



Ústecko-chomutovská
aglomerace



Pražská
metropolitní oblast



Hradecko-pardubická
aglomerace



Plzeňská
metropolitní oblast



Brněnská
metropolitní oblast



Olomoucká
aglomerace



Ostravská
metropolitní oblast

Integrované územní investice (ITI)

v programovém období 2014–2020

Zpracovalo:

© Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, 2015

www.mmr.cz

nok@mmr.cz

Odbor regionální politiky

Ing. David Koppitz, david.koppitz@mmr.cz

Mgr. František Kubeš, frantisek.kubes@mmr.cz

Ing. Lenka Sosvorová, lenka.sosvorova@mmr.cz

Mgr. Štěpán Nosek, stepan.nosek@mmr.cz

Projekt MEDUIN (Metodické centrum pro integrované nástroje)

Mgr. Miroslav Janovský, mjanovsk@gmail.com








[Ve spolupráci se zástupci metropolitních oblastí / aglomerací, které budou využívat nástroj ITI](#)

Autoři a zdroje fotografií:

Ministerstvo pro místní rozvoj (str. 5), Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy (str. 12), Česká televize (str. 13), Regionální organizátor Pražské integrované dopravy (str. 14, 15), Magistrát města Brna (str. 16, 17, 18), Tereza Chrástová (str. 19), statutární město Ostrava (str. 20, 21, 22, 23), Západočeská univerzita v Plzni (str. 24), Plzeňské městské dopravní podniky, a.s. (str. 25), Výzkumné centrum Nové technologie pro informační společnost (str. 26, 27), Tomáš Kubelka (str. 4, 28 vpravo, 29, 30, 31), statutární město Ústí nad Labem (str. 32, 33, 34, 35), Geografický informační systém Magistrátu města Hradec Králové (str. 28 vlevo), Archiv Magistrátu města Hradec Králové (str. 31), Olomoucký kraj (str. 37), statutární město Olomouc (str. 36, 38, 39 vpravo), Vědeckotechnický park Univerzity Palackého v Olomouci (str. 39 vlevo).

[Ve spolupráci s Oddělením publicity EU](#)

Obsah

Co jsou integrované územní investice (ITI)?.....	4
Integrované nástroje v České republice.....	6
ITI v České republice.....	7
Vymezení území metropolitních oblastí a aglomerací pro využití nástroje ITI v programovém období 2014–2020	8
ITI a operační programy 2014–2020.....	10
Hlavní řešená témata v rámci ITI a České republiky.....	11
 Pražská metropolitní oblast.....	12
 Brněnská metropolitní oblast.....	16
 Ostravská metropolitní oblast.....	20
 Plzeňská metropolitní oblast.....	24
 Hradecko-pardubická aglomerace	28
 Ústecko-chomutovská aglomerace	32
 Olomoucká aglomerace	36
Harmonogram přípravy a realizace ITI.....	40
Kontakty na nositele ITI.....	41

Co jsou integrované územní investice (ITI)?

V celoevropském kontextu jsou vkládána do implementace nástroje ITI, jehož prostřednictvím dojde k posílení urbánní dimenze realizovaných opatření, nemalá očekávání.

Cílem integrované strategie je soustředění pozornosti na klíčové tematické okruhy rozvoje, které jsou specifické pro danou metropolitní oblast / aglomeraci a jsou v souladu s cíli a prioritami Evropské unie.

Mezi hlavní nosná témata spojující jádrová města metropolitních oblastí / aglomerací s jejich funkčním záze-
mím patří zejména:

- Doprava a mobilita;
- Vzdělávání a trh práce;
- Propojení výzkumných kapacit a aplikace jejich výstupů do praxe;
- Inovace a podnikání;
- Oblast životního prostředí včetně technické infrastruktury;
- Dále pak může být řešena oblast veřejných služeb (především sociální, zdravotní a vzdělávací).

Integrované územní investice budou zaměřeny především na realizaci větších strategických projektů, které mají významný dopad pro řešená území. Podpořeny budou i vhodné doplňující menší projekty pro dosažení žádoucích synergických efektů.





Milí čtenáři,
dostává se Vám do rukou publikace věnující se problematice integrovaných územních investic (ITI). V bulletinu naleznete aktuální a přehledné informace o uplatňování integrovaného přístupu a o hlavních tématech řešených prostřednictvím integrovaných územních investic v dotčených územích.

Přínos nástroje ITI spočívá v tom, že umožňuje financovat komplexní rozvojová témata z více než jedné prioritní osy jednoho či více operačních programů. Tím vzniká žádaný synergický efekt a dochází k efektivnějšímu nakládání s veřejnými prostředky. Mezi další výhody můžeme zařadit výraznější a autonomnější role městských oblastí či vytvoření integrovaných strategií sestavených na základě partnerského principu. Možné je také propojení investičních a neinvestičních projektů.

Ministerstvo pro místní rozvoj hraje v nastavení integrovaných nástrojů nezastupitelnou roli. Ta je uskutečňována prostřednictvím podpory nositelům integrovaných nástrojů směřující ke zvýšení kvality jednotlivých strategií a jejich úspěšné realizaci.

Věřím, že v publikaci naleznete přínosné informace, které přispějí k pochopení předností integrovaných územních investic.

*Ing. Karla Šlechtová
ministryně pro místní rozvoj
10. 6. 2015*

Integrované nástroje v České republice

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

- **Integrované územní investice** budou v České republice, v souladu s čl. 36 obecného nařízení a na základě jejich vymezení ve Strategii regionálního rozvoje, využity v největších metropolitních oblastech a sídelních aglomeracích celostátního významu.
- **Integrované plány rozvoje území** představují nástroj pro udržitelný rozvoj regionálních pólů růstu s přirozeným spádovým územím, jež se nacházejí mimo metropolitní oblasti a celostátně významné sídelní aglomerace, využívající nástroj ITI. Nástroj IPRÚ bude možné realizovat v Českých Budějovicích, Jihlavě, Karlových Varech, Mladé Boleslavi, Zlíně a Liberci-Jablounci nad Nisou pro území zahrnující jádrové město a jeho funkční zázemí.
- **Komunitně vedený místní rozvoj** je vedený Místními akčními skupinami, který se uskutečňuje na základě integrovaných a víceodvětvových strategií místního rozvoje. Rozvoj je koncipován s ohledem na místní potřeby. Tento přístup bude využit

ve venkovském území, konkrétně v území MAS tvořeném správními územími obcí s méně než 25 000 obyvateli, kdy maximální velikost MAS nepřekročí hranici 100 000 obyvatel a nebude menší než 10 000 obyvatel.

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

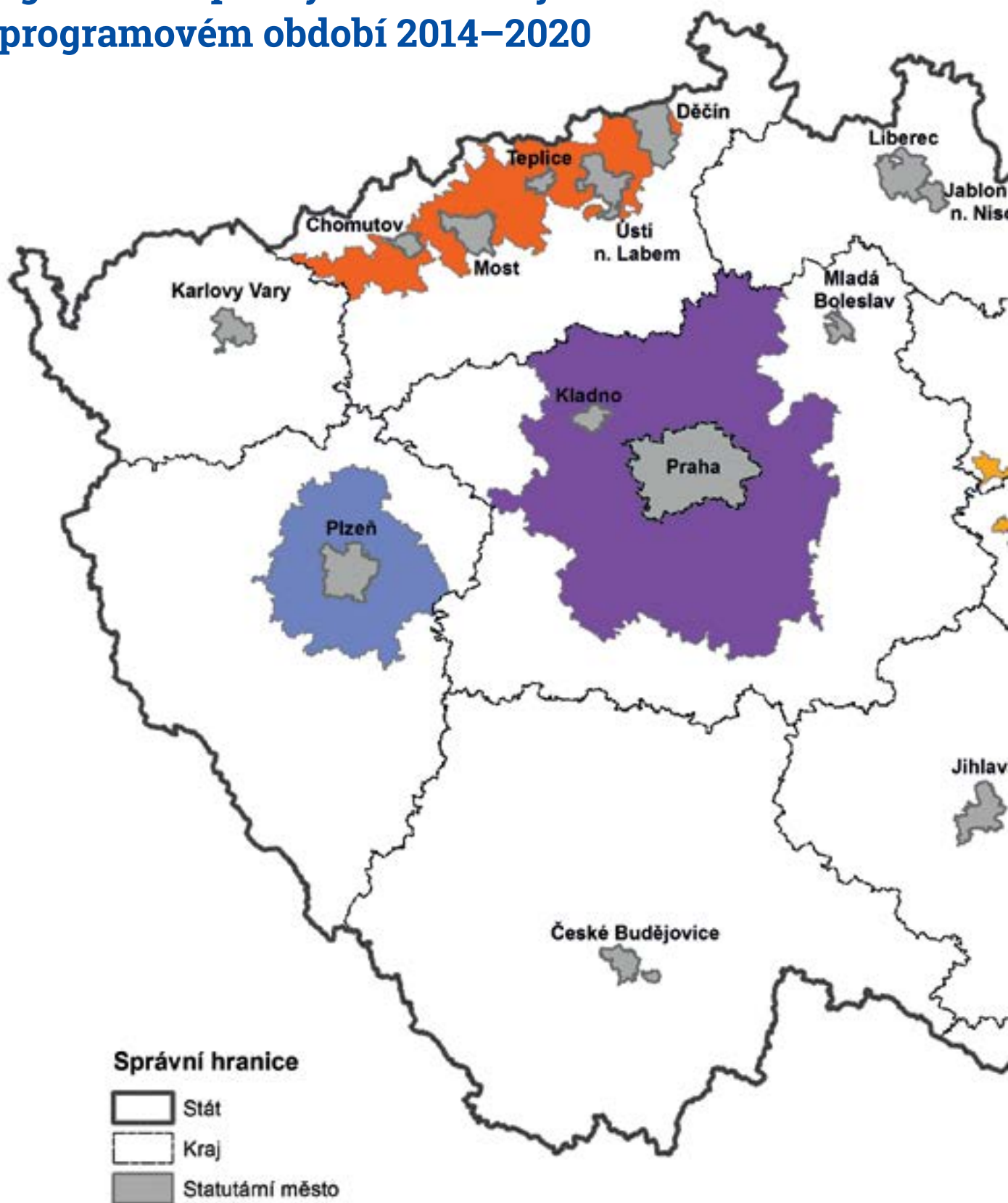
Integrovaná strategie musí být odvozena od stanovených závazných ukazatelů příslušných programů ESI fondů a přispívat k jejich naplnění. Dále musí respektovat popis problémových oblastí v Dohodě o partnerství a intervenční strategii programů, z nichž bude financována. Musí rovněž vycházet ze specifík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

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








ITI v České republice

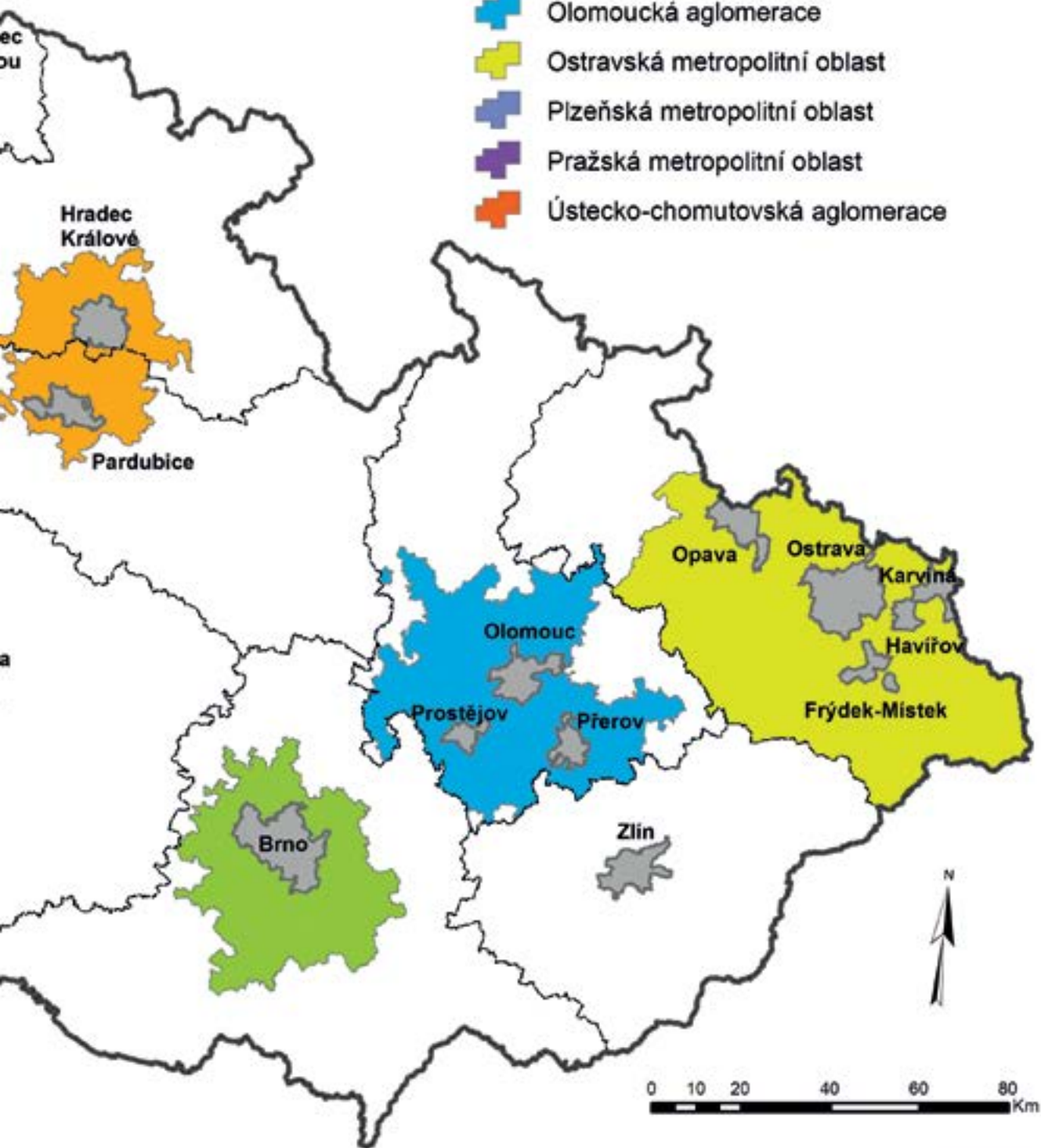
- Nástroj realizace územní dimenze v metropolitních oblastech / aglomeracích celostátního významu.
- Nový nástroj uplatnění integrovaného přístupu s využitím Evropských strukturálních a investičních fondů.
- Realizace na základě zpracované a schválené integrované strategie.
- Určeny pro metropolitní oblasti/sídelní aglomerace s koncentrací nad 300 tisíc obyvatel.
- Realizace v metropolitních oblastech Prahy, Brna, Ostravy, Plzně a v sídelních aglomeracích Ústecko-chomutovské, Olomoucké a Hradecko-pardubické aglomerace.
- Rozdělení mezi metropolitní oblasti a sídelní aglomerace vychází ze Strategie regionálního rozvoje ČR 2014 - 2020 a Dohody o partnerství.

Vymezení území metropolitních oblastí a aglomerací pro využití nástroje ITI v programovém období 2014–2020



Integrované územní investice

-  Brněnská metropolitní oblast
-  Hradecko-pardubická aglomerace
-  Olomoucká aglomerace
-  Ostravská metropolitní oblast
-  Plzeňská metropolitní oblast
-  Pražská metropolitní oblast
-  Ústecko-chomutovská aglomerace



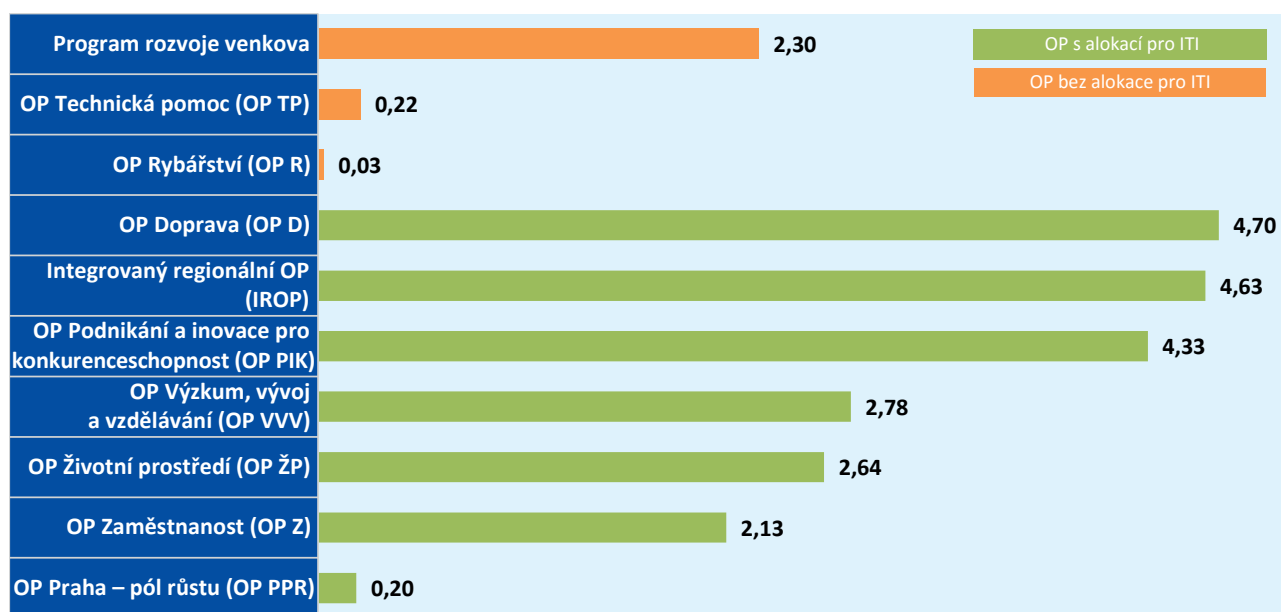
ITI a operační programy 2014–2020

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

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

V Dohodě o partnerství, kterou s Evropskou komisí uzavřela Česká republika, je pro nástroj ITI alokovaná indikativní částka 65 mld. Kč. Pro realizaci Integrovaných územních investic budou využity operační programy: Integrovaný regionální operační program (IROP), Operační program Doprava (OP D), Operační program Životní prostředí (OP ŽP), Operační program Zaměstnanost (OP Z), Operační program Podnikání a inovace pro konkurenceschopnost (OP PIK), Operační program Výzkum, vývoj a vzdělávání (OP VVV) a Operační program Praha – pól růstu ČR (OP PPR).

Alokace operačních programů 2014–2020 (mld. EUR)



Hlavní řešená témata v rámci ITI a České republiky

Hlavními identifikovanými tématy integrovaných územních investic s vazbou na regionální specifika příslušné metropolitní oblasti / aglomerace jsou především oblast dopravy a mobility, sociální soudržnosti, udržitelné ekonomiky a životního prostředí.

V oblasti dopravy a mobility je snahou posílit regionální dopravní vazby, a to propojením jádra a zázemí příslušné aglomerace, odstraněním dopravních bariér a rizik a integrací veřejné dopravy a dalších druhů dopravy.

Aktivity v oblasti sociální soudržnosti jsou zaměřeny na zajištění dostatečné kapacity a kvality veřejných služeb a ochrany před sociálním vyloučením znevýhodněných osob či na oblast sociálního bydlení.

Posilování konkurenceschopnosti je postaveno na zvyšování kvality lidských zdrojů (vzdělávání) s napojením na podnikatelský sektor, využití potenciálu vědy a techniky podporováním síťování a spolupráce univerzit a vědeckovýzkumných pracovišť s inovativními podniky.

Posledním významným tématem je zajištění ekologické stability urbanizovaných území. Zde je tak podporováno zajištění kvality ovzduší, rozvoj ekologicky příznivé dopravy, řešení energetických zásob (energetický mix; energetické úspory), péče o sídelní zeleň, zlepšení kvality vody a zásobování vodou, protipovodňová ochrana či zkvalitnění systému sběru, třídění a opětovného využití odpadu.

Pražská metropolitní oblast

Základní údaje o metropolitní oblasti

Počet obyvatel: 1 999 732

Rozloha: 4983 km²

Hustota zalidnění: 401 obyvatel/km²

Počet obcí: 515

Vymezení Pražské metropolitní oblasti



Vymezení Pražské metropolitní oblasti (PMO) bylo provedeno s pomocí triangulace metod:

- vymezení integrovaného systému středisek Prahy
- vymezení suburbánní zóny Prahy
- vymezení na základě mobilních dat – dojíždkové vazby a čas strávený v Praze
- zohledněny další alternativní vymezení (např. územní plán VÚC Pražského metropolitního regionu aj.).

Funkční zázemí PMO bylo vymezeno tam, kde lze očekávat nejsilnější dopad plánovaných intervencí; je využitelné však i nad rámec uplatnění tohoto nástroje. Samotnému vymezení metropolitní oblasti předcházela řešerše teoretických a metodických přístupů a přehled vymezení urbanizované krajiny v zázemí Prahy na základě různých zdrojů.

Finální vymezení PMO využívá syntetického hodnocení obvodů ORP na základě dat získaných ve všech čtyřech uplatněných metodikách. Upřednostněno bylo vymezení vnější metropolitní oblasti, která tvoří území předpokládaného (a do značné míry i jistého) budoucího růstu metropolitní oblasti Prahy. Zahrnuje i střediska s menší populační velikostí a tedy s relativně nižší autonomií. Severní regiony tvoří dojíždkovou oblast za prací a školami a disponují dobrou dopravní dostupností (Slaný a Mělník). Tyto obvody ORP mají ekonomické vazby na Prahu a další jádrová města metropolitní oblasti. Naproti tomu, jižní a východní ORP (Český Brod, Lysá nad Labem, Benešov a Dobříš) představují obytné a rekreační zázemí města s menšími středisky s potenciálním rozvojem suburbanizace.



Intervenční logika metropolitní oblasti – hlavní problémy

Hlavní město Praha a jeho bezprostřední zázemí patří mezi nejvýznamnější ekonomická a kulturní centra ve střední Evropě. Plní také mnoho dalších funkcí v rámci České republiky. Řada jevů a procesů probíhajících v současné době v metropolitní oblasti má pozitivní i negativní konotace. Například proces rezidenční suburbanizace vyvolává bezesporu zvýšenou intenzitu individuální automobilové dopravy i tlak na přírodní složky krajiny. Na druhé straně znamená oživení a diverzifikaci sociálního prostředí i aktivit v dlouhodobě stagnujících sídlech v zázemí města.

Na jedné straně je nutné vnímat Prahu a její metropolitní oblast jako atraktivní místo v exponovaném stře-doevropském prostoru s významnou tranzitní funkcí i jako destinaci turismu, na druhé straně je nutné brát v potaz každodenní život obyvatel a uživatelů metropolitní oblasti při cestách za prací, službami, rekreací a zábavou. Tyto perspektivy jsou mnohdy ve vzájemném střetu, zároveň vytvářejí při fungování dopravního systému zřejmou funkční hierarchii. Z hlediska tranzitní funkce území je nutné dále posilovat napojení na síť TEN-T. Pokud přistoupíme k dopravnímu tématu z hlediska potřeb lokálních aktérů v území, je zřejmé, že nejvýznamněji je vnímána potřeba kvalitní dopravní sítě pro denní dojízdku za prací, do škol a za službami. V této oblasti došlo v posledních dvou desetiletích k výrazné integraci veřejné dopravy a vylepšení některých dílčích stránek veřejné dopravy (např. kvalita a množství příměstských vlaků, integrace příměstské dopravy), zatímco další aspekty každodenního dojíždění nevykazují zlepšení (nádraží v tranzitních bodech příměstského prostoru) nebo dochází k jejich zhoršení (rozvoj komerční a rezidenční suburbanizace a s nimi vzrůstající nároky na veřejnou dopravu i silniční síť, dopravní kongesce, nadměrné zatížení sídel s chybějícími obchvaty). Komplexní integrovaný systém dopravy (Prahy a Středočeského kraje) stále neexistuje a je jednou z významných bariér dalšího rozvoje území především v zázemí aglomerace.

Některé regionální vazby fyzicko-geografického systému nejsou plně integrovány do vymezeného území metropolitní oblasti. Navzdory tomu, že některé oblasti mají kvalitní protipovodňová opatření, je Pražská metropolitní oblast vysoce urbanizované území a povodně zde způsobují stále velmi vysoké škody. Je tedy potřebné např. protipovodňová opatření, včetně preventivního systému ochrany, koordinovat i s přílehlými částmi Středočeského kraje.

Zásadním faktorem je polarizace dostupnosti, pestrosti nabídky a zřejmě i kvality škol lokalizovaných v Praze a v jejím širším zázemí. To je zřejmé např. v rozdílném zájmu o studium na středních školách v Praze a v regionu. Významným zděděným problémem je dopad střediskové sídelní soustavy na školskou infrastrukturu i degradaci sociálního statusu obyvatelstva v menších obcích metropolitní oblasti. Přímým důsledkem bylo v období socialismu výrazné snížení počtu základních škol, zvýšení dojízdky do škol, ale na druhé straně také mnohem nižší atraktivita zázemí města pro rodiny s dětmi. V souvislosti s přílivem suburbánních migrantů a jejich specifické věkové struktury je jako hlavní problém v současnosti nutné považovat napětí mezi kapacitami předškolních zařízení (jeslí, mateřských škol) a prvního stupně základních škol a počtem domácností poptávajících tyto služby. Suburbánní demografická vlna bude zřejmě pokračovat v jednotlivých školských mikroregionech diferencovaně v závislosti na intenzitě bytové výstavby.

Problémy metropolitní oblasti:

- Problémy s parkováním, nedostatečná kapacita P+R (Park and Ride) systémů
- Nedostatečná integrace veřejné dopravy
- Nedostatečné zprůtočnění vodních toků a retenční potenciál krajiny
- Nedostatečné varovné, hlásné a výstražné systémy
- Nedostatečná kapacita předškolních a školních zařízení v suburbiích Prahy
- Zastaralé či nevyhovující vybavení škol k potřebám kvalitní výuky a provazby s trhem práce



Tematické zaměření metropolitní oblasti

Po široké debatě s partnery v území Pražské metropolitní oblasti a s odkazem na relevantní strategické dokumenty obou klíčových partnerů byla identifikována základní témata ITI, která byla označena za pilíře budoucího rozvoje území a řešení stěžejních problémů, které tomuto rozvoji mohou bránit. Patří mezi ně zejména:

- Doprava a mobilita
- Kvalita životního prostředí
- Regionální školství

Zjištěné problémy a jejich řešení v Pražské metropolitní oblasti tak byly formulovány do vize a dále do globálního cíl většiči se do prioritních oblastí a jejich dílčích cílů. Vize pro Pražskou metropolitní oblast byla formulována pro časový horizont 2023 a představuje žádoucí budoucí stav, který má být naplněním strategie dosažen.

Pražská metropolitní oblast v roce 2023: Blízko do škol, pohodlně do práce, bezpečně doma!

Globálním cílem Pražské metropolitní oblasti je propojení jádra a zázemí pražské aglomerace do jednoho funkčního celku s efektivně rozmístěnou infrastrukturou veřejných služeb, který bude jednak dobře dopravně propojený a jednak bude společně chráněný před přírodními riziky, a to při celkovém respektování zdravého životního prostředí. Z hlediska potřeb lokálních aktérů v území Pražské metropolitní oblasti je zřejmé, že klíčová je potřeba kvalitní dopravní sítě pro denní dojíždku za prací, do škol a za službami.

Pražskou metropolitní oblast nejde charakterizovat jako homogenní prostor se společnými rysy. Pražská metropolitní oblast se skládá z velmi koncentrovaného území Prahy s kumulací ekonomických a administrativních funkcí. Toto koncentrované území je obklopené prstencem rezidenčního zázemí s požadavky vyplývajícími z dynamicky rostoucího počtu obyvatel. Tato situace vyvolává požadavky na infrastrukturní kapacity a nabídku služeb jak v Praze samotné, tak v jejím zázemí. Vzhledem k intenzivnímu pohybu obyvatel mezi Prahou a obcemi Středočeského kraje je nutné přizpůsobit i infrastrukturu, která obě území vzájemně propojuje. Území je rovněž propojené povodími hlavních řek.

Prioritní oblast 1 – Inteligentní doprava

Prioritní oblast chce docílit prostupné a propojené metropolitní oblasti s výborně dostupnou metropolí, reflektující potřeby svých obyvatel, kteří využívají integrované hromadné dopravy a dopravy šetrné k životnímu prostředí.

Prioritní oblast 2 – Ochrana před přírodními riziky

Metropolitní oblast využívající šetrná a přírodně blízká řešení a moderní systémy pro ochranu obyvatel a aktivní předcházení rizikům spojeným s přírodními živly.

Prioritní oblast 3 – Dostupné a kvalitní školství

Metropolitní oblast podporující dostupné a kvalitní školství, metropolitní oblast reflektující výzvy znalostní ekonomiky a potřeby dynamického trhu práce.



Typové projekty

Integrovaný dopravní systém Prahy a Středočeského kraje

Projekt je zaměřený na vybudování komplexního integrovaného systému dopravy pro Prahu a Středočeský kraj. Jeho součástí je pět na sebe navazujících projektových záměrů. Vytvoření centrálního dispečinku veřejné dopravy, modernizace informačního systému, rozvoj preference veřejné dopravy, rozšíření sítě samoobslužných prodejních zařízení a rozšíření odbavovacího zařízení Pražské integrované dopravy na území Prahy a Středočeského kraje. Dojde k zapojení vozidel dopravců Středočeského kraje do centrálního dispečinku veřejné dopravy hl. m. Prahy, k zavedení informačních panelů do vozidel dopravců, zastávkových informačních prvků, pořízení a instalaci zařízení pro preferenci do vozidel dopravců, k instalaci samoobslužných prodejních kiosků na vybrané zastávky a k instalaci označovačů jízdenek Pražské integrované dopravy.

Rozpočet projektu: 3 mld. Kč. Realizace: 2015–2017. Operační program: IROP (SC 1.2), OP PPR (SC 2.2).

Vybudování záchytných parkovišť P+R (park & ride)

Realizace záchytných parkovišť systému P+R (park & ride) u stanic a zastávek drážní dopravy – jedná se o vytipované lokality na některých silničních vstupech do města navazujících na systém městské veřejné dopravy (především stěžejní konečné stanice metra – Černý Most, Zličín, Opatov). Komplexní projekt dílčích projektových záměrů má nadregionální rozměr a směřuje ke snížení objemu vnější automobilové dopravy na území hlavního města Prahy.

Rozpočet projektu: 808 mil. Kč. Realizace: 2017–2020. Operační program: OP PPR (SC 2.2).

Revitalizace Botiče a jeho povodí

Na základě zpracované vodohospodářské studie pro celé povodí Botiče a to za spolupráce správců povodí, Hl. m. Prahy, obcí v povodí Botiče a Středočeského kraje jsou vytipovány a zpracovány návrhy možností protipovodňové ochrany (retenční nádrže, suché poldry), opatření pro zvýšení retence území, vytipování ploch k rozlivu povodní, revitalizace, aj. To vše je podpořené technickoekonomickým posouzením, etapizací a harmonogramem tak, aby opatření fungovala jako jeden celek, který se smysluplně doplňuje. Záměrem je předejít nekoordinovaným aktivitám jednotlivých obcí a subjektů, které často řeší problematiku povodňového ohrožení pouze měřítkem své obce a zapomínají na souvislosti v povodí.

Rozpočet projektu: 101 mil. Kč. Realizace: 2016–2017. Operační program: OP ŽP (SC 1.4).

Budoucnost pro technické obory

Systém pro zkvalitnění a zlepšení infrastruktury zahrnuje technické vzdělávání žáků, rozvíjení pracovišť pro systémové rozvíjení odborných kompetencí žáků s propojením na aktuální požadavky trhu práce a zajištění kvalitní výuky v žádaných přírodovědných a technických oborech s využitím moderních technologických postupů. Nedostatky těchto požadavků jsou zaznamenány zejména ve stavebních oborech (zednictví, truhlářství, nábytkářská a dřevařská výroba, ale i technologie potravin a potravinářství obecně).

Rozpočet projektu: 135 mil. Kč. Realizace: 2016–2020. Operační program: IROP (SC 2.4).



Brněnská metropolitní oblast

Základní údaje o metropolitní oblasti

Počet obyvatel: 609 114

Rozloha: 1 755 km²

Hustota zalidnění: 347 obyvatel/km²

Počet obcí: 167



Vymezení území Brněnské metropolitní oblasti (BMO) vychází z analýz uspořádání a intenzity prostorových (funkčních) vztahů. Studie pracuje s pěti skupinami ukazatelů:

- Ukazatele pracovních vztahů (dojíždka za prací)
- Ukazatele dojíždky do škol
- Ukazatele migračních vztahů (proudy stěhování – jako kontrolní parametr stojící mimo samotnou syntézu)
- Ukazatele dostupnosti individuální automobilovou dopravou (IAD)
- Ukazatele dostupnosti hromadnou dopravou (HD)

První tři skupiny ukazatelů popisují reálné interakce v území, poslední dva ukazatele pak spíše vypovídají o potenciálu území k interakci. Zároveň byla v analýze respektována územní celistvost vymezené oblasti.

BMO je tvořena celkem 167 obcemi včetně Brna (z toho celkem 16 obcí má status města a 10 obcí status městyse), v nichž žilo v roce 2011 celkem 609 114 obyvatel, tedy asi 5,84 % obyvatel ČR na celkové ploše 1 755,3 km². Průměrná hustota zalidnění byla tedy 347 obyvatel na km², přičemž v tomtéž roce dosahovala v ČR hodnoty 133 obyvatel na km² a v Jihomoravském kraji hodnoty 162 obyvatel na km².

Vymezená Brněnská metropolitní oblast je monocentrické území se silnými funkčními vazbami na město Brno. Každodenní společenské, ekonomické, dopravní či jiné procesy a vazby v aglomeraci překračují administrativní hranice jednotlivých obcí. Zázemí Brna má širokou škálu funkcí, které jsou s městem úzce provázány a doplňují ho.



Intervenční logika metropolitní oblasti – hlavní problémy

Na základě provedených analýz a diskuzí s významnými partnery v území byly vygenerovány hlavní problémy Brněnské metropolitní oblasti, které by měly být řešeny prostřednictvím ITI. Výsledkem je stanovení čtyř prioritních oblastí, na něž se Integrovaná strategie rozvoje Brněnské metropolitní oblasti pro uplatnění nástroje ITI (dále jen „Integrovaná strategie“) zaměřuje (viz dále):

- Doprava a mobilita
- Životní prostředí
- Konkurenceschopnost a vzdělávání
- Sociální soudržnost

Identifikované problémy vykazují vzájemné vazby nejen v rámci problémových oblastí, ale i mezi nimi. Proto

je důležité identifikovat i průřezové problémové okruhy, které naznačují vhodná integrovaná řešení. Jako průřezové problémové okruhy Brněnské metropolitní oblasti byla stanovena tato témata:

- Globální dopravní napojení BMO
- Integrace veřejné dopravy a dalších druhů dopravy
- Pěší a cyklistická doprava a jejich vazba na další druhy dopravy
- Kvalita ovzduší
- Odpadové hospodářství
- Environmentální rizika v oblasti vodního hospodářství
- Vliv mobility na konkurenceschopnost
- Inovační potenciál
- Vzdělanostní úroveň obyvatelstva



Tematické zaměření metropolitní oblasti

Globálním cílem Integrované strategie je zvýšení konkurenceschopnosti a zlepšení kvality života obyvatel Brněnské metropolitní oblasti. Globální cíl se skládá ze 4 témat, jejichž hlavním společným jmenovatelem je jejich aglomerační rozměr chápající BMO jako širěji vymezenou oblast kolem Brna.

Tématy jsou:

- Konkurenceschopnost a vzdělávání
- Sociální soudržnost
- Smart mobilita
- Životní prostředí

První dvě témata naplňují I. pilíř Integrované strategie (Lidský kapitál), zbývající dvě témata pak II. pilíř Integrované strategie (Prostředí). Jednotlivá témata lze v kontextu naplnění Integrované strategie a rozvojové vize charakterizovat následujícím způsobem.

Konkurenceschopnost – Brněnská metropolitní oblast postaví svou konkurenceschopnost na dlouhodobém zvyšování kvality lidských zdrojů jako kritického faktoru konkurenceschopnosti, funkčním trhu práce a na plném využití inovačních kapacit centra (Brno) s aplikačním napojením na podnikatelský sektor a hospodářské aktivity v BMO, s podporou soustředěnou do prioritních odvětví definovaných Strategií inteligentní specializace regionu (RIS 3 Jihomoravského kraje).

Sociální soudržnost – sociální soudržnost bude i nadále vycházet z autentického, dlouhodobě stabilizovaného populačního, kulturního a sociálního prostředí oblasti. Předpokladem udržení takového prostředí je dostatečná kapacita a kvalita veřejných služeb a ochrana před sociálním vyloučením minoritních a hendikepovaných skupin populace v rámci celé BMO.

Smart mobilita – oblast bude vybavena dostatečně kapacitní a kvalitní infrastrukturou zajišťující mobilitu obyvatel a hospodářských subjektů, globální napojení BMO na okolní metropole i místní obslužnost se zřetelem na šetrnost vůči životnímu prostředí a krajině. Rozhodující změnou je modernizace silnic a železnic, kvalitní napojení BMO na evropskou dopravní síť, rozvoj a prohloubení integrace veřejné dopravy v BMO a zvýšení atraktivity a bezpečnosti cyklistické a pěší dopravy.

Životní prostředí – oblast si uchová své kvalitní přírodní zázemí obklopující jinak převážně silně urbanizované jádro. Dojde ke snížení negativních dopadů lidské činnosti na životní prostředí, a to i rozvojem potřebné infrastruktury. Oblast jako celek bude připravena čelit environmentálním rizikům, především pak hrozbě sucha, povodní a snižování kvality vody a půdy. V oblasti bude vyřešeno zásobování energiemi, a to díky pestrému energetickému mixu a realizací podstatných energetických úspor.



Typové projekty

Prodloužení tramvajových tratí

Projekty zaměřující se na prodloužení tramvajových tratí jsou v oblasti veřejné dopravy společně s výstavbou přestupních terminálů jedním z nosných témat integrované strategie. Tyto tratě respektují požadavky rychlého spojení s centrem města, bezbariérovosti, bezpečnosti zastávek, preference tramvajové dopravy vč. adekvátního dopravního a urbanistického řešení přilehlých ulic a zeleně. V rámci ITI jsou k realizaci připravovány primárně tyto projekty:

- Prodloužení tramvajové tratě Osová – Kampus MU v Bohunicích – Realizace projektu bude stát necelou miliardu korun. Hotovo by mělo být do roku 2019.
- Prodloužení tramvajové tratě Bystrc – Kamechy – Realizace projektu bude stát cca 700 milionů korun. Trať by se měla realizovat v průběhu následujících 3 let.
- Nová tramvajová trať – ulice Plotní – V rámci zvýšení dopravní obslužnosti Komárova a rozvojové lokality Jižní centrum vznikne tramvajová trať vedená ulicemi Plotní, automobilová doprava bude svedena na ulici Dornych.

Dopravní telematika

Komplex systémových opatření řešení organizace dopravy umožňuje mj. preferovat veřejnou dopravu a tím urychlit průjezd veřejné dopravy městem. Další aktivity směřují k realizaci automatických parkovacích, dohledových a navigačních systémů. Opatření budou realizována v jednotlivých etapách po celou dobu naplňování Integrované strategie, přičemž celkové náklady přesáhnou 500 milionů Kč.

Kreativní centrum

Projekt Kreativní centrum Brno je pracovní název budoucího centra pro podporu kreativních odvětví v městě Brně. V Kreativním centru Brno je naplánováno umístění inkubátoru pro začínající podnikatele v kreativních odvětvích, součástí projektu jsou i nájemní ateliéry, zkušebny, dílny. Cílem projektu je pomoci rozvinout tvořivý potenciál talentovaných lidí a zamezit tak jejich odlivu mimo Brno. Centrum může přilákat do města nový druh investorů napojený na kreativní odvětví. Jako lokalita pro umístění centra byl vybrán objekt bývalé káznice mezi ulicemi Cejl, Soudní a Bratislavská, který je plně ve vlastnictví města. Projekt může otevřít a zatraktivnit pro širokou veřejnost dosud méně přitažlivou oblast a dát jí nový rozvojový impuls. Provoz kreativního centra bude po počáteční fázi samofinancovatelný a od 4. roku fungování samoudržitelný.

REURIS

Cílem projektu je revitalizace Staré Ponávky a navazujícího okolního území, ve kterém postupně dochází ke transformaci bývalých průmyslových areálů. Vodní tok a jeho okolí budou přetvořeny v „modro-zelenou osu“ plnohodnotně začleněnou do života města. V rámci projektu dojde k propojení stezky mezi Svitavou a Svratkou pro pěší a cyklisty, úpravě břehů na zelená prostranství, zlepšení podmínek pro aktivní odpočinek a ekologickému oživení Staré Ponávky. Ze zanedbané oblasti se stane atraktivní lokalita, která se navíc nachází v těsné blízkosti historického jádra města. Téma je vhodné řešit komplexně: dochází v něm k propojení více projektů, které je třeba vzájemně koordinovat, navíc peníze na projekt půjdou z různých operačních programů.



Ostravská metropolitní oblast

Základní údaje o metropolitní oblasti

Počet obyvatel: 965 338

Rozloha: 1 896 km²

Hustota zalidnění: 509 obyvatel/km²

Počet obcí: 119

Vymezení Ostravské metropolitní oblasti



Vymezená Ostravská metropolitní oblast se skládá ze 119 obcí a žije zde 965 tis. obyvatel, soustřeďuje tak 79 % obyvatel kraje na 35 % jeho rozlohy. Hustota zalidnění celého Moravskoslezského kraje činí 225 obyv./km², zatímco hustota zalidnění aglomerace dosahuje 509 obyv./km² (údaje k 1. 1. 2014).

V rámci polycentrické ostravské aglomerace definujeme za jádra města Ostravu, Havířov, Karvinou, Opavu, Frydek-Místek, Třinec, Nový Jičín, Kopřivnici a Příbor – díky kombinaci kvantitativních (počet obyvatel, přirozená spádovost) a kvalitativních charakteristik (úroveň vzdělanosti, podíl zaměstnaných v high-tech sektoru ekonomiky, průnik s prioritními plochami a osami dle strategického dokumentu Zásady územního rozvoje Moravskoslezského kraje).

Okolní obce jsou ke zvoleným centrům přiřazeny na základě ukazatele podílu denních pracovních migrantů z obce dojíždějících do těchto center z celkového objemu ekonomicky aktivního zaměstnaného obyvatelstva v obci. Aby byla obec k aglomeraci připojena, musí splňovat hodnotu ukazatele alespoň 25 %. Druhým kritériem, pomocí kterého zčásti eliminujeme periferní a rurální prostor kraje je absolutní tok do jader, a to alespoň 100 denně dojíždějících pracovních migrantů z obce. Takto vymezený region představuje kompaktní území s velmi vysokými vzájemnými každodenními interakcemi mezi jeho obcemi a jádry. Taktéž představuje areál s nejvyšším rozvojovým potenciálem v kraji.



Intervenční logika metropolitní oblasti – hlavní problémy

Pro přípravu strategického plánu pro využití „integrované teritoriální investice“ uzavřelo pět statutárních měst v ostravské aglomeraci – Ostrava, Opava, Frýdek-Místek, Karviná a Havířov – společně s Moravskoslezským krajem Memorandum o spolupráci při přípravě ITI. Při zpracování Integrované strategie vyplynula z analytických podkladů a řady pracovních jednání na všech úrovních následující zjištění o ostravské aglomeraci:

Města se vylidňují – za posledních deset let kraj opustilo bezmála 40 tisíc obyvatel. Odcházejí především mladí a vzdělaní lidé. Jedním z hlavních důvodů je nedostatek atraktivních pracovních příležitostí. Vylidňování souvisí s útlumem těžby a návazných průmyslových aktivit.

Zaměstnanost ve městech se dlouhodobě pohybuje pod průměrem – největším problémem je dlouhodobá nezaměstnanost a zvyšující se nezaměstnanost absolventů. Příčinou vysoké nezaměstnanosti je nízká kvalifikační úroveň nezaměstnaných, nízká ochota pracovat mimo zaměstnanecký poměr, ale například i málo motivující sociální systém.

Ovzduší je znečištěné – téměř sto procent obyvatel ve městech žije v oblastech se zhoršenou kvalitou ovzduší. K hlavním příčinám tohoto stavu patří emise z lokálních topenišť, intenzita dopravy, průmyslové

znečištění. Část těchto emisí má navíc své zdroje v Polsku, řešení problému tedy spočívá i ve vzájemné přeshraniční spolupráci.

Koncentrace těžkého průmyslu – ekonomika v Ostravské metropolitní oblasti je historicky silně orientovaná na průmyslové obory, které tvoří více než 40 % ekonomiky. Pro Ostravskou metropolitní oblast je specifický malý počet velkých zaměstnavatelů a relativně vysoké průměrné příjmy. Čistý disponibilní důchod domácností oproti tomu z důvodů celkového menšího počtu zaměstnaných lidí patří k nejnižším v republice.

Roste chudoba – podíl domácností s čistými příjmy pod životním minimem je nejvyšší v České republice. Ekonomická úroveň obyvatel je nízká, zvyšuje se počet sociálně vyloučených lokalit a obyvatel v nich žijících, což má dopad na bezpečnost.

Nízká podnikatelská aktivita – ochota podnikat patří na Ostravsku k nejnižším v republice. Nízká je i míra inovačních aktivit. Rostou územní rozdíly v kvalitě života obyvatel – situace v jihozápadní (Frýdek-Místek, Nový Jičín) a severozápadní (Opava) části aglomerace je dlouhodobě podstatně lepší než například v karvinsko-havířovské oblasti, jak co do zaměstnanosti a kvality ovzduší, tak i v sociální oblasti.



Tematické zaměření metropolitní oblasti

Na základě identifikovaných problémů a potřeb je integrovaná strategie ITI pro Ostravskou metropolitní oblast založena na třech klíčových pilířích – práce, podnikání a prostředí – a k nim přiřazeným třem strategickým cílům. Víze Integrované strategie je formulována jako „Přitažlivé místo pro život, práci a podnikání.“ Po dosažení všech stanovených cílů integrované strategie je Ostravská metropolitní oblast ekonomicky prosperující a vyspělou průmyslovou oblastí, umí využít svůj unikátní technický um, znalosti, tradici a partnerství. Obyvatelé metropolitní oblasti mají chuť a možnosti se zde kvalitně vzdělávat, mají dostatek atraktivních pracovních příležitostí a takové podmínky pro život, díky kterým zde mají důvod žít.

Strategický cíl 1 – Zvýšit zaměstnanost a uplatnitelnost obyvatel na trhu práce

Strategický cíl je zaměřen na podporu kvalitního procesu vzdělávání pro žáky a studenty, zvláště ve vztahu k technickým a přírodovědným oborům, a na podporu kontaktů škol s firmami. Dále bude podporováno celoživotní učení a možnosti pro aktivní lidi na trhu práce rozšiřovat či změnit svou kvalifikaci. Na druhou stranu je nutné soustavně pracovat s lidmi ohroženými vyloučením nebo vyloučených z trhu práce, ať již z důvodu dlouhodobé nezaměstnanosti nebo zdravotního postižení, a pomoci jim k návratu do práce. Předpokladem pro úspěšné splnění cílů zaměstnanosti a zaměstnatelnosti obyvatel je vytvoření integrovaných řešení v oblasti zaměstnanosti a komplexních služeb, které pomohou znevýhodněným skupinám zpět na trh práce.

Strategický cíl 2 – Podpořit podnikání a vznik pracovních míst

Kvalita a intenzita podnikatelského prostředí významně ovlivňuje celkový rozvoj metropolitní oblasti a ochotu obyvatel v něm setrvat. Tyto pozitivní dopady budou podporovány komplexně – prostřednictvím podpory

investic zaměřených na vznik pracovních míst a podpory uplatnění výsledků výzkumu, vývoje a inovací v praxi. Třetím významným a nezbytným článkem integrovaného řešení je podpora inovativního podnikání a podnikavosti. Pro úspěšné naplnění integrovaného řešení je nutná úzká spolupráce veřejných, soukromých a znalostních institucí. Pro úspěšný rozvoj podnikání v metropolitní oblasti hraje místní silná tradice průmyslu i skutečnost, že se Ostravská metropolitní oblast nachází na území perspektivně velmi zajímavého mezinárodního trhu (Česko – Polsko – Slovensko).

Strategický cíl 3 – Zlepšit kvalitu prostředí a podpořit udržitelný rozvoj

Kvalita prostředí je jedním ze základních předpokladů atraktivity Ostravské metropolitní oblasti a ochoty obyvatel v tomto regionu žít, pracovat a trávit volný čas. Image Ostravské metropolitní oblasti je brána obecně jako velmi negativní. Hlavním důvodem je především špatná kvalita životního prostředí (znečištěné ovzduší, množství brownfields apod.). Přes významné zlepšení kvality prostředí v minulých letech lidé odcházejí z regionu – hlavním důvodem je ovšem nedostatek kvalitních pracovních míst, příp. podnikatelských příležitostí. Tento strategický cíl míří obecně na obyvatele metropolitní oblasti a na zvýšení kvality jejich života, jejímiž prvky jsou snadnější dopravní dostupnost, lepší kvalita ovzduší, úspory energií, efektivnější systém třídění a zpracování odpadů nebo revitalizovaná městská zeleň pro trávení volného času. Hlavní snahou je podporovat rozvojové aktivity, které jsou v souladu s konceptem nízkouhlíkové ekonomiky a udržitelného rozvoje měst a vedou ke zvýšení kvality prostředí pro život, práci a podnikání obyvatel. Zvýšení kvality prostředí přinese kromě zlepšení image regionu a snížení negativního migračního salda Ostravské metropolitní oblasti i snížení emisí skleníkových plynů.



Typové projekty

Podpora podnikání – řemeslné a podnikatelské inkubátory

Vytvoření zvýhodněných podmínek zejména pro začínající malé podnikatele a živnostníky v oblasti výroby a služeb. Ověřování proveditelnosti, pravděpodobnosti příznivé odezvy trhu a představy o rozsahu realizace celého záměru. Příkladem je „Řemeslný inkubátor Ostrava“, na který budou navazovat měkké projekty na podporu zaměstnanosti a zvýšení kompetencí k podnikavosti.

Rozpočet projektu: 150 mil. Kč. Realizace: 2017–2018. Operační program: OP PIK (SC 2.1).

Projekty na podporu zaměstnanosti – Labour Pool

Vzdělává osoby nezaměstnané, tyto zaměstná na dobu určitou a poté je poskytuje za úplatu jiným zaměstnavatelům. Důsledkem může být etablování zaměstnance ve firmě a jeho zaměstnání. Aktivita projektu „LABOUR POOL – absolventi“ jsou specificky zaměřeny na cílovou skupinu absolventů škol (750 zapojených osob a následně až 600 zaměstnaných účastníků). Součástí je kariérové poradenství, které napomůže směřování pohybu klienta na pracovním trhu. Dále nastupuje podnikatelský či řemeslný inkubátor.

Rozpočet projektu: 164 mil. Kč. Realizace: 2016–2019. Operační program: OP Z (SC 1.1).

Podpora městské hromadné dopravy

Dobudování infrastruktury veřejné hromadné dopravy s cílem zvýšit podíl elektrické trakce a snížit zatížení měst emisemi z dopravy. Zlepšit tím dostupnost lokalit, kde se realizují projekty na podporu zaměstnanosti. Jedná se rovněž o pořízení nízkoemisních autobusů nebo elektrobuses. Příkladem integrovaného projektu je „Ekologizace veřejné dopravy v Porubě“ (městské části Ostravy), kde jde o rozšíření páteřní tramvajové tratě a nákup elektrobuses, včetně vybudování nabíjecích stanic, jako náhrada stávajícího podílu veřejné přepravy uskutečňované autobusy se spalovacími motory. S ohledem na moderní technologie se nebudou zvyšovat ani emise ani hluk. Ostrava, Opava, Karviná, Havířov, Frýdek-Místek jsou moderní města, která uvažují i o výhodách carsharingu. Patří sem i projekty, které budou realizovány a které budou citlivě komponovány

do měst jako doplnění služeb MHD.

Rozpočet: 1 mld. + 500 mil. Kč. Realizace: 2018–2022. Operační program: OP D (SC 1.4), IROP (SC 1.2).

Rozvoj cyklo dopravy v metropolitní oblasti

Za účelem zvýšení využití pro cesty do zaměstnání, do školy, na úřady apod. je plánováno dobudování a propojování chybějících úseků cyklostezek v celé řadě měst a obcí. Příkladem je plánovaná „Cyklistická stezka Hradec nad Moravicí – Branka u Opavy – Otice – Opava (státní hranice)“ za účelem bezpečného spojení do zaměstnání.

Rozpočet: 65 mil. Kč. Realizace: 2016–2018. Operační program: IROP (SC 1.2).

Rozvoj terminálů

Rozvoj terminálů je atributem velkých měst a jejich potřebou. Terminály slouží k zachytu meziměstské dopravy a přesměrování cestujících na MHD. A přirozeně také k zachytu IAD. Opatření se projeví na zvýšení plynulosti dopravního toku, a to i v oblasti statické dopravy, která je problémem všech větších měst v metropolitní oblasti. Součástí rozvíjených terminálů je napojení na cyklo dopravu.

Finanční potřeba je vyjádřena cca 600 mil. Kč. Operační program: IROP (SC 1.2).

Zpracování odpadu

Komplexní řešení nakládání s odpadem, kdy projekty ITI vytvářejí odpady, jež je nutno zpracovávat a likvidovat, a projekty, které snižují produkci odpadů. Připravené projekty:

- Projekty měst na rozvoj systému pro separaci a svoz biologicky rozložitelných komunálních odpadů (BRKO), vybudování zařízení na jejich zpracování za účelem snížení objemu zbytkového směsného komunálního odpadu ukládaného na skládky komunálních odpadů.
- Projekty zaměřené na zpracování a recyklaci elektroodpadu – vybudování systému sběru, separace a recyklace specifického druhu odpadů.

Operační program: OP ŽP (SC 3.2).



Plzeňská metropolitní oblast

Základní údaje o metropolitní oblasti

Počet obyvatel: 309 395

Rozloha: 1 364 km²

Hustota zalidnění: 227 obyvatel na km²

Počet obcí: 117

Vymezení Plzeňské metropolitní oblasti



Do vymezené Plzeňské metropolitní oblasti spadá celkem 117 obcí Plzeňského kraje, tedy necelá čtvrtina všech obcí na území kraje. Ke dni 1. 1. 2013 žilo na území vymezené metropolitní oblasti 309 395 obyvatel, což odpovídá 54,0 % obyvatel Plzeňského kraje. Hustota zalidnění plzeňské metropolitní oblasti činí 224,2 obyvatele na km².

Metropolitní oblast není možné chápat jen jako prostý součet obcí v okolí většího města, kde každá má svůj počet obyvatel a další charakteristiky, ale jako novou formu sídelní jednotky svého druhu. V metropolitní oblasti platí odlišné vztahy než v okolním prostoru. Dochází ke slévání okrajových částí větších měst s okolními obcemi a vytváření nepřetržité zástavby. Rovněž existuje pravidelná dojízdka obyvatel metropolitní oblasti do jeho jádra za prací, školou a dalšími službami. Mezi městem a jeho okolím, které nazveme metropolitní oblastí, tedy dochází k intenzivním vazbám.

Pro vymezení plzeňské metropolitní oblasti byla použita multikriteriální analýza indikátorů s vysokou prostorovou validitou. Byla použita metoda tvorby souhrnného indikátoru, který je složen z dílčích ukazatelů charakterizujících rozvojové potenciály obcí Plzeňského kraje.

Z důvodů, že integrovaná strategie ITI bude řešit více témat, byla Plzeňská metropolitní oblast vymezena tak, aby pokrývala všechny dotčené charakteristiky a zároveň splňovala podmínku koncentrace obyvatelstva nad 300 000 obyvatel. Byly zohledněny priority v území z oblasti trhu práce (dojízdka za prací a do škol), intenzity dopravy, integrované dopravy, územně technické struktury a sociálně demografických struktur.



Intervenční logika metropolitní oblasti – hlavní problémy

Na základě analytických podkladů, SWOT analýz a rozhovorů s experty a klíčovými aktéry v území byly identifikovány zásadní problémové oblasti a potřeby v území:

Nedostatečné podmínky pro ekonomický růst jsou zapříčiněny hlavně nevyužitým potenciálem vědy a techniky a to především v oblasti propojení univerzitních a vědeckovýzkumných pracovišť s inovativními podniky v této oblasti.

Dalším klíčovým problémem je špatná dopravní dostupnost centra Plzeňské metropolitní oblasti. Tato bariéra omezuje mobilitu pracovní síly a tím omezuje potenciál území, včetně funkční provázanosti území (např. propojení vybudované univerzitní infrastruktury v rámci města a jeho navázání na integrovaný dopravní systém Plzeňské metropolitní oblasti). Nedostatečná dostupnost centra zhoršuje dostupnost vzdělávání, zaměstnávání, sociálních a zdravotních služeb v celé metropolitní oblasti. Zároveň nedostatečná dostupnost metropolitní oblasti z ČR i ze zahraničí omezuje konkurenceschopnost území.

Špatná dostupnost služeb pro obyvatele mimo centrum metropolitní oblasti je zapříčiněna především

nedostatečnou úrovní a sítí vzdělávacích, zdravotnických a sociálních služeb a omezenou mobilitou obyvatelstva Plzeňské metropolitní oblasti. Je prokázán vysoký nárůst seniorů v daném území, který v budoucím období výrazně zatíží sociální a zdravotní služby a pro efektivitu jejich fungování je nutné posílit dopravní dostupnost těchto služeb v Plzeňské metropolitní oblasti.

V Plzeňské metropolitní oblasti je vyšší míra rizik a bariér v environmentální oblasti způsobené geografickými podmínkami a nedostatečně rozvinutou technickou infrastrukturou, především v oblasti vodohospodářství. Tyto skutečnosti negativně ovlivňují kvalitu života obyvatel Plzeňské metropolitní oblasti.

Z výše uvedených výroků vycházejících z analýzy území a relevantních strategických dokumentů města a kraje vyplývá, že hlavní problémovou oblastí způsobující nerozvíjející se konkurenceschopnost metropolitní oblasti je nedostatečná mobilita způsobená především chybějící dopravní infrastrukturou a obslužností území veřejnou linkovou dopravou s využitím integrovaného dopravního systému.



Tematické zaměření metropolitní oblasti

Vizí Integrované strategie je „Plzeňská metropolitní oblast – silný konkurenceschopný region“, a to nejen na úrovni regionální, ale národní a mezinárodní. K naplnění této vize je nutné podporovat největší potenciál, kterým metropolitní oblast disponuje, tedy její výjimečné obory, jejich produkty a pro ně nezbytné podmínky, a zároveň eliminovat hlavní problémy brzdící rozvoj konkurenceschopnosti.

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.

Vzhledem k tradičním výrobním a technickým oborům a velkému množství v nich působících podniků, fungování 2 univerzit, mnoha vědecko-výzkumných organizací včetně vybudovaného centra excelence a řadě subjektů s vazbou na technická odvětví, je hlavním potenciálem území rozvoj technických oborů. Rozvoj této oblasti zároveň reaguje na identifikovaný problém metropolitní oblasti - nízké produktivity práce. Z tohoto důvodu byl formulován strategický cíl: „Plzeňská metropolitní oblast – Evropské centrum techniky“, který

udává směr a základní cíl integrované strategie ITI pro naplnění vize silného konkurenceschopného regionu.

Aby se Plzeňská metropolitní oblast mohla stát Evropským centrem techniky, je potřeba v území eliminovat rizika a bariéry a tím celou Plzeňskou metropolitní oblast zatraktivnit. Z tohoto důvodu byl definován podpůrný strategický cíl: „Plzeňská metropolitní oblast – Region bez rizik a bariér“.

Tyto strategické cíle jsou naplňovány v několika prioritních oblastech. Pro naplnění prvního strategického cíle je nutné se zaměřit primárně na oblast aplikovaného výzkumu, technických oborů a oborů s vysokou přidanou hodnotou. Druhý strategický cíl naplňují oblasti vzdělávání a zaměstnávání, sociální služby, technická infrastruktura a životní prostředí.

Specifickou roli v Plzeňské metropolitní oblasti hraje prioritní oblast mobilita, která přímo naplňuje oba strategické cíle. Řešením této oblasti totiž dojde k eliminaci dopravních bariér a rizik. Dojde ke zlepšení propustnosti metropolitní oblasti individuální i veřejnou dopravou. Tím se mimo jinélepší dostupnost vzdělávání, zaměstnávání, sociálních a zdravotních služeb; je tedy základním předpokladem pro řešení problémů v prioritní oblasti „vzdělávání a zaměstnávání, sociální a zdravotní služby“.



Typové aktivity

V současné době má Plzeňská metropolitní oblast připravené projektové záměry v celkové výši cca 5,7 mld. Kč. Níže jsou uvedeny některé typové projekty.

Prodloužení tramvajové tratě na Borská pole

Projekt řeší dopravní obslužnost jihozápadního kvadrantu města a jeho zatraktivnění jako území pro budoucí rozvoj, přispívá ke zvýšení podílu ekologického druhu dopravy. Cílem projektu je zajistit kvalitní napojení Borských polí (areál ZČU v Plzni) na páteřní systém městské veřejné dopravy a příměstské dopravy. Nová tramvajová trať v délce 1500 m odstraní nárazová přetížení autobusových linek v úseku Bory – areál ZČU, součástí projektu budou také nová parkoviště P+R.

Rozpočet projektu: 640 mil. Kč. Realizace: 2017–2019. Operační program: OP D (SC 1.4).

Rozvoj mezioborových výzkumných aktivit centra NTIS

Projekt je zaměřen na nové mezioborové výzkumné týmy s potenciálem uplatnění inovativních výsledků informačních technologií a nových materiálů v následujících oblastech: výroba a distribuce elektrické energie, průmyslová automatizace, mechatronika a umělá inteligence (řečové technologie) a bioinženýrské metody ve zdravotnictví.

Rozpočet projektu: 300 mil. Kč. Realizace: 2016–2020. Operační program: OP VVV.

Městský okruh – II. Etapa, Křimická - Karlovarská v Plzni

Projekt navazuje na dokončenou I. etapu městského okruhu (Domažlická – Křimická) a řeší dopravní propojení ve směru sever – jih. Jeho realizace je klíčová

pro snížení dopravní zátěže centra města. Dokončený okruh umožní rychlejší a bezpečnější napojení severozápadní části plzeňské metropolitní oblasti na dálnici D5 (součást sítě TEN-T).

Rozpočet projektu: 1 700 mil. Kč. Realizace: 2019–2022. Operační program: IROP (SC 1.1).

Centrum kreativního podnikání

Město Plzeň má dlouholetou tradici v oblasti technických oborů, průmyslu a inovací. Významným přínosem plzeňského regionu je i široký potenciál kreativních a inovativních pracovníků a studentů Západočeské univerzity v Plzni. Předmětem projektu je realizovat kreativní inkubátor, který by poskytl svým klientům prostory pro kreativní podnikání a inovace, společné prostory pro co-working a sdílení znalostí, strojní a technické vybavení vývojových pracovišť a široké spektrum odborných poradenských služeb. Jedná se o 3 základní pilíře (Prostory pro podnikání, Vybavení a technologické zařízení, Poradenství a služby).

Rozpočet projektu: min. 300 mil. Kč. Operační program: OP PIK.

Terminál Šumavská

Vybudování terminálu řeší přestup mezi spoji linek veřejné drážní (železniční) dopravy a autobusové linkové dopravy obsluhující zejména v relaci Praha – Plzeň, případně mezinárodních autobusových linek. Projekt souvisí s rozšířením Integrované dopravy Plzeňska na celou metropolitní oblast. Přínosem projektu bude zlepšení dostupnosti škol a pracovních příležitosti v metropolitní oblasti.

Rozpočet projektu: 145 mil. Kč. Realizace: 2017–2019. Operační program: IROP (SC 1.2).



Hradecko-pardubická aglomerace

Základní údaje o aglomeraci

Počet obyvatel: 335 118

Rozloha: 1 163 km²

Hustota zalidnění: 288 obyvatel/km²

Počet obcí: 145

Vymezení Hradecko-pardubické aglomerace



Vymezení aglomerace proběhlo na základě převládajícího směru vyjíždky do zaměstnání, škol a za službami pro města Hradec Králové a Pardubice (více než 40 % obyvatel).

Hradecko-pardubická aglomerace se nachází v NUTS 2 Severovýchod a skládá ze dvou krajských měst – Hradce Králové a Pardubic, která tvoří jádra oblasti a jejich funkčního zázemí. V rámci ČR se jedná o jedinečnou aglomeraci se dvěma rovnocennými centry se silnou koncentrací obyvatelstva a ekonomických činností, z nichž má značná část mezinárodní význam.

V návaznosti na hlavní funkce jádrových měst byl proto hlavní indikátor pro vymezení metropolitní oblasti založen na vyjíždkových vztazích širokého okruhu obcí k centrálním jádrům aglomerace. Vyjíždka byla počítána celková, tj. vyjíždějící do zaměstnání a do škol souhrnně. Pro zajištění vysoké intenzity těchto vztahů pak bylo stanoveno kritérium počtu vyjíždějících z obce do center aglomerace nad 40 %.

Takto vymezená aglomerace má celkem 335 118 obyvatel (k 31. 12. 2013), rozlohu 1 163 km², hustotu 288 obyvatel/km² a její součástí je celkem 145 obcí. Svou rozlohou zasahuje především do okresů Hradec Králové, Pardubice a malou část okresů Rychnov nad Kněžnou a Náchod (Jaroměřsko).



Intervenční logika aglomerace – hlavní problémy

Na základě provedených analýz a diskuzí s významnými partnery v území byly vygenerovány hlavní problémy Hradecko-pardubické aglomerace, které by měly být řešeny prostřednictvím ITI. Výsledkem těchto šetření bylo stanovení prioritních oblastí, na něž se bude integrovaná strategie ITI zaměřovat:

- Environmentální a příznivá doprava
- Životní prostředí
- Vzdělávání (zahrnující aktivity ve výzkumu, vývoji, inovacích a využití památek pro vzdělávání)

Oblast environmentálně příznivé dopravy má své opodstatnění zejména díky silnému růstovému potenciálu aglomerace, který je významně ovlivněn její dobrou dopravní polohou. Hlavními růstovými póly oblasti jsou krajská města Hradec Králové a Pardubice; v těchto centrech je přirozeně koncentrována většina veřejných i soukromých služeb. Díky tomu je Hradecko-pardubická aglomerace charakteristická vysokým pohybem osob za prací, školou i volnočasovými aktivitami.

Území také spojuje společné problémy ve vztahu k životnímu prostředí, které souvisejí nejen s vlivem velké dopravní zátěže. Dopravní zátěž má negativní dopad v podobě zbytečného vytváření emisí z mobilních zdrojů, které zatěžují území aglomerace nadlimitní koncentrací znečišťujících látek. Podle republikových statistik patří doprava mezi faktory, které nejvíc znečišťují ovzduší aglomerace. Z hlediska snižování environmentálních dopadů je pro rozvoj aglomerace nutné také koordinovaně řídit odpadové hospodářství včetně čištění odpadních vod.

V oblasti základního a středního vzdělávání spočívají hlavní nedostatky zejména v nutnosti zlepšit technický stav a vybavenost objektů sloužících pro vzdělávání a zajistit odpovídající vybavení (včetně odborných učeben) dle aktuálních standardů a požadavků.

Oblast aglomerace Hradec Králové-Pardubice lze vnímat jako oblast se silným potenciálem pro rozvoj vědy a výzkumu v oblasti medicíny, farmacie a elektro oborů, a to především vzhledem k zaměření řady firem, výzkumných organizací i akademických pracovišť. Jedním ze strukturálních problémů obou krajů je nedostatečná provázanost akademické a firemní sféry a zároveň neodpovídající propojení sféry výzkumu s praxí. Rozvoj spolupráce s ostatními zejména sousedními kraji může tento nesoulad, resp. jeho dopady výrazně zmírňovat.

Problémy aglomerace:

- Nadměrná dopravní zátěž ve městech zhoršující kvalitu životního prostředí a mobilitu osob
- Dlouhodobě snížená kvalita životního prostředí, zejména ovzduší a povrchových vod
- Nedostatečné využití funkčních ploch v aglomeraci a nízká kvalita veřejného prostoru v předměstích a na sídlištích
- Vysoké nebezpečí významného dopadu povodní – nedostatečná připravenost na povodňová rizika
- Omezená konkurenceschopnost související s negativními lokalizačními faktory a nízkou kvalitou lidských zdrojů
- Nízký inovační potenciál související s nedostatečným propojením VaVal s praxí
- Špatný technický stav památkových objektů a jejich nedořešené využití



Tematické zaměření aglomerace

Na základě zjištěných problémů byly pro aglomeraci Hradec Králové-Pardubice definovány dva strategické cíle – „udržitelná“ a „chytrá a kreativní“ aglomerace. Hlavní vize byla formulována následovně: Konkurenceschopná a atraktivní východočeská aglomerace – nadregionální pól ekonomického, znalostního a kulturního růstu.

Strategický cíl 1 – Udržitelná aglomerace

Strategický cíl je zaměřen na zajištění podmínek pro rozvoj aglomerace s důrazem na její udržitelnost. Cílem v této oblasti je zdravé životní prostředí na území aglomerace, které vytváří vhodné podmínky pro rozvoj socioekonomických aktivit bez negativních vlivů lidské činnosti a dopravy na kvalitu života všech obyvatel.

Udržitelný růst aglomerace není možné zajistit bez podpory zdravého životního prostředí, které do určité míry determinuje další aktivity v území. V rámci zlepšení stavu životního prostředí bude podporován rozvoj udržitelných druhů dopravy příznivých k životnímu prostředí. Ekologicky příznivá doprava na území aglomerace mimo jiné pozitivně přispěje ke zlepšení environmentálně nepříznivých dopadů plynoucích ze současné dopravní situace v rámci Hradecko-pardubické aglomerace.

Naopak péče o sídelní a krajinnou zeleň napomáhá zlepšení průchodnosti krajiny obnovou původních cest a přispívá ke zlepšení filtrační funkce emisemi znečištěného ovzduší. Naplněním tohoto strategického cíle bude zajištěna ekologická stabilita urbanizovaného území, zmírní se dopady lidské činnosti na životní prostředí,lepší se kvalita životních podmínek obyvatel v postižených částech aglomerace a posílí se regionální dopravní vazby v rámci celé aglomerace.

Strategický cíl 2 – Chytrá a kreativní aglomerace

Strategický cíl je zaměřen na rozvoj znalostního trojúhelníku aglomerace – vzdělávání, výzkum a inovace. Jedním z předpokladů pro posilování konkurenceschopnosti aglomerace je zajištění kvalitních lidských zdrojů. Vzdělávací instituce by měly rozvíjet potenciál, nadání a kompetence každého jedince pro celoživotní učení, které je kontinuálním procesem zahrnujícím jak přípravu na povolání, tak vzdělávání po vstupu na trh práce v aglomeraci.

Podchycení klíčových kompetencí s důrazem na polytechnické vzdělávání a IT dovednosti na základních a středních školách je jedním z faktorů lepší uplatnitelnosti absolventů a pomůže zmírnit nesoulad mezi požadavky firem v aglomeraci a výstupy vzdělávací soustavy. Pro zvyšování znalostní úrovně obyvatelstva je důležité rozvíjet kvalitní vysoké školství schopné produkovat absolventy jak pro zaměstnání s vyšší přídanou hodnotou (nebo vlastní podnikatelskou aktivitu), tak pro eventuální výzkumnou činnost.

Výzkumné aktivity v aglomeraci by měly být založeny na intenzivnější spolupráci výzkumných organizací s aplikační sférou v doménách identifikovaných strategií inteligentní specializace RIS3. Paměťové instituce napomohou zajistit zdroje informací pro zvyšování znalostní úrovně celé společnosti včetně žáků, studentů a pedagogů. Vybrané kulturní památky v aglomeraci budou využívány pro kulturní, společenské a vzdělávací aktivity s přesahem do oblasti kreativního podnikání.



Typové projekty

Inteligentní dopravní systém

Města Pardubice a Hradec Králové připravují vybudování inteligentního dopravního systému. Ten by měl umožnit optimalizaci parkování, korigování intervalů semaforů na světelných křižovatkách a dále pak i měření rychlosti vozidel či vážení kamionů. To vše by mělo vést především k lepší průjezdnosti ulic a celkovému zlepšení dopravní situace v obou městech. Jednotlivé moduly, tvořící inteligentní dopravní systém, by měly být realizovány nezávisle na sobě postupně v několika etapách.

Rozpočet projektu: 370 mil. Kč. Realizace: 2016–2020. Operační program: OP D (SC 2.3).

Cyklostezka Mechu a Perníku

Cyklostezka spojující Hradec Králové a Pardubice patří mezi významné a dlouhodobě podporované záměry obou měst, krajů i jednotlivých obcí. Stezka je součástí významné evropské dálkové cyklotrasy Labská stezka. Cílem je propojení zmíněných sídelních center páteřní trasou cyklo dopravy jako podpora bezpečnosti individuální dopravy za prací a občanskými potřebami a vytvoření návazných propojení obcí na trase včetně doplnění odboček pro jednotlivá sídla mimo trasu.

Rozpočet projektu: je 130 mil. Kč. Realizace: 2016–2020. Operační program: IROP (SC 1.2).

Automatické mlýny – centrální polytechnické dílny

Objekt Winternitzových automatických mlýnů patří mezi nejvýznamnější stavby moderní české architektury. Jedná se o jedinečnou dominantu města a ikonu průmyslové architektury evropského měřítka, národní kulturní památku. Provoz v mlýnech byl ukončen v roce 2013 a do budoucna může být využitý pro širokou škálu aktivit. Jako klíčové je chápáno využití pro centrální polytechnické dílny, které by mohly sloužit základním školám v Pardubicích a okolí. Přínosy takového projektu lze spatřovat především v rozšíření a z kvalitnění

nabídky polytechnického vzdělávání a změně postoje dětí k technickým oborům.

Rozpočet: 250 mil. + 50 mil. Kč. Realizace: 2015–2020. Operační program: IROP (SC 2.4, 3.1).

Postdoci

V rámci aglomerace působí několik vysokoškolských institucí, na kterých každoročně úspěšně ukončuje studium v doktorských programech řada velmi nadějných a perspektivních mladých lidí, kteří jsou plně připraveni na vědeckou dráhu. Bohužel musí často odejít v době, kdy by mohli patřit mezi nejproduktivnější a plně vychované vědecké pracovníky. Hlavním přínosem projektu je posílení výzkumných a inovačních kapacit pro rozvoj spolupráce veřejného a soukromého sektoru. Projekt přispívá k rozvoji lidských zdrojů pro znalostní ekonomiku, zvyšování kompetencí pro trh práce, posiluje kapacity pro excelentní výzkum a vývoj a dále posiluje intersektorální mobilitu mezi vědecko-výzkumnými institucemi a podniky z aplikační sféry.

Rozpočet: 372 mil. Kč. Realizace: 2016–2022. Operační program: OP VVV (SC 1.2).

Vrbenského kasárna

TC HK o.p.s. vykazuje dlouhodobě cca 80–90% obsazenost kancelářských prostor a prezentuje vysokou četnost nabízených služeb a akcí pro skupinu především začínajících podnikatelů. Z důvodů naplnění kapacit není realizována jedna z původních funkcí podnikatelského inkubátoru v oblasti poskytování zvýhodněného pronájmu prostor, a to prostřednictvím revitalizace vícepodlažního objektu v centru města Hradec Králové – Vrbenského kasáren. Cílem je především zajištění komplexního systému podpory podnikání, podnikavosti, inovací a začínajících firem.

Rozpočet projektu: 266 mil. Kč. Realizace: 2015–2020. Operační program: OP PIK (1.2, 2.1).



Ústecko-chomutovská aglomerace

Základní údaje o aglomeraci

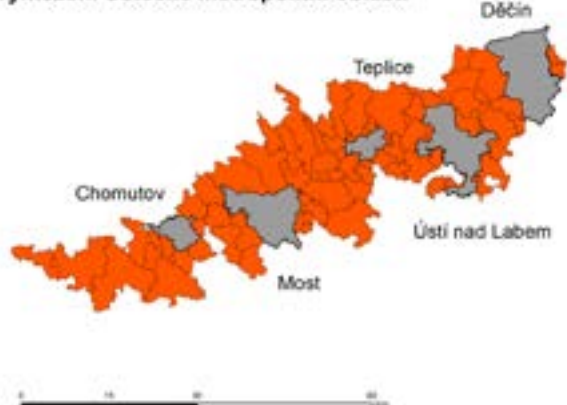
Počet obyvatel: 521 577

Rozloha: 1 542 km²

Hustota zalidnění: 338 obyvatel/km²

Počet obcí: 75

Vymezení Ústecké metropolitní oblasti



Vymezení aglomerace proběhlo v prvním kvantitativním kroku na základě hustoty zalidnění a zón rezidenční suburbanizace, ve druhém kvalitativním kroku na základě společných kritérií (páteřní komunikace, průmyslové lokality).

Ústecko-chomutovská aglomerace se nachází v NUTS 2 Severozápad a jedná se o jádrovou, polycentrickou a vysoce urbanizovanou zónu Ústeckého kraje.

Sídelní struktura aglomerace je tvořena pěti jádrovými (statutárními) městy s populací nad 49 tis. obyvatel, dále sekundárními centry (Litvínov, Jirkov) s populací nad 20 tis. obyvatel, 7 městy s počtem obyvatel v rozmezí od 5 do 20 tis. obyvatel, 14 městy a obcemi s počtem obyvatel od 2 do 5 tis. a 47 obcemi a městy s méně než 2 tis. obyvatel.

Území aglomerace má rozlohu 1 542,9 km² (tedy přibližně 28,9 % rozlohy Ústeckého kraje) a k 1. 1. 2014 zde žilo 521 577 obyvatel (neboli 63,2 % obyvatel Ústeckého kraje). Většina (cca 59,5 %) obyvatel žije v pěti největších (statutárních) městech.



Intervenční logika aglomerace – hlavní problémy

Na základě analytických podkladů (socio-ekonomická analýza, SWOT analýza, PESTEL analýza, analýza problémů a potřeb) byly definovány problémové oblasti Ústecko-chomutovské aglomerace a dle možností operačních programů EU na ně byly navázány základní prioritní oblasti, které byly následně za činnosti pracovních skupin složených z relevantních subjektů působících v území rozpracovávány do podoby specifických cílů a jednotlivých opatření k jejich naplnění. Návrhová část Integrované strategie rozvoje Ústecko-chomutovské aglomerace tak vymezuje tyto čtyři prioritní oblasti: doprava, životní prostředí, udržitelná ekonomika a sociální soudržnost.

Ústecko-chomutovská aglomerace má poměrně rozvinutou regionální dopravní infrastrukturu (páteřní silniční komunikace I/13 a R63, železniční tratě č. 090 a 130) s výjimkou nedokončené dálnice D8. Problematikou je nicméně doprava ve městech, kde roste podíl individuální automobilové dopravy na úkor městské hromadné dopravy, která vlivem nedostatečně kvalitní infrastruktury a zastaralého vozového parku ztrácí svou atraktivitu. Výzvou pro provazbu různých druhů dopravy je pak zavádění IDS Ústeckého kraje. Další oblastí udržitelné mobility je cyklo doprava, která má v aglomeraci značný potenciál, nicméně v současnosti chybí adekvátní síť cyklotras, která by umožňovala bezpečnou dopravu do zaměstnání.

Agglomerace je historicky spjata s těžbou hnědého uhlí, na kterou byla navázána další odvětví (chemický, hutnický a sklářský průmysl). Tyto ekonomické aktivity byly hlavní příčinou devastace životního prostředí v minulém století. I přes výrazné zlepšení v posledních letech (kvalita ovzduší, rekultivace těžebních oblastí, sanace ekologických zátěží) je stav životního prostředí ve městech stále vnímán jako jeden z největších problémů oblasti. Území rovněž ovlivňují jeho fyzicko-geografické podmínky, které determinují některé přírodní hazardy (povodně, sesuvy).

V oblasti vzdělávání jsou primárními centry statutární města, kde je koncentrováno zejména vyšší školství (UJEP, fakulty veřejných VŠ, soukromé VŠ). Nabídka studijních oborů nicméně neodpovídá poptávce místních podniků a není dostatečně rozvinuta spolupráce mezi vysokými školami, podnikatelskými subjekty a výzkumnými institucemi. Rovněž infrastruktura vzdělávání, vědy a výzkumu nemá odpovídající úroveň.

Z hlediska lidských zdrojů je oblast Ústecko-chomutovské aglomerace dlouhodobě hodnocena negativně v rámci České republiky vzhledem k např. vysoké míře nezaměstnanosti, vzdělanostní struktuře obyvatelstva či počtu nepřizpůsobivých obyvatel. Koncentrace sociálně-patologických jevů je jedním z důvodů vzniku sociálně vyloučených lokalit v Ústecko-chomutovské aglomeraci.



Tematické zaměření aglomerace

Strategickým cílem je aktivizovat lidské zdroje, zvýšit jejich mobilitu a zlepšit životní prostředí, kvalitu života a podmínky k podnikání v Ústecko-chomutovské aglomeraci jako nutný předpoklad pro hospodářský růst a sociální stabilitu regionu. K naplnění strategického cíle byly vyčleněny tyto čtyři prioritní oblasti:

1. Dopravní dostupnost a vnitřní propojenost regionu

Tato prioritní oblast je zaměřena na zkvalitnění silniční dopravní infrastruktury aglomerace zejména ve vazbě na bezpečnost dopravy, zvýšení podílu cyklo dopravy na celkové dopravní přepravě ve městě a přizpůsobení kvality hromadné dopravy potřebám obyvatel a životnímu prostředí (rozvoj infrastruktury drážní dopravy, modernizace vozového parku, ITS, dopravní terminály).

2. Krajina a životní prostředí

Dopad intervencí v oblasti životního prostředí by měl zlepšit kvalitu vody a zásobování vodou a chránit občany před povodněmi, zkvalitnit systém sběru, třídění

a opětovného využití odpadu a využitelnost brownfieldů prostřednictvím odstraňování ekologických zátěží.

3. Konkurenceschopná ekonomika postavená na moderních technologiích, znalostech a inovacích

Tato prioritní oblast definuje mnoho podporovaných aktivit, které budou zaměřeny zejména na rozvinutí funkční infrastruktury pro vědu, výzkum a inovační podnikání, mobilizaci lidského kapitálu, propagaci technických věd a technologického podnikání v aglomeraci a také na podporu síťování a spolupráci subjektů v oblasti VaV a inovací.

4. Sociální soudržnost

Cílem této prioritní oblasti je zvýšit šance znevýhodněných osob (z důvodu zdravotního postižení, kumulovaného sociálního znevýhodnění) na trhu práce, zvýšit dostupnost a kvalitu sociálních služeb a rozvíjet nástroje prevence sociálně-patologických jevů. Je nutné zaměřit se na oblast sociálního bydlení a nízkokapacitních pobytových forem sociálních služeb komunitního typu.



Typové projekty

Modernizace tramvajové trati

Jedná se o kompletní rekonstrukci kolejového svršku a spodku dvoukolejné tramvajové trati mezi Mostem a Litvínovem, modernizaci výhybek a doprovodné infrastruktury. Cílem projektu je trvale udržitelný rozvoj a zatraktivnění meziměstské tramvajové dopravy, která je páteřním přepravním systémem mezi Mostem a Litvínovem.

Rozpočet projektu: cca 485 mil. Kč. Realizace 2016–2018. Operační program: OP D (SC 1.4).

Modernizace a ekologizace vozového parku MHD

Vzhledem k zastaralosti vozového parku se jedná o typový projekt napříč aglomerací, jehož cílem je pořízení ekologických a nízkopodlažních vozidel za účelem zlepšení komfortu cestujících a snížení negativního vlivu na životní prostředí. Žadateli budou zejména dopravní podniky statutárních měst Ústeckého kraje.

Rozpočet projektu: cca 200 mil. Kč/žadatel. Realizace 2016–2020. Operační program: IROP (SC 1.2).

Inovační centrum Ústeckého kraje

Zřízení instituce v podobě inovačního centra vychází z Regionální inovační strategie Ústeckého kraje. Tato platforma by měla vzniknout na základě partnerství Ústeckého kraje, Univerzity Jana Evangelisty Purkyně v Ústí nad Labem, Regionální rozvojové agentury ÚK, Krajské hospodářské komory a dalších subjektů. Úkolem inovačního centra bude systematická podpora

výzkumného a výrobního i nevýrobního sektoru, služeb i veřejné správy, a posílení inovativních činností ve firmách prostřednictvím pestré palety nástrojů.

Rozpočet projektu: cca 200 mil. Kč. Realizace 2016–2017. Operační program: OP VVV (SC 1.2), OP PIK (SC 1.2).

MATEQ – Materials and Technologies for the Environment and Quality of Life – Materiály a technologie pro životní prostředí a kvalitu života

Jedná se o projekt Univerzity Jana Evangelisty Purkyně v Ústí nad Labem ve spolupráci s výzkumnými institucemi a průmyslovými partnery, jeho podstatou je zřízení centra pro materiály a nové technologie (např. inovativní chemie, nanotechnologie, biomedicína). Projekt je v souladu s Regionální inovační strategií Ústeckého kraje.

Rozpočet projektu: cca 350 mil. Kč. Realizace 2016–2021. Operační program: OP VVV (SC 1.2).

Rozvoj sociálního bydlení

Projekt napříč aglomerací je určen pro osoby, které v důsledku nepříznivých životních událostí či pro znevýhodnění na trhu s byty nemají přístup k důstojnému bydlení, přičemž jsou schopny plnit povinnosti vyplývající z nájemního vztahu bez podpory sociálních služeb.

Rozpočet projektu: cca 150 mil. Kč/všichni žadatelé. Realizace 2016–2022. Operační program: IROP (SC 2.1).



Olomoucká aglomerace

Základní údaje o aglomeraci

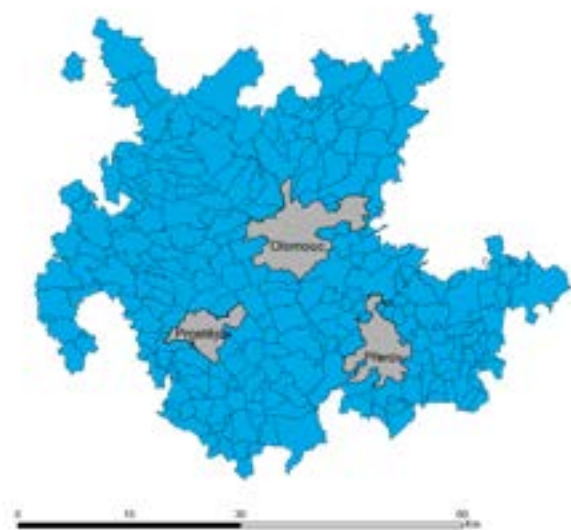
Počet obyvatel: 451 874

Rozloha: 2 322 km²

Hustota zalidnění: 195 obyvatel/km²

Počet obcí: 240

Vymezení Olomoucké aglomerace



Olomoucká aglomerace se nachází v NUTS 2 Střední Morava a skládá se z krajského města Olomouce, dalších dvou významných regionálních sídel (statutárních měst) – Přerova a Prostějova, které dohromady tvoří jádra této oblasti, a jejich funkčního zázemí.

V návaznosti na hlavní funkce jádrových měst bylo vymezení aglomerace realizováno na základě kombinace kvantitativního a kvalitativního přístupu (kvalitativní kritéria sloužila jako doplňující). Použitým kvantitativním ukazatelem byla především data o dojížděcích pracujících (s využitím databáze dat ze Sčítání lidu, domů a bytů 2011), přičemž v úvahu byl brán především podíl denně dojíždějících pracujících do jádra aglomerace (suma dojíždějících do Olomouce, Prostějova a Přerova) z každé obce z celkového počtu zaměstnaného obyvatelstva v obci + další doplňující ukazatele.

Takto vymezená aglomerace má celkem 451 874 obyvatel (k 31. 12. 2013), rozlohu 232 km², hustotu 195 obyvatel/km² a její součástí je celkem 240 obcí. Svou rozlohou zasahuje především do okresů Olomouc, Prostějov a Přerov a částečně také do sousedního okresu Šumperk. V aglomeraci je 10 obcí s rozšířenou působností.



Intervenční logika aglomerace – hlavní problémy

Populace

Populace olomoucké aglomerace od roku 2009 klesá. Pokud někde obyvatelstvo přibývá, tak pouze v malých městech a na venkově, větší sídla se však dlouhodobě smršťují. Aglomerace ztrácí zejména své mladší obyvatel. Olomoucká aglomerace také stárne rychleji než zbytek republiky. Ekonomické zatížení obyvatel, tedy poměr obyvatel v ekonomicky aktivním věku a zbytku, je nad celostátním průměrem.

Ekonomika a zaměstnanost

Díky poměrně nízké produktivitě práce a ekonomické výkonnosti se Olomoucká aglomerace řadí na poslední místa z pohledu tvorby HDP a čistý disponibilní důchod domácností v kraji nedosahuje ani průměru mimo-pražských regionů ČR. Jednou z příčin tohoto faktu je velice nízká exportní výkonnost kraje a také nízký příliv přímých zahraničních investic.

I přes vyšší tempo stárnutí si Olomoucká aglomerace drží nadprůměrný podíl ekonomicky aktivních obyvatel. Lidé v aglomeraci jsou zaměstnáni převážně v terciálním sektoru a podíl tohoto sektoru na celkové zaměstnanosti převyšuje republikový průměr. Nutno ale dodat, že tento rozdíl je způsoben mimo jiné nadprůměrnou zaměstnaností v sektoru služeb, jež je financován z veřejných prostředků (zdravotnictví a sociální péče, veřejná správa, obrana, vzdělávání), přičemž lze do budoucna očekávat snižování veřejných výdajů a s tím spojený tlak na zaměstnanost v těchto odvětvích. V letech ekonomické krize zaznamenala olomoucká aglomerace výrazný nárůst míry nezaměstnanosti, kdy se z čelních příček zaměstnanosti dostala v současnosti

na spíše zadní příčky a intenzita růstu nezaměstnanosti byla v rámci ČR nejvyšší. V období dlouhé a těžké recese se razantně snížil počet pracovních míst a reverzně se prudce zvýšil počet uchazečů o jedno pracovní místo, a to na desetinásobek. Nejvíce ohrožené skupiny na trhu práce jsou pak absolventi a dlouhodobě nezaměstnaní.

Věda a výzkum

Univerzita Palackého v Olomouci je jedním z předních pracovišť vědy a výzkumu. V rámci kraje se v posledním období počet pracovišť vědy a výzkumu ještě zvýšil, vývoj v ostatních regionech byl však dynamičtější. Výrazně rostly výdaje na vědu a výzkum, dokonce razantněji než ve zbytku ČR. Tempu růstu výdajů na výzkum však doposud neodpovídá např. vývoj patentových přihlášek a počet udělených patentů, v ukazatelích komercializace výsledků vědy a výzkumu Olomoucká aglomerace mírně zaostává.

Dopravní infrastruktura

Hustota a kvalita silnic I. třídy v rámci aglomerace výrazně kolísá. Ačkoli je okres Přerov v ukazateli hustoty silnic nadprůměrný, přetrvávají zde vinou nedobudované infrastruktury významné dopravní problémy (zejména dokončení dálnice D1). Okres Prostějov je na opačné straně hodnocení hustoty silnic (výrazně zde převládají silnice III. třídy). Společným rysem v rámci aglomerace je však nárůst intenzity dopravy a rostoucí zatížení silnic v aglomeraci, přičemž nejvíce exponované silnice násobně převyšují republikové průměry. Ve městě Olomouc klesá využívání MHD.



Tematické zaměření aglomerace

Globálním cílem Integrované strategie rozvoje území Olomoucké aglomerace (dále jen: Integrovaná strategie) je zvýšení konkurenceschopnosti Olomoucké aglomerace, a to zejména díky zvýšení ekonomické výkonnosti místních podniků a rozvoji místní znalostní ekonomiky, a také zlepšením podmínek na trhu práce v aglomeraci. Nezbytnou podmínkou pro zvýšení konkurenceschopnosti je pak zlepšení místní a regionální infrastruktury a kvality života.

Integrovaná strategie se sestává z tří prioritních oblastí:

Prioritní oblast 1 – Podpora souladu nabídky a poptávky na trhu práce

Intervenční logika integrované strategie pro oblast trhu práce zahrnuje jak stranu „nabídky“, tedy podnikatelské subjekty, které vytváří pracovní místa, tak stranu „poptávky“, jež je představována zaměstnanci, uchazeči o zaměstnání a budoucími zaměstnanci – žáky a studenty. Fungujícím a vyváženým trhem práce je myšlen takový trh práce, kde rozvíjející se podniky vytváří nová pracovní místa, která jsou následně obsazována výkonnými a kompetentními zaměstnanci.

Prioritní oblast 2 – Tvorba podmínek pro rozvoj znalostní ekonomiky

V oblasti zvýšení ekonomické výkonnosti a podpory znalostní ekonomiky je intervenční logika postavena na propojení vědy a výzkumu s komerční a aplikační sférou, přičemž základním předpokladem je existence potenciálu pro komerční aplikace výsledků vědy a výzkumu, což povede ke vzniku a rozvoji firem schopných generovat vysokou přidanou hodnotu. Nejedná

se tedy o budování nových výzkumných center, ale o maximální využití stávajících kapacit, jež budou efektivněji propojovány s „okolním prostředím“, zejména pak s privátními podniky. Součástí opatření je vedle podpory samotného výzkumu a inovačního podnikání také rozvoj podpůrné infrastruktury.

Prioritní oblast 3 – Rozvoj infrastruktury a zlepšení kvality života

Návrh integrované strategie pro oblast infrastruktury a životního prostředí staví na předpokladu, že nezbytným faktorem atraktivity a konkurenceschopnosti území je kvalitní dopravní infrastruktura a zdravé a bezpečné životní prostředí včetně pozitivního vnímání regionu.

Opatření v oblasti dopravní infrastruktury jsou zacíleny ke zvýšení mobility a zkvalitňování infrastruktury, a to s ohledem na podporu navazujících oblastí – investice do infrastruktury by měly zlepšovat potenciál aglomerace vzhledem k podpoře fungujícího trhu práce (např. investice do silnic či cyklostezek by měly usnadnit dojíždku do zaměstnání) či podpoře znalostní ekonomiky. Zbývající investice jsou zaměřeny na zkvalitňování a zatraktivnění městského prostředí, čímž přímo podporují globální cíl a vrcholovou oblast intervenční logiky ITI.

Zvláštní skupinou opatření v této oblasti bude podpora rozvoje regionálních dominant, které se mohou stát novými symboly atraktivní a konkurenceschopné aglomerace. Tyto dominanty budou součástí aktivit zaměřených na kvalitní životní podmínky.



Typové projekty

Tramvajová trať II. a III. etapa – Nové Sady – Povel

Projekt řeší výstavbu dvou nových úseků tramvajové tratě v celkové délce cca 1,8 km, které budou navazovat na již zrealizovaný první úsek délky 1,4 km z roku 2013 (financovaný z Programu švýcarsko-české spolupráce) a přispějí ke zlepšení dopravní obslužnosti sídlišť Povel a Nové Sady v jižní části města, jež patří k nejintenzivněji zastavěným územím v Olomouci. Prodloužení dvoukolejné tramvajové trati povede ulicemi Rooseveltova, Zikova a Schweitzerova (až po ul. Jižní, kde bude ukončena točnou) a rozšíří tramvajovou síť o čtyři nové zastávky.

Rozpočet projektu: 400 mil. Kč. Realizace: 2017–2020. Operační program: OP D (SC 1.4).

Podpora vytváření excelentních týmů aplikovaného výzkumu

Hlavním cílem projektu Univerzity Palackého v Olomouci (UP) je podpora vytváření excelentních výzkumných týmů pro aplikovaný výzkum v oblastech, na které se univerzita dlouhodobě zaměřuje – nanotechnologie, biotechnologie, optické technologie, a další. Ve snaze o efektivnější využití materiálních a personálních výzkumných kapacit UP a zvýšení využitelnosti výsledků výzkumu v praxi dojde k vytvoření výzkumných týmů realizujících předaplikační výzkum ve vybraných oblastech a prohloubení spolupráce s průmyslovou sférou (tj. spolupráce výzkumných a výrobních subjektů). Cílem bude také do regionu přivést nové výzkumné a technické pracovníky.

Rozpočet projektu: 412 mil. Kč. Realizace: 2017–2022. Operační program: OP VVV (PO 1, SC 2).

Systém řízení a regulace dopravy v Olomouci (ITS)

Rozvoj městské dopravy dosáhl v Olomouci za poslední roky takového stupně, že bez důkladně propracovaného systému řízení a regulace městského silničního provozu by zde mohlo během krátké doby dojít k dopravnímu kolapsu, jež by okamžitě negativně ovlivnil i další oblasti života města a jeho obyvatel. Cílem projektu je za pomoci zavádění nových telematických systémů (ITS) přispět k celkovému zlepšení dopravní situace na území města Olomouce a zmírnění negativních vlivů velkých objemů silniční dopravy.



Rozpočet projektu: 100 mil. Kč. Realizace: 2017–2020. Operační program: OP D (SC 2.3).

Kariérní a profesní centrum UP

Projekt Univerzity Palackého v Olomouci (dále UP) je zaměřen na provozování kariérního a poradenského centra univerzity, včetně systému monitoringu a řízení kvality poskytovaných poradenských služeb. S ohledem na budoucí profesní uplatnění absolventů UP, získávání manažerských a dalších dovedností studentů již během studia, udržení mladých odborníků v regionu, atd., bude zájemcům poskytováno kvalifikované poradenství ze všech oblastí s důrazem na kariérní a profesní poradenství, dojde k vytvoření portálu s nabídkou absolventských pozic v regionu a k navázání úzké spolupráce s Úřadem práce, Olomouckým krajem, potencionálními zaměstnavateli i dalšími aktéry hospodářského rozvoje Olomoucké aglomerace. Projekt je součástí integrovaného souboru projektů Kariérní růst Olomoucké aglomerace mající synergický dopad na zaměstnanost a rozvoj lidských zdrojů v území.

Rozpočet projektu: 11 mil. Kč. Realizace: 2015–2020. Operační program: OP Z (1.2).

Cyklistická infrastruktura na území Olomoucké aglomerace

Jednou z prioritních oblastí Olomoucké aglomerace je podpora cyklistické dopravy zaměřené na dojížděku pravidelných uživatelů (ekonomicky aktivního obyvatelstva) do zaměstnání a do škol. Snahou bude prostřednictvím souvislých koridorů zrealizovat trasy páteřní sítě propojující města Olomouc, Prostějov a Přerov, stejně jako napojení obcí s rozšířenou působností a dalších významných lokalit z pohledu zaměstnanosti. Na tuto páteřní síť budou navazovat další úseky vč. radiál napojujících města na jejich zázemí a propojky zajišťující vazbu na autobusové či vlakové terminály a zastávky. Trasování cyklistických komunikací na území Olomoucké aglomerace je řešeno za pomoci Vyhledávací studie cyklistických komunikací v rámci aglomerace ITI.

Rozpočet projektu: 500-700 mil. Kč. Realizace: 2016–2022. Operační program: IROP (SC 1.2).



Harmonogram přípravy a realizace ITI

Příprava

Příprava integrovaných územních investic probíhá průběžně od roku 2013. V průběhu roku 2014 aglomerace postupně předložily první verze svých integrovaných strategií. Jejich finalizace a následné schvalování se uskuteční v druhé polovině roku 2015.

Vyhlášení výzvy

MMR vyhlašuje průběžnou výzvu k předkládání integrovaných strategií rozvoje území prostřednictvím MS2014+. Vyhlášení výzvy se předpokládá v období září / říjen 2015

Předkládání

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

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

Hodnocení

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

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

Realizace

Realizační fáze je zahájena vyhlášením výzvy řídicích orgánů na podporu integrovaných projektů. Vyhlášení výzvy se předpokládá v 1. polovině 2016.

Evaluace

Nositel IN předkládá 2x ročně (do 15. 1. vždy s použitím údajů k 31. 12., resp. 15. 7. vždy s použitím údajů k 30. 6.) MMR – Odbor regionální politiky. Zprávu o plnění integrované strategie.

Databáze strategií

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

Kontakty na nositele ITI

Brněnská metropolitní oblast

Dr. Ing. Marie ZEŽŮLKOVÁ
Kancelář strategie města
tel.: +420 542 172 206
e-mail: zezulkova.marie@brno.cz

Hradecko-pardubická aglomerace

Mgr. Miroslav JANOVSÝ
manažer ITI Hradecko-pardubické aglomerace
tel.: +420 466 859 417
e-mail: miroslav.janovsky@mmp.cz

Olomoucká aglomerace

Ing. Radovan SÍTEK
Odbor evropských projektů
tel.: +420 588 488 670
e-mail: radovan.sitek@olomouc.eu

Ostravská metropolitní oblast

Mgr. Jiří HUDEC
Oddělení strategie
tel.: +420 599 443 248
e-mail: jhudec@ostrava.cz

Plzeňská metropolitní oblast

Ing. Erich BENEŠ
Útvar koordinace evropských projektů
tel.: +420 378 035 950
e-mail: benese@plzen.eu

Pražská metropolitní oblast

Ing. Lenka KRIEGISCHOVÁ
Oddělení evropských fondů a projektů
tel.: +420 236 004 631
e-mail: kriegischova@ipr.praha.eu

Ústecko-chomutovská aglomerace

Mgr. Jiří STARÝ
Oddělení strategického rozvoje
tel.: +420 475 271 674
e-mail: jiri.stary@mag-ul.cz

Seznam zkratek

BMO	Brněnská metropolitní oblast
BRKO	Biologicky rozložitelné komunální odpady
CLLD	Komunitně vedený místní rozvoj
HD	Hromadná doprava
IPRÚ	Integrovaný plán rozvoje území
IROP	Integrovaný regionální operační program
IAD	Individuální automobilová doprava
IDS	Integrovaný dopravní systém
IN	Integrovaný nástroj
ITI	(Integrated Territorial Investment) Integrovaná územní investice
ITS	(Intelligent Territorial System) Inteligentní dopravní systémy
MAS	Místní akční skupina
MHD	Městská hromadná doprava
MMR	Ministerstvo pro místní rozvoj
NUTS	Nomenklatura územních statistických jednotek
OP D	Operační program Doprava
OP PIK	Operační program Podnikání a inovace pro konkurenceschopnost
OP PPR	Operační program Praha – pól růstu ČR
OP R	Operační program Rybářství
OP TP	Operační program Technická pomoc
OP VV	Operační program Výzkum, vývoj a vzdělávání
OP Z	Operační program Zaměstnanost
OP ŽP	Operační program Životní prostředí
ORP	Obec s rozšířenou působností
PMO	Pražská metropolitní oblast
P+R	Parkoviště typu Park and Ride, česky „zaparkuj a jed“
RIS3	Strategie inteligentní specializace regionu
ŘO	Řídicí orgán
SC	Specifický cíl
TEN-T	Transevropská dopravní síť
UP	Univerzita Palackého v Olomouci
VÚC	Velký územní celek
ZČU	Západočeská univerzita v Plzni



Ministerstvo pro místní rozvoj ČR
Staroměstské náměstí 6
110 15 Praha 1
Tel.: +420 224 861 111
Fax: +420 224 861 333
nok@mmr.cz

www.dotaceEU.cz

ISBN: 978-80-7538-016-6



OPERAČNÍ
PROGRAM
TECHNICKÁ
POMOC



EVROPSKÁ UNIE
EVROPSKÝ FOND PRO REGIONÁLNÍ ROZVOJ
INVESTICE DO VAŠÍ BUDOUCNOSTI



MINISTERSTVO
PRO MÍSTNÍ
ROZVOJ ČR