. výzva IROP - Bezemisní vozidla pro veřejnou dopravu - SC 6.1 (MRR)	Otevřená	31. 3. 2026	14. 4. 2026	31. 3. 2027
122. výzva IROP - Bezemisní vozidla pro veřejnou dopravu - SC 6.1 (PR)	Otevřená	31. 3. 2026	14. 4. 2026	31. 3. 2027



Kulturní dědictví a cestovní ruch

16. výzva IROP - Knihovny (ITI) - SC 4.4 (MRR, PR)	Otevřená	19. 9. 2022	19. 9. 2022	31. 12. 2027
50. výzva IROP - Muzea - SC 4.4 (ITI)	Otevřená	6. 12. 2022	6. 12. 2022	31. 12. 2027
62. výzva IROP - Památky - SC 4.4 (ITI)	Otevřená	15. 6. 2023	7. 7. 2023	31. 12. 2027
90. výzva IROP - Cestovní ruch - SC 4.4 (ITI)	Otevřená	25. 7. 2023	15. 8. 2023	31. 12. 2027



Silnice II. třídy

21. výzva IROP - Silnice II. třídy na Prioritní regionální silniční síti - SC 3.1 (MRR)	Otevřená	27. 9. 2022	27. 9. 2022	31. 12. 2027
22. výzva IROP - Silnice II. třídy na Prioritní regionální silniční síti - SC 3.1 (PR)	Otevřená	27. 9. 2022	27. 9. 2022	31. 12. 2027



Zelená infrastruktura měst a obcí

65. výzva IROP - Zelená infrastruktura - SC 2.2 (VRR)	Otevřená	9. 3. 2023	25. 1. 2024	10. 6. 2027
77. výzva IROP - Zelená infrastruktura - SC 2.2 (ITI)	Otevřená	18. 4. 2023	9. 5. 2023	31. 12. 2027



Komunitně vedený místní rozvoj (CLLD)

	Typ výzvy	Datum vyhlášení	Datum zahájení příjmu žádostí o podporu	Datum ukončení příjmu žádostí o podporu
48. výzva IROP - Vzdělávání - SC 5.1 (CLLD)	Otevřená	28. 2. 2023	21. 3. 2023	31. 12. 2027
49. výzva IROP - Sociální služby - SC 5.1 (CLLD)	Otevřená	5. 12. 2022	5. 12. 2022	31. 12. 2027
60. výzva IROP - Doprava - SC 5.1 (CLLD)	Otevřená	21. 2. 2023	14. 3. 2023	31. 12. 2027
61. výzva IROP - Hasiči - SC 5.1 (CLLD)	Otevřená	30. 5. 2023	20. 6. 2023	31. 12. 2027
70. výzva IROP - Kultura - památky a muzea - SC 5.1 (CLLD)	Otevřená	26. 6. 2023	19. 7. 2023	31. 12. 2027
73. výzva IROP - Veřejná prostranství - SC 5.1 (CLLD)	Otevřená	23. 5. 2023	13. 6. 2023	31. 12. 2027
86. výzva IROP - Cestovní ruch - SC 5.1 (CLLD)	Otevřená	3. 8. 2023	24. 8. 2023	31. 12. 2027
114. výzva IROP - Kultura - knihovny - SC 5.1 (CLLD)	Otevřená	26. 6. 2023	19. 7. 2023	31. 12. 2027



Technická pomoc

113. výzva IROP - Technická pomoc - SC 7.1 (MRR, PR, ČR)	Otevřená	6. 9. 2023	21. 9. 2023	30. 6. 2029
--	----------	------------	-------------	-------------

Pozn.: Výše uvedené informace jsou platné k 20. 9. 2026

Aktuální informace:

Vše důležité hledejte v Obecných pravidlech pro žadatele a příjemce a u jednotlivých výzev.



Vyhlášené výzvy Národní dotace

Název	Typ výzvy	Datum vyhlášení	Lhůta pro podání žádosti	Alokace výzvy
Výzva v podprogramu ŽIVEL 1 – Obnova obecního a krajského majetku po krizových stavech, programu Podpora obnovy a rozvoje regionů	Průběžná	20. 12. 2024	7. 10. 2027	6 000 mil. Kč
Výzva ŽIVEL 4 – Pomoc v nouzi – Nouzové prostory	Průběžná	14. 9. 2026	15. 12. 2026	40 mil. Kč

Aktuální přehled výzev v programech Interreg

Program	Priorita / specifický cíl	Lhůta pro podání projektového záměru	Lhůta pro podání projektové žádosti
Polsko	2.1 Vzdělávání pracovníků v cestovním ruchu	16. 9. 2026	20. 1. 2027
Sasko	všechny priority (kromě opatření 3.2)	NR	13. 10. 2026 ²⁾
Bavorsko	všechny priority	NR	18. 8. 2026 ¹⁾
Rakousko	všechny priority	NR	30. 9. 2026 ³⁾

Poznámky:

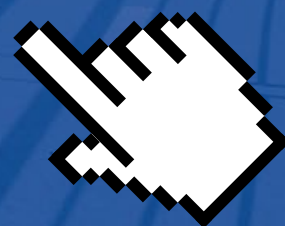
¹⁾ Ihůta pro projednání na Monitorovacím výboru v prosinci 2026

²⁾ Ihůta pro projednání na Monitorovacím výboru v březnu 2027

³⁾ Ihůta pro projednání na Monitorovacím výboru v březnu 2027

Inspirace pro rozvoj obce na jedno kliknutí

Klikejte na regionynasbavi.cz



Čtěte regionynasbavi.cz

Regiony
nás baví



Spolufinancováno
Evropskou unií



Ministerstvo
pro místní rozvoj



Centrum
pro regionální rozvoj
České republiky