

Integrovaný plán rozvoje území

IPRÚ

EX-POST EVALUACE

Karlovy VARY°

Programové období 2014 - 2020

Statutární město Karlovy Vary

Nositel nástroje IPRÚ

Statutární město Karlovy Vary

Moskevská 2035/21, 360 01 Karlovy Vary

tel.: ústředna 353 151 111

fax.: 353 151 400

e-mail: posta@mmkv.cz

ID datové schránky - a89bwi8

Zpracovatel evaluace

Ing. Blanka Heroutová, manažer integrovaných nástrojů Karlovarské aglomerace

Verze 1.0 leden – srpen 2025

OBSAH

OBSAH	3
SEZNAM TABULEK, MAP, GRAFŮ A OBRÁZKŮ	6
SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK	7
ZÁKLADNÍ ÚDAJE	8
CÍL EVALUAČNÍ ZPRÁVY	10
1 ZHODNOCENÍ PROCESŮ IMPLEMENTACE INTEGROVANÉ STRATEGIE	11
1.1 Proces implementace strategie IPRÚ	11
1.1.1 Efektivita nastavení interních procesů nositele	11
1.1.2 Naplnění principu participace v IPRÚ KV	14
1.1.3 Zkušenosti s administrací a prováděním změn strategie v rámci implementace	15
1.2 Proces příprava harmonogramu a výzev nositele	16
1.3. Sběr, projednání a posouzení projektových záměrů, změny v projektech / projektových záměrech	16
1.4 Klíčové faktory komplikující administraci strategie IPRÚ Karlovy Vary	18
1.5 Klíčové pozitivní faktory podporující realizaci strategie IPRÚ Karlovy Vary	18
2 ZHODNOCENÍ RELEVANCE INTEGROVANÉ STRATEGIE.....	20
2.1. Naplnění a reflexe manažerských doporučení z mid-term evaluace	20
2.2 Naplnění specifických cílů a opatření strategie vůči problémům a potřebám dotčeného území.....	21
2.3 Zhodnocení dostatečnosti finanční alokace pro opatření.....	21
2.4 Pokrytí zájmu území tématy strategie.....	23
3 ZHODNOCENÍ REALIZACE INTEGROVANÉ STRATEGIE	24
3.1 V jaké fázi realizace se integrovaná strategie k 31. 12. 2024 nachází?	24
<i>Jaké jsou stavy realizace projektů?</i>	24
<i>Jaký je stav čerpání plánované alokace?</i>	24
3.2 Jak přispěla realizace jednotlivých opatření strategie k dosahování hodnot indikátorů?	33
<i>Do jaké míry jsou v souladu s indikátorovým plánem dosahovány hodnoty indikátorů výstupů a výsledků v jednotlivých Opatřeních strategie?</i>	33
<i>Do jaké míry upravoval nositel cílové hodnoty indikátorů prostřednictvím žádosti o změnu strategie (u jakých indikátorů a proč)?</i>	33
3.3 Do jaké míry byly finanční prostředky vynaloženy účelně (tj. do jaké míry intervence splnila svůj účel)?	39

<i>Do jaké míry vedly projekty v jednotlivých Opatřeních strategie k dosažení předpokládaných (plánovaných) výstupů a výsledků?</i>	39
<i>Do jaké míry vedly intervence k uspokojování potřeb cílových skupin daného projektu?</i>	39
<i>Do jaké míry jsou výstupy, výsledky a dopady realizace ISg skutečně udržitelné?</i>	40
3.4 Do jaké míry byly finanční prostředky na intervence vynaloženy účinně a do jaké míry přinesly i neplánované (pozitivní i negativní) účinky?	41
<i>Do jaké míry odpovídají dosažené výstupy a výsledky výši vynaložených prostředků (vstupů) v daném Opatření ISg?</i>	41
<i>Do jaké míry vedly intervence (projekty) k dosažení předem nepředpokládaných pozitivních a negativních výsledků?</i>	42
3.5 Do jaké míry vedly intervence v jednotlivých operačních programech k dosahování specifických cílů ISg?	43
<i>Do jaké míry naplňovaly cíle jednotlivých intervencí (projektů) specifický cíl příslušného opatření ISg, tj. vedly k dosahování specifických cílů ISg?</i>	43
3.6 Do jaké míry vedly intervence v jednotlivých Operačních programech k dosažení přidané hodnoty nástroje ITI/IPRÚ?	45
<i>Do jaké míry vedla implementace nástroje IPRÚ ke zlepšení místní správy, zvláště principu partnerství a spolupráce (napříč administrativními hranicemi obcí ve vymezeném území, spolupráce mezi nositeli, rozvoji mezisektorové spolupráce)?</i>	45
<i>Do jaké míry implementace nástroje ITI/IPRÚ přispěla k integrovanosti realizovaných projektů? Podařilo se jí dosáhnout?</i>	46
<i>Do jaké míry přispěly intervence (projekty) v jednotlivých Operačních programech k dosažení synergických účinků, kterých by nebylo dosaženo prostřednictvím projektů individuálních?</i>	48
3.7 Do jaké míry došlo k naplnění strategických cílů a vize ISg jako celku?	49
<i>Jakým způsobem se dařilo naplňovat indikátory přiřazené k jednotlivým strategickým cílům ISg (pokud byly stanoveny)?</i>	49
<i>Došlo během sledovaného období k posunu v naplňování vize strategie ISg?</i>	52
3.8 Jaké bylo územní pokrytí intervencí nástroje ITI/IPRÚ?	53
<i>Jak realizované intervence pokryly vymezené území ITI/IPRÚ?</i>	53
<i>Byly identifikovány přesahy do území mimo ITI/IPRÚ?</i>	54
ZÁVĚREČNÉ SHRNUÍ	57
4 POUŽITÉ METODY	58
5 PŘÍPADOVÉ STUDIE	59
Opatření A1.1 Telematika	59
Opatření A2.1 Cyklostezky	68
Opatření B2.1 Školy	72
Opatření B2.2 Zaměstnanost IPRÚ KV	84
Opatření C2.2 Sociální bydlení	92
POUŽITÉ ZDROJE	102

PŘÍLOHY	1
Příloha A: Přehled vyhlášených výzev a jejich alokací	1
Příloha B: MS2014+ tisková sestava indikátorů závěrečné zprávy IPRÚ KV 2024.....	2
Příloha C: MS2014+ tisková sestava financování dle specifických cílů.....	23
Příloha D: Usnesení RM Statutárního města Karlovy Vary.....	29

SEZNAM TABULEK, MAP, GRAFŮ A OBRÁZKŮ

Graf 1: Míra čerpání strategie IPRÚ KV v úrovni podopatření	31
Graf 2: Porovnání vývoje obecné míry nezaměstnanosti karlovarského kraje a ČR	90
Obrázek 1: Organizační schéma implementační struktury IPRÚ.....	12
Obrázek 2: Administrativní kapacity nositele IPRÚ	13
Obrázek 3: Složení Řídícího výboru IPRÚ Karlovy Vary	14
Tabulka 1: Základní informace o IPRÚ Karlovy Vary.....	8
Tabulka 2: Souhrnný přehled	32
Tabulka 3: Indikátory prioritní osy A: Udržitelná doprava	34
Tabulka 4: Indikátory prioritní osy B: Ekonomický potenciál založený na atraktivitě prostředí.....	36
Tabulka 5: Indikátory prioritní osy C: Kvalitní a dostupné sociální služby a sociální stabilita území	37
Tabulka 6: Plnění indikátorů v opatření telematika	64

SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK

ČR	Česká republika
ČSÚ	Český statistický úřad
CLLD	Komunitně vedený místní rozvoj (angl. „community-led local development“)
DPKV	Dopravní podnik Karlovy Vary
ESIF	Evropské strukturální a investiční fondy
IN	Integrovaný nástroj
IPRÚ	Integrovaný plán rozvoje území
IROP	Integrovaný regionální operační program
ISG	Integrovaná strategie
ITI	Integrovaná teritoriální investice (angl. „integrated territorial investment“)
KV	Karlovy Vary
MHD	Městská hromadná doprava
MM KV	Magistrát města Karlovy Vary
MMR	Ministerstvo pro místní rozvoj
MPSV	Ministerstvo práce a sociálních věcí
OP	Operační program
OPZ	Operační program Zaměstnanost
PS	Pracovní skupina
ŘO	Řídicí orgán
ŘV	Řídicí výbor
SC	Specifický cíl
SMKV	Statutární město Karlovy Vary

ZÁKLADNÍ ÚDAJE

Ex-post evaluace strategie IPRÚ ((Integrovaného plánu rozvoje území) je povinným shrnutím funkčního programového období, na které bylo nositeli IPRÚ alokovány finanční prostředky fondů EU v rámci integrovaných nástrojů a uplatňování principů regionální politiky v ČR.

Zadání dokumentu ex-post evaluace realizace strategie IPRÚ bylo zpracováno v souladu s Nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1303/2013 (dále také "obecné nařízení") a jsou zde promítnuty požadavky metodických pokynů MMR jako orgánu odpovědného za přípravu a realizaci Dohody o partnerství a nastavení jednotného metodického prostředí jako předpokladu efektivního a funkčního administrativního systému. Ex post evaluace nositeli slouží jako odborné zhodnocení realizační dopadu do vymezeného území IPRÚ.

Tabulka 1: Základní informace o IPRÚ Karlovy Vary

Název integrované strategie	Integrovaný plán rozvoje území Karlovy Vary
Číslo integrované strategie	IPRÚ_16_01_002
Stav integrované strategie	v realizaci
Sledované období od	11. 10. 2016
Sledované období do	31. 12. 2024

Zdroj: Vlastní interní materiály a MS 201+.

Územní vymezení IPRÚ přesahuje administrativní hranice Statutárního města Karlovy Vary a odvíjí se od prokazatelných funkčních vazeb v aglomeraci. Vymezení území IPRÚ bylo provedeno na základě:

- 1) tvorby souhrnného indikátoru (vyhodnocující rozvojové potenciály a limity jednotlivých obcí Karlovarského kraje s přihlédnutím k přirozeným vztahům a vazbám v území,
- 2) vymezení rozvojové oblasti republikového významu OB12 a při případném spolupůsobení vedlejších center,
- 3) vymezení přirozené spádové oblasti Karlových Varů – hlavní dojížděkové proudy.

Následně byl překryvnými operacemi identifikován průnik vymezení rozvojové oblasti republikového významu a vymezení přirozených spádových oblastí dojížděvky, který byl korelován s hodnotami souhrnného indikátoru.

Území IPRÚ Karlovy Vary má více než 114 tisíc obyvatel a rozlohu téměř 404 km². Zahrnuje 27 obcí (z celkových 132 obcí Karlovarského kraje): Andělská Hora, Božičany, Březová, Dalovice, Děpolovice, Hájek, Hory, Hroznětín, Chodov, Jenišov, Karlovy Vary, Kolová, Kyselka, Loket, Mírová, Nejdeč, Nová Role, Nové Sedlo, Ostrov, Otovice, Pila, Sadov, Šemnice, Smolné Pece, Velichov, Vintířov, Vřesová.

SÍDELNÍ AGLOMERACE KARLOVY VARY - 2014



CÍL EVALUAČNÍ ZPRÁVY

Tato ex post evaluační zpráva hodnotí dopady realizovaných intervencí v rámci integrované strategie (ISg) uplatněné v území Karlovarské aglomerace v programovém období 2014–2020. Cílem zprávy je poskytnout ucelený náhled na reálné efekty těchto intervencí, včetně jejich synergických přínosů pro rozvoj území.

Zpráva zároveň identifikuje klíčová slabá místa a rizika spojená s implementací integrovaných nástrojů (IN) a nabízí konkrétní doporučení ke zlepšení procesů na straně řídicích orgánů (ŘO), Ministerstva pro místní rozvoj – odboru regionální politiky (MMR-ORP), nositele IPRÚ i jednotlivých žadatelů.

Hodnocení je založeno na kombinaci kvalitativních a kvantitativních metod, přičemž analýza vychází z hlavních evaluačních kritérií – relevance, účinnost, efektivita, dopad a udržitelnost. Závěry zprávy slouží jako podklad pro optimalizaci implementačních procesů v nadcházejícím programovém období, a to jak na úrovni samotného nositele IN, tak i v rámci širší spolupráce s ŘO a aktéry územního rozvoje.

1 ZHODNOCENÍ PROCESŮ IMPLEMENTACE INTEGROVANÉ STRATEGIE

Předmětem evaluace v rámci procesů je posouzení nastavení klíčových interních procesů a činností nositele souvisejících s realizací integrované strategie.

1.1 Proces implementace strategie IPRÚ

V rámci hodnocení procesů je pozornost zaměřena na efektivitu administrace, naplňování principu participace a provádění změny v průběhu realizace strategie IPRÚ KV.

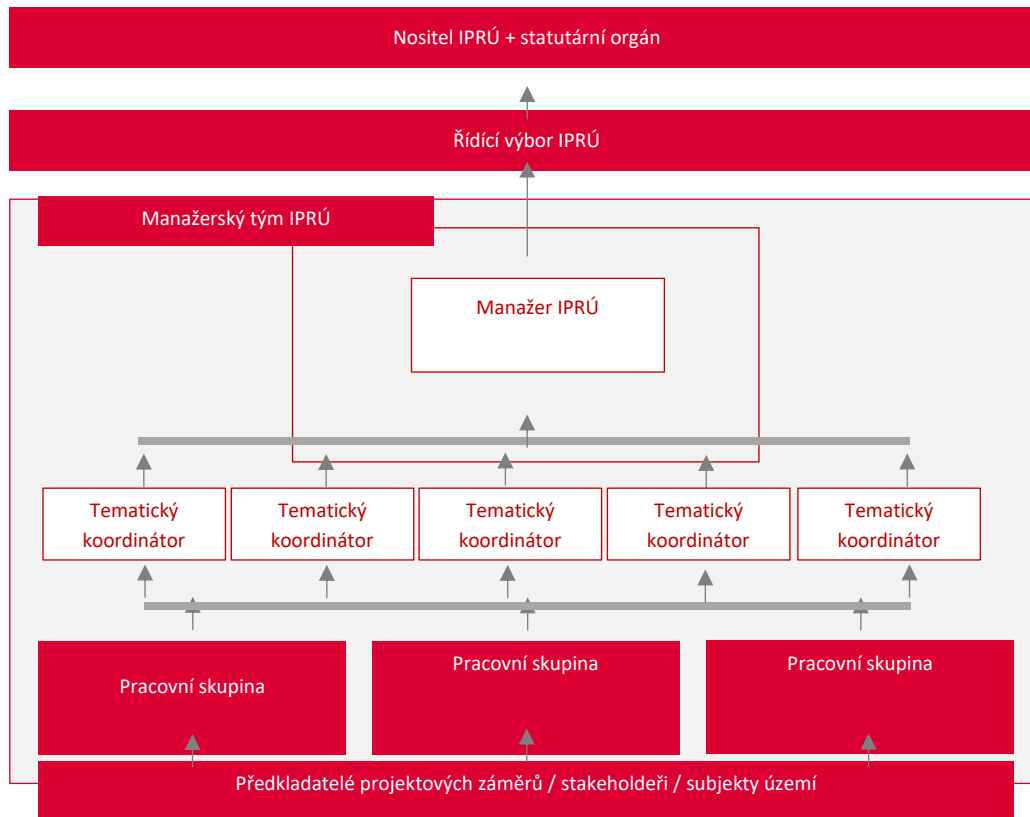
1.1.1 Efektivita nastavení interních procesů nositele

Do jaké míry bylo nastavení interních procesů nositele IPRÚ KV funkční a efektivní?

Implementační struktura nositele IPRÚ KV a změny v průběhu realizace strategie. Počet zaměstnanců nositele realizující agendu IPRÚ KV, role, fluktuace, výkonná praxe.

Schéma obrázku 1 ukazuje, jak se na implementaci strategie podílel nositel IPRÚ – Statutární město Karlovy Vary – ve spolupráci s předkladateli projektů, stakeholdery a dalšími aktéry v území. Tyto subjekty byly organizovány do pracovních skupin, které ve spolupráci s tematickými koordinátory jednotlivých oblastí připravovaly návrhy strategických opatření. Tyto návrhy byly dále předkládány manažerovi IPRÚ Karlovarské aglomerace k formálnímu zpracování a následnému projednání v Řídicím výboru (ŘV) IPRÚ. Výstupy z jednání Řídicího výboru byly v souladu s interními postupy projednávány v orgánech nositele – v radě města a zastupitelstvu města Karlovy Vary.

Obrázek 1: Organizační schéma implementační struktury IPRÚ



Zdroj: Interní operační manuál IPRÚ KV.

Počet zaměstnanců, pracujících na agendě IPRÚ KV se po konci programového období v roce 2024 snížil ze šesti na pět o jednu pozici koordinátora. Pozici koordinátora se více než jeden rok nedařilo obsadit kompetentní osobou, proto si neobsazenou agendu cyklostezek a dopravy rozdělili ostatní koordinátoři souběžně se svou. Doplnit projektový tým se podařilo až v závěru ukončování programového období N+2 v roce 2025.

V průběhu realizace IPRÚ KV došlo ke změnám v implementační struktuře, zejména v personálním obsazení týmu. V roce 2018 byla externí pozice manažera nahrazena manažerem v pracovním poměru v rámci Magistrátu města Karlovy Vary, což přispělo k mnohem bližšímu kontaktu manažera s výkonnou činností a s možností flexibilnější reakce na dění při naplňování plánu a harmonogramu strategie. Další personální změna na pozici manažera IPRÚ nastala v roce 2019 a projevila se v mnohem efektivnějším předvídání a řešení výkonné činnosti, což se odrazilo v konečném výsledku naplnění vytýčené strategie, kam byly zařazeny další nové projekty a došlo tak k vyššímu vyčerpání rezervované alokace v rámci možnosti absorpce území. Pozice asistentů manažera byly zrušené a manažer výkonné činnosti řídil přímo s koordinátory oblastí, což vedlo k mnohem flexibilnějšímu způsobu řízení strategie. Byl ustaven pátý tematický koordinátor pro oblasti cyklodopravy. Přehled administrativních kapacit IPRÚ KV uvádí schéma obrázku 2.

Personální a proporční obsazení ŘV IPRÚ KV zástupci z území zůstalo po celé období nezměněno. Po nastavení klíčových strategických plánů IPRÚ KV, tedy dokumentu strategie,

finančního plánu, plánu indikátorů, plánu výzev, se role ŘV zploštila na provozní rozhodování o postupných krocích plnění, kdy důležité bylo zejména efektivní využití alokovaných prostředků a souběžně s tím výběr nových projektů, které využily finančních úspor z postupně naplňovaného plánu strategie. Postupně byl znát ochabující zájem členů výboru, protože plán strategie byl již sestavený a rozhodovací motiv o finančních prostředcích u členů (získat pro své území dotační prostředky) s čerpanou alokací logicky slábnul. Ke konci programového období již bylo celkem problematické dosáhnout usnášeníschopnosti ŘV, protože někteří členové na svou roli již rezignovali. Tato zkušenost vedla k pečlivějšímu výběru členů pro nadcházející ITIKA° (Integrované teritoriální investice Karlovarské aglomerace) a také úpravám statutu a jednacího řádu ITIKA°, který pružněji reaguje na případnou nečinnost nominovaných členů při výkonu řádného řízení strategie.

V mid-term evaluaci byla zmíněna ke zvážení role primátorky statutárního města jako předsedy ŘV ITIKA°. Při zpětném vyhodnocení je změna gesce integrovaných nástrojů směrem k prvnímu náměstkovi vnímána jako pozitivní. Mnohem aktivnější role náměstka v pozici místopředsedy ŘV IPRÚ KV díky jeho většímu časovému prostoru přispěla mnohem kvalitnějšímu rozhodování při řízení strategie a proto o tom bude uvažováno i v ITIKA°.

Obrázek 2: Administrativní kapacity nositele IPRÚ

	Personál	Umístění
Řídicí výbor	členství bez pracovněprávního vztahu	platforma bez organizačního zakotvení v organizační struktuře statutárního města Karlovy Vary (SMKV)
Manažer IPRÚ KV	1 zaměstnanec	Odbor strategií a dotací
Pracovní skupiny	ad hoc sestavené na základě výzev města bez pracovněprávního vztahu	platforma bez organizačního zakotvení v organizační struktuře SMKV
Tematičtí koordinátoři	5 zaměstnanců SMKV (školství, památky, sociální oblast, cyklodoprava a doprava)	Odbor strategií a dotací

Zdroj: Interní operační manuál IPRÚ KV.

Implementační struktura IPRÚ Karlovarské aglomerace byla po celé období realizace hodnocena jako efektivní. Personální změny byly průběžně řešeny s důrazem na zachování funkčnosti výkonných procesů. Interní nastavení řízení přispělo k plnění stanovených cílů a efektivnímu využití alokovaných prostředků. Zjištěné poznatky byly využity k optimalizaci postupů pro navazující implementaci ITIKA°.

1.1.2 Naplnění principu participace v IPRÚ KV

Naplnování principu participace na úrovni nositele IPRÚ KV (činnost/četnost ŘV/PS, změny jednacího řádu PS/ŘV, je-li relevantní).

Za programové období se uskutečnilo celkem 21 prezenčních, 2 online a 44 jednání formou per rollam ŘV. Personální složení výboru, uvedené na obrázku 3, zůstalo po celé období stabilní v počtu 9 členů s hlasovacím právem. Stejně tak nebyl měněn jednací řád ani statut ŘV. Členové ŘV IPRÚ KV podepsali etický kodex. Po celou dobu realizace strategie nebyly zaznamenány jakékoli námitky proti složení ŘV ze strany odborné veřejnosti, obcí, místních subjektů atd. Skrze jednání ŘV měli jednotliví stakeholdeři území možnost aktivně participovat na řízení a naplnování integrované strategie IPRÚ Karlovarské aglomerace.

Obrázek 3: Složení Řídícího výboru IPRÚ Karlovy Vary

Funkce	Pozice
primátor Statutárního města Karlovy Vary	Nositel strategie / předseda ŘV
vedoucí Odboru regionálního rozvoje, KÚKK	Zástupce Karlovarského kraje
starosta obce Hájek	Zástupce obcí z aglomerace
vedoucí odboru, MěÚ Chodov	Zástupce měst z aglomerace
předsedkyně ANNAKK	Zástupce Asociace nevládních neziskových aktivit Karlovarského kraje
statutární místopředsedové KHK KK	Zástupce Krajské hospodářské komory Karlovarského kraje
místopředseda představenstva pověřený řízením společnosti DPKV	Zástupce Dopravního podniku Karlovy Vary
lokální konzultant Agentury pro sociální začleňování	Zástupce Agentury pro sociální začleňování
ředitelka krajské pobočky Úřad práce v Karlových Varech	Zástupce Úřadu práce – krajská pobočka Karlovy Vary
koordinátor sociálního rozvoje, koordinátor dopravy, koordinátor školství, koordinátor památek, Odbor strategií a dotací Magistrátu města Karlovy Vary	Koordinátoři (bez hlasovacího práva)
Odbor strategií a dotací, Magistrát města Karlovy Vary	manažer IPRÚ (bez hlasovacího práva)

Zdroj: Interní operační manuál IPRÚ KV.

Pracovní skupiny (PS) byly jako konzultační podpora svolávány vždy po vyhlášení výzvy nositelem strategie a jejich jednání probíhala operativně až do dosažení konsenzu mezi členy. Personální obsazení pracovních skupin se přizpůsobovalo tematickému zaměření konkrétních opatření a bylo doplňováno odborníky podle potřeby s cílem posoudit dopady předložených projektových záměrů.

V rámci pracovních skupin byly formulovány návrhy na další postup v naplňování strategie. Stakeholderi tak měli možnost dle interních procesů kontinuálně participovat na obsahovém směřování strategie IPRÚ Karlovarské aglomerace. Ani v případě pracovních skupin nedošlo v průběhu programového období ke změně jejich jednacního řádu ani statutu a nebyla zaznamenána žádná stížnost na interní procesy jednání.

Princip participace byl v rámci IPRÚ Karlovarské aglomerace naplňován efektivně prostřednictvím stabilní činnosti Řídicího výboru a tematicky zaměřených pracovních skupin. Pravidelná jednání, neměnné personální složení a zapojení odborné veřejnosti podpořily transparentní a konsenzuální rozhodování při naplňování integrované strategie.

1.1.3 Zkušenosti s administrací a prováděním změn strategie v rámci implementace

Mid-term evaluace IPRÚ Karlovy Vary identifikovala jako výhodu malý geografický rozsah aglomerace, a to zejména z hlediska manažerského řízení a dobré znalosti lokálních aktérů. Tento aspekt se však současně ukázal jako omezující z pohledu absorpční kapacity území. Nedostatečný projektový potenciál vedl k vyřazení několika velkých strategických projektů (např. Císařské lázně, lanová dráha), které se následně nepodařilo nahradit obdobně rozsáhlými investičními záměry. V důsledku toho nebyla plně využita alokace a část prostředků bylo nutné vrátit.

Jako potenciální přínos byla v evaluaci zmíněna možnost přilákat nové žadatele prostřednictvím opatření v rámci OPZ. Efektivita tohoto přístupu bude podrobně analyzována v případových studiích, které posoudí skutečný dopad vynaložených prostředků na územní rozvoj.

Ve druhé polovině programového období nositel IPRÚ aktivně využíval možnost upravovat parametry výzev – zejména jejich délku a načasování – s cílem zefektivnit realizaci projektů. Od 1. 1. 2019 do 31. 12. 2024 byly provedené změny strategie úzce navázány na vývoj čerpání a naplňování harmonogramu. Změny směřovaly primárně k maximálnímu využití dostupných prostředků pro rozvoj aglomerace.

V případě detekce úspor u již realizovaných projektů byly volné finanční prostředky operativně přesouvány – ve spolupráci s MMR a v rámci povolených transferů – do opatření, která umožňovala jejich rychlé využití před koncem programového období. Administrace těchto změn byla časově náročná. S cílem zvýšit flexibilitu byly navrhované úpravy strategie nejprve konzultovány s MMR a ŘO IRP a následně projednány v Řídicím výboru IPRÚ a předloženy statutárnímu orgánu. Tento postup významně zkrátil dobu potřebnou pro interní schvalování, přičemž finální schvalování ze strany ŘO operačních programů probíhalo již hladce.

V uvedeném období bylo provedeno celkem 7 změn strategie, přičemž za celé programové období se jednalo o 10 změn. První tři měly organizační charakter a zaměřovaly se na upřesnění strategického rámce dokumentu. Následující změny reagovaly na vyřazení klíčových strategických projektů – lanové dráhy v Karlových Varech (nesoulad s dotačními podmínkami) a rekonstrukce Císařských lázní (nevyjasněné majetkoprávní vztahy a nízký stupeň připravenosti projektu). Tyto negativní zkušenosti vedly k přijetí preventivních opatření, zejména k důslednější kontrole reálné připravenosti projektů a absorpční kapacity území.

Poslední čtyři změny strategie (7.–10.) byly zaměřeny na sladění strategického plánu s aktuálním stavem implementace podle požadavků řídicích orgánů. Díky promyšlenému

plánování, koordinaci se subjekty v území a kvalitnímu řízení strategie se podařilo vyčerpat 92,23 % alokovaných prostředků v rámci IROP.

Nositel strategie stále identifikuje problematická místa, zejména v oblasti zdlouhavé administrace změn. Za zásadní nedostatek považuje časovou náročnost celého procesu v případech, kdy je třeba do strategie nově zařadit projekt s vysokým stupněm připravenosti – proces schválení změny vyžaduje neúměrně dlouhou dobu.

1.2 Proces příprava harmonogramu a výzev nositele

Harmonogram výzev byl ze strany nositele IPRÚ Karlovy Vary připravován na základě průběžného zjišťování absorpční kapacity území a v návaznosti na výzvy řídicích orgánů (ŘO) operačních programů pro integrované projekty. Při jeho sestavování byly rovněž zohledněny interní postupy nositele. Ve druhé polovině programového období docházelo k úpravám harmonogramu výzev v reakci na vzniklé finanční úspory z již realizovaných projektů, které bylo možné využít v dalších výzvách.

Za přípravu plánu výzev nesl odpovědnost manažer IPRÚ KV, který jeho parametry nastavoval ve spolupráci s tematickými koordinátory. Upravený plán výzev, sloužící zároveň jako orientační vodítko pro potenciální žadatele, byl následně schvalován Řídicím výborem IPRÚ. Parametry výzev byly průběžně konzultovány s ŘO příslušných operačních programů. Konečné znění plánu schvalovala Rada města a dokument byl zveřejňován na úřední desce nositele a na webových stránkách IPRÚ KV.

Po zveřejnění výzvy ze strany ŘO vyhlášoval nositel odpovídající výzvu IPRÚ, do níž mohli žadatelé předkládat projektové záměry. Tyto záměry byly dále projednávány v tematických pracovních skupinách.

Podmínky a mechanismy vyhlášení výzev se mezi jednotlivými operačními programy značně lišily, což nositel vnímal jako komplikaci. Ocenil by větší míru sjednocení postupů mezi jednotlivými ŘO. Rovněž upozornil na potřebu vyšší flexibility při úpravách parametrů již vyhlášených výzev, aby bylo možné efektivně reagovat na vývoj finančního plánu a zapojovat úspory, které vznikaly až v průběhu otevřených výzev a jejichž výše nebyla předem odhadnutelná. Zavedení takových flexibilních nástrojů by umožnilo včasné a operativní řešení změn v probíhajících výzvách.

1.3. Sběr, projednání a posouzení projektových záměrů, změny v projektech / projektových záměrech

Záměry vyhlásit tematické výzvy byly průběžně zveřejňovány na úřední desce nositele a webových stránkách IPRÚ Karlovy Vary. Samotná realizace strategie byla veřejnosti přibližována na městských akcích prostřednictvím prezentace dokončených projektů, fotografií a slovních zmínek. Informace o realizovaných projektech byly rovněž pravidelně publikovány na webu KVprojekty.cz a ve zpravodaji *Radniční listy*.

Žadatelé měli možnost konzultovat své projektové záměry před jejich oficiálním předložením do výzvy s manažerem IPRÚ KV a tematickými koordinátory. Tento přístup významně přispěl

k eliminaci chyb v následném hodnocení a zároveň poskytl nositeli lepší přehled o aktuální absorpční kapacitě území a o specifických potřebách, které z výzev nebyly pokryty. Tyto poznatky byly důležité nejen pro nastavení dalších výzev, ale i pro plánování nového programového období.

Díky předběžným konzultacím mohl manažer IPRÚ KV operativněji jednat s ŘO operačních programů i s koordinátory tematických oblastí. Tento postup napomáhal urychlení výběrového procesu a zároveň umožnil zapojení i těch projektů, které v počáteční fázi nesplňovaly všechny formální požadavky, ale po úpravách mohly být úspěšně hodnoceny. Vznikala tak širší shoda v pracovních skupinách na výběru projektových záměrů s cílem optimálního naplnění strategických indikátorů.

Do 14 dnů po sestavení návrhů projektových souborů stanovoval manažer termín jednání Řídicího výboru IPRÚ. Během jednání byly předloženy varianty projektových souborů, které splnily stanovená kritéria a byly doporučeny k financování týmem OSD. Výběr konkrétní varianty byl potvrzen usnesením ŘV a pro každý záměr bylo vydáno vyjádření o souladu či nesouladu s IPRÚ KV.

Absorpční kapacita území v období 2014–2020 se napříč opatřeními lišila. V počáteční fázi byl zaznamenán nižší zájem o projekty OPZ, který se však postupem času, i díky aktivitám stakeholderů a týmu OSD, významně zvýšil. Nejnižší absorpční kapacita byla zaznamenána u opatření zaměřeného na sociální bydlení. Až ke konci období se podařilo připravit a prosadit kvalitní projekt, který však byl ŘO schválen až po třetím podání kvůli přísně nastaveným podmínkám výzvy.

Naopak v opatřeních jako jsou silniční infrastruktura, telematika a terminály byly ke konci období identifikovány finanční úspory, které byly následně využity prostřednictvím dodatečných výzev. Nedostatečné čerpání se objevilo i u opatření na podporu cyklostezek – alokované prostředky proto byly přesunuty do opatření zaměřených na školství a sociální infrastrukturu.

Během celé realizace strategie se jako klíčový problém opakovaně ukázala technická nepřipravenost projektů. Nositel proto důrazně upozorňoval žadatele, že v následujícím programovém období 2021+ bude v rámci ITI klíčovým předpokladem pro zařazení projektu na akční seznam jeho vysoká připravenost.

V případech, kdy bylo třeba upravit již vyhlášenou výzvu, upřednostňoval manažer vyhlášení nové výzvy. Proces změny byl totiž natolik administrativně a časově náročný, že jej nebylo možné efektivně realizovat v krátkém čase. Tento fakt ilustruje přetrvávající rigiditu postupů, které nositeli neumožňují pružně reagovat na aktuální vývoj a měnící se podmínky.

V závěru programového období byla implementace strategie negativně ovlivněna dopady pandemie COVID-19. Projevilo se to zejména sníženým zájmem firem účastnit se veřejných zakázek, což se následně odrazilo i na samotné realizaci projektů.

1.4 Klíčové faktory komplikující administraci strategie IPRÚ Karlovy Vary

Z pohledu manažera IPRÚ KV bylo během monitorovaného období identifikováno několik zásadních překážek, které negativně ovlivňovaly efektivní administraci strategie:

1. Zdlouhavý schvalovací proces výzev nositele

Nejvýznamnějším administrativním omezením byly dlouhé lhůty spojené se schvalováním výzev nositele. I po předběžné konzultaci s řídicími orgány bylo nutné nechat každé finální znění výzvy schválit v Radě města. Tato praxe výrazně prodlužovala proces a omezovala flexibilitu nositele po celé sledované období. Možným řešením do budoucna by bylo rozšíření pravomocí Řídicího výboru IPRÚ tak, aby mohl o výzvách rozhodovat samostatně dle pravidel programu.

2. Nízká připravenost projektových záměrů

Mnohé z předkládaných projektů vykazovaly nedostatečný stupeň připravenosti. Tento stav ztěžoval posouzení jejich souladu s parametry výzev a v řadě případů vedl k problémům v průběhu realizace. Nezřídka došlo k nenaplnění plánovaných indikátorů nebo k nemožnosti projekt dokončit. To poukazuje na nutnost intenzivnější předběžné konzultace a ověření reálné připravenosti projektů ještě před jejich zařazením do výzvy.

3. Duplicitní vedení administrativní evidence

Další komplikací byla potřeba dublovat evidenci spojenou s naplňováním strategie. Řídicí orgány požadovaly přehledy a informace v členění, které nebylo možné generovat přímo z monitorovacího systému ISKP 14+. Z toho důvodu musel manažer sledovat klíčové parametry v paralelní evidenci napříč několika programy a vést záznamy ručně, což zvyšovalo riziko chyb. Nápravou by bylo umožnit uživatelům filtrovat a exportovat data přímo v rámci ISKP 14+ podle aktuálních potřeb různých úrovní řízení, a to s využitím aktuálních dat v systému.

1.5 Klíčové pozitivní faktory podporující realizaci strategie IPRÚ Karlovy Vary

Z pohledu manažera strategie bylo v průběhu implementace identifikováno několik zásadních faktorů, které významně přispěly k úspěšnému naplňování cílů IPRÚ KV:

1. Dobrá znalost území a fungující síť kontaktů

Manažerský tým těžil z detailní znalosti území a pevných vazeb na místní aktéry. Tato provázanost umožnila flexibilní a efektivní řešení vzniklých situací a rychlou reakci na potřeby v území.

2. Profesionalita a stabilita manažerského týmu

Klíčovou roli hrála odborná kompetentnost týmu realizujícího strategii. Spolupráce byla postavena na korektních a konstruktivních vztazích mezi týmem IPRÚ a jednotlivými realizátory projektů. Tento partnerský přístup byl v praxi funkční a podporoval hladký průběh implementace.

3. Možnost flexibilního nastavování výzev

Významným pozitivem byla možnost nastavovat parametry výzev nositele v návaznosti na aktuální absorpční kapacitu území. Díky tomu bylo možné účelněji plánovat alokace, přizpůsobit výzvy reálnému zájmu žadatelů a zvýšit efektivitu čerpání prostředků.

2 ZHODNOCENÍ RELEVANCE INTEGROVANÉ STRATEGIE

Relevance integrované strategie IPRÚ KV byla posuzována na základě odpovědí získaných formou strukturovaného rozhovoru s manažerkou strategie. V rámci tohoto hodnocení byla reflektována i doporučení formulovaná v průběžné (mid-term) evaluaci. Míra vhodného nastavení parametrů a alokace potřebám území byla posuzována prostřednictvím naplnění manažerských doporučení mid-term evaluace.

2.1. Naplnění a reflexe manažerských doporučení z mid-term evaluace

Klíčová zjištění a naplnění doporučení lze shrnout následovně:

- 1. Zachování dostatečných personálních kapacit**

Doporučení ponechat čtyři tematické koordinátory bylo nejen dodrženo, ale dokonce došlo k jejich navýšení na pět, což se ukázalo jako klíčové pro efektivní realizaci strategie.
- 2. Zjednodušení schvalovacího procesu výzev**

Byla doporučena změna procesu, aby výzvy nositele schvaloval pouze Řídicí výbor IPRÚ, nikoliv Rada města. Toto doporučení však nebylo realizováno; výzvy i nadále podléhaly schválení v RM, což zůstalo překážkou efektivní administrace.
- 3. Zjednodušení finančního plánu a tolerance drobných chyb**

Požadavek na nižší míru detailu finančního plánu (např. zaokrouhlení částek) nebyl akceptován – plán zůstal zpracováván v detailu pěti desetinných míst, jak bylo určeno již při nastavení systému. Naopak přístup k drobným stylistickým a pravopisným chybám byl pragmaticky upraven – překlepy byly tolerovány a odstraňovány při revizích, což se v praxi osvědčilo.
- 4. Zjednodušení procesu změny strategie (ISg)**

Doporučení na zefektivnění procesu změn strategie se během realizace nenaplnilo. Proces zůstal neměnný, což poukazuje na potřebu systémové změny – iniciativy mezi aglomeracemi a operačními programy zaměřené na odstranění zbytečných kroků a posílení kompetencí výkonných orgánů.
- 5. Stabilita podmínek pro předkládání žádostí**

Nositel vyjádřil přání, aby se během realizace strategie neměnily podmínky pro podávání žádostí o podporu. V praxi však docházelo k jejich úpravám, což bylo vzhledem k délce programového období nevyhnutelné.
- 6. Pokračování v konzultacích s žadateli**

Doporučení na udržení pravidelných konzultací a práce v tematických skupinách bylo zcela implementováno. Tento přístup se osvědčil při eliminaci nedostatečné připravenosti projektů a přispěl k lepšímu využití absorpční kapacity.
- 7. Zvýšení povědomí o možnostech podpory a podpora absorpční kapacity**

Doporučení pokračovat v informačních aktivitách se ukázalo jako přínosné. Osobní kontakt se stakeholdery, veřejností a informování o možnostech realizace projektů podpořilo zájem o strategii a naplnění alokace.

8. **Jednotný přístup řídicích orgánů**

Nositel by uvítal jednotný přístup ŘO při vyhlášení výzev a v realizaci strategie. To se však nepodařilo zajistit kvůli odlišnostem v interním nastavení jednotlivých operačních programů.

9. **Spolupráce s MMR-NOK a dalšími nositeli**

Doporučení pokračovat v komunikaci a koordinaci se subjekty jako MMR-NOK a ostatními nositeli integrovaných strategií bylo realizováno a přispělo k posílení sdílení dobré praxe.

2.2 Naplnění specifických cílů a opatření strategie vůči problémům a potřebám dotčeného území

Specifické cíle a opatření stanovené v rámci strategie IPRÚ Karlovy Vary nedokázaly plně pokrýt skutečné potřeby dotčeného území. Hlavní překážkou byla jednotně a direktivně nastavená rozpočtová struktura finančních prostředků v rámci integrovaných nástrojů, která nerespektovala odlišnosti a konkrétní výzvy jednotlivých aglomerací. Tato uniformita znemožnila flexibilní přizpůsobení alokací skutečné situaci v území.

Obecně platí, že reálné potřeby území se velmi obtížně přizpůsobují platným dotačním podmínkám, které bývají často příliš úzce a rigidně definovány. Převládající pozitivní vymezení (tedy přesné stanovení toho, co se musí realizovat) významně omezuje možnosti reagovat na specifické výzvy v území. Vhodnější by byl přístup negativní definice podmínek (tedy stanovení toho, co se nesmí), který by umožnil širší interpretační rámec a větší flexibilitu při sestavování projektových záměrů.

I přes snahu nositele strategie nebylo možné některé zásadní problémy území v rámci nastavených cílů a opatření strategie adekvátně řešit.

2.3 Zhodnocení dostatečnosti finanční alokace pro opatření

Zhodnocení přiměřenosti finančních zdrojů strategie bylo provedeno porovnáním výše alokace jednotlivých výzev nositele vůči skutečným finančním potřebám žadatelů, jak vyplývá z předložených projektů. Celkový přehled alokovaných a požadovaných prostředků v rámci jednotlivých opatření je tvoří Příloha A této Ex-post evaluační zprávy.

- V **opatření 1.1 – krajské silnice (IROP)** byly vyhlášeny celkem 4 výzvy s alokací 52 395 228,88 Kč z ERDF. Do těchto výzev bylo předloženo 6 projektů v souhrnné výši 68 661 213,00 Kč. Opatření bylo vyčerpáno z 99,97 %, což odráží vysoký zájem a efektivní využití přidělených prostředků.
- V **opatření 1.2 – cyklooprava (IROP)** bylo realizováno 8 výzev v celkové alokaci 65 004 897,84 Kč. Předloženo bylo 5 projektů s požadavkem 152 114 656,15 Kč. I přes vysoký převis poptávky se opatření podařilo vyčerpat pouze z 83,97 %, a to v důsledku problémů jednoho z projektů, který byl pozastaven kvůli vyšetřování a nebyl včas dokončen.

- V **opatření 1.2 – vozový park (IROP)** bylo vyhlášeno 5 výzev s alokací 170 000 000,00 Kč. Přihlášeny byly 4 projekty za 167 984 911,63 Kč. Opatření bylo vyčerpáno z 98,81 %. Míra čerpání zde byla ovlivněna omezeným počtem oprávněných příjemců, kapacitními možnostmi a jejich finanční připraveností.
- V rámci **opatření 1.2 – inteligentní zastávky a navigační systémy (IROP)** byly vyhlášeny 3 výzvy s alokací 39 695 000,00 Kč. Bylo podáno 6 projektů v objemu 39 623 933,20 Kč, což vedlo k vyčerpání prostředků na 99,82 %.
- V **opatření 1.2 – terminály (IROP)** bylo realizováno 7 výzev s alokací 101 652 500,00 Kč. Podány byly 4 projekty v objemu 94 122 716,30 Kč. Čerpání dosáhlo 92,59 %, přičemž důvodem nižšího čerpání byly zdržení způsobená majetkoprávními vztahy a schvalovacími procesy staveb.
- V **opatření 2.1 – infrastruktura sociálních služeb (IROP)** bylo vyhlášeno 5 výzev s alokací 46 000 651,15 Kč. Do výzev bylo podáno 8 projektů v hodnotě 34 461 567,33 Kč. Opatření bylo vyčerpáno ze 78,65 %, především kvůli přísným pravidlům programu pro pořizování osobních vozidel.
- V **opatření 2.1 – sociální byty (IROP)** bylo vyhlášeno 6 výzev s alokací 9 970 967,00 Kč. Ačkoliv byly některé projekty podány opakovaně, úspěšné čerpání bylo dosaženo a opatření bylo vyčerpáno na 100 %.
- V **opatření 3.1 – památky (IROP)** bylo realizováno 6 výzev s alokací 123 760 028,18 Kč. Podány byly 4 projekty v souhrnné výši 123 394 137,70 Kč. Opatření bylo vyčerpáno z 99,70 %.
- V **opatření 2.4 – základní a střední školy (IROP)** bylo vyhlášeno 7 výzev (5 pro ZŠ a 2 pro SŠ) v celkové výši 126 130 000,00 Kč. Přijaty byly 4 projekty za 99 292 558,74 Kč. I přes převod volných prostředků z jiných opatření došlo pouze k 78,92% čerpání, a to zejména z časových důvodů.
- V rámci **opatření 1.1.1 – pracovní místa (OPZ)** bylo vyhlášeno 6 výzev s alokací 95 119 150,00 Kč. Bylo podáno 11 úspěšných projektů v objemu 91 196 426,95 Kč.
- V **opatření 2.1.1 – sociální začleňování (OPZ)** bylo vyhlášeno 5 výzev s alokací 23 880 843,00 Kč. Podány byly 4 úspěšné projekty s požadavkem 108 461 318,13 Kč.

Z uvedeného přehledu vyplývá, že finanční prostředky alokované v rámci strategie IPRÚ Karlovarského kraje byly ve většině případů dostatečné pro pokrytí identifikovaných potřeb. Pouze v pěti případech došlo k převisu poptávky nad dostupnou alokací. Celková míra čerpání dosáhla 92,23 %, což dokládá efektivní nastavení strategie.

Nevyhlášení některých výzev bylo způsobeno zejména časovým omezením (např. krajské silnice), nedostatečnou projektovou připraveností (cyklodoprava, terminály) nebo specifickými podmínkami podpory (např. památky, sociální bydlení).

Klíčové limity čerpání:

- **Časové faktory** (např. krajské silnice, školy).
- **Nedostatečná připravenost projektů** (např. cyklodoprava, terminály).
- **Restriktivní podmínky podpory** (např. památky, sociální bydlení).

Nositel strategie aktivně přizpůsoboval harmonogram výzev s cílem umožnit žadatelům dostatečný čas pro přípravu projektů. Uvolňování prostředků tak probíhalo v souladu s aktuálně detekovanou absorpční kapacitou území.

2.4 Pokrytí zájmu území tématy strategie

Během implementace strategie IPRÚ Karlovy Vary nebyla do dokumentu zařazena žádná nová opatření. Již v počáteční fázi realizace byl však nositel nucen bez náhrady zrušit opatření zaměřené na vertikální dopravu. Důvodem byla nekompatibilita klíčového projektu – modernizace lanové dráhy na Dianu – s podmínkami podpory daného operačního programu. Tento projekt měl původně významný potenciál z hlediska podpory cestovního ruchu, neboť lanová dráha představuje v území frekventovanou a oblíbenou turistickou atrakci.

Další zásah do struktury strategie se týkal opatření zaměřeného na obnovu památek. V jeho průběhu došlo ke krácení původně alokovaných finančních prostředků. Důvodem bylo nízké procento uznatelných výdajů u plánovaných projektů. Striktní podmínky podpory, které umožňovaly započítat pouze omezenou část celkových nákladů jako způsobilé, vedly k rozhodnutí nového politického vedení území nepokračovat v realizaci některých projektů (např. Zámecká věž a Císařské lázně).

Nedodržení finančního milníku čerpání v tomto opatření bylo způsobeno kombinací nadhodnocené původní alokace a současně velmi nízkým podílem způsobilých výdajů v předložených projektech. Přesto byly projekty v oblasti památek do strategie zařazeny z legitimních důvodů – zejména s cílem podpořit zachování kulturního dědictví a zvýšit atraktivitu území pro cestovní ruch.

Zájem potenciálních žadatelů z území Karlovarské aglomerace o jednotlivá opatření strategie IPRÚ se výrazně lišil v závislosti na tematickém zaměření výzev. Nejvyšší a dlouhodobě stabilní poptávka byla zaznamenána v oblasti školství, která vykazovala největší absorpční potenciál. Naopak velmi slabá odezva provázela výzvy zaměřené na sociální bydlení, kde zájem limitovaly zejména přísné a komplikované podmínky podpory. Z hlediska typologie žadatelů byl nejslabší zájem identifikován u malých obcí, které často postrádaly jak dostatečnou administrativní kapacitu, tak finanční zdroje pro kofinancování projektů a zajištění udržitelnosti.

Celkově však lze konstatovat, že ve většině podporovaných oblastí odpovídal skutečný zájem žadatelů plánované finanční alokaci, což svědčí o dobrém tematickém zacílení strategie IPRÚ KV ve vztahu k potřebám území.

3 ZHODNOCENÍ REALIZACE INTEGROVANÉ STRATEGIE

Do jaké míry se podařilo úspěšně realizovat strategii a naplnit její cíle?

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

Jaké jsou stavy realizace projektů?

K datu 31. 12. 2024 neeviduje nositel žádný nedokončený projekt, strategie IPRÚ KV ukončena a všechny projekty se již nacházejí ve stavech PP42 a výše, tedy ukončené.

V rámci IPRÚ KV bylo úspěšně realizováno 83 projektů ze dvou operačních programů v celkovém objemu 785 993 959,36 Kč příspěvku ERDF.

(68 projektů v IROP v celkovém objemu ERDF 677 532 641,23 Kč IROP což činí 92,23 % alokovaných zdrojů a 15 projektů v celkovém objemu ERDF 108 461 318,13 Kč OPZ).

Z pohledu plnění monitorovacích ukazatelů vykazovala vysokou míru úspěšnosti opatření zaměřená na oblast školství a dopravní infrastruktury, zejména krajských silnic. V těchto oblastech byly projekty realizovány efektivně a stanovené indikátory byly naplňovány v souladu s očekáváním.

Naopak v případě opatření zaměřených na památkovou péči bylo dosažení výsledkových indikátorů obtížné. Obdobná situace nastala také v opatřeních sociálního bydlení a infrastruktury sociálních služeb, kde se po značnou část programového období nedařilo připravit a podat žádné projekty s reálným potenciálem realizace. Ilustrativní je případ jediného úspěšně realizovaného projektu v oblasti sociálního bydlení, který musel být do systému hodnocení předložen opakovaně – celkem třikrát – než došlo k jeho schválení.

Za hlavní příčinu těchto obtíží lze považovat nevhodné nastavení monitorovacích indikátorů a podmínek podpory, které neodrážejí reálné potřeby a specifika území. Toto administrativní nastavení, vytvořené bez dostatečné znalosti místního kontextu, komplikovalo nejen přípravu projektů, ale i samotné čerpání prostředků v dotčených oblastech.

Jaký je stav čerpání plánované alokace?

Strukturu strategie IPRÚ KV tvořila tato podopatření:

Podopatření A3.1 – Rozvoj a modernizace silnic II. a II. tříd (krajské silnice IROP)

- Alokace finančních prostředků 52 395 228,88 Kč
- Realizováno 52 379 124,68 Kč
- Rozdíl 16 104,20 Kč
- Vyčerpáno 99,97 %

Podopatření A3.1 – krajské silnice (IROP) bylo úspěšně využito ke zlepšení technického stavu vybraných komunikací v území. Realizace projektů se zaměřila především na rekonstrukce

exponovaných průtahů v periferních sídlech, které hrají klíčovou roli v zajištění dopravní obslužnosti a dojezdu do zaměstnání. Významným výstupem podopatření byla rovněž rekonstrukce strategického silničního mostku, jenž přímo navazuje na hlavní dopravní osu území a posiluje tak celkovou dopravní propojenost regionu.

Podopatření A2.1 – Rekonstrukce a výstavba komplexní sítě pro cyklodopravu včetně související infrastruktury za účelem zvýšení dopravní mobility obyvatel (cyklodoprava IROP)

- Alokace finanční prostředků 65 004 897,84 Kč
- Realizováno 54 583 188,25 Kč
- Rozdíl 10 421 709,59 Kč
- Vyčerpáno 83,97 %

Podopatření A2.1 – cyklodoprava (IROP) bylo zaměřeno na propojení stávající sítě cyklostezek a cyklotras, a tím na podporu bezpečné nemotorové dopravy v území. Část prostředků se podařilo využít k realizaci jednotlivých úseků, nicméně podopatření nebylo plně dočerpáno. Hlavním důvodem byl závažný právní problém u jednoho z klíčových projektů, který byl v pokročilé fázi realizace, ale v důsledku policejního vyšetřování musel být pozastaven.

Tato situace, která nastala v závěru programového období, znemožnila dokončení projektu a způsobila propad části alokovaných prostředků. V důsledku toho se nepodařilo dokončit plánované propojení mezi městy Chodov a Loket, kde cyklisté i nadále čelí rizikům spojeným s nutností pohybu po frekventované silnici. Reálná možnost bezpečného dojíždění do zaměstnání na kole tak v této relaci nebyla naplněna.

Na základě těchto zkušeností přistoupil nositel k přísnějšímu posuzování bonity a důvěryhodnosti předkladatelů projektů, aby se v budoucnu předešlo obdobným rizikům při čerpání prostředků.

Podopatření A2.2 – Zavádění ekologické a bezbariérové veřejné dopravy a nízkoemisních vozidel veřejné dopravy (vozový park IROP)

- Alokace finanční prostředků 170 000 000,00 Kč
- Realizováno 167 984 911,63 Kč
- Rozdíl 2 015 088,37 Kč
- Vyčerpáno 98,81 %

Podopatření A2.2 – vozový park (IROP) bylo zaměřeno na obměnu technicky zastaralých a ekologicky nevhodných vozidel ve veřejné hromadné dopravě. Realizace podopatření vedla k modernizaci vozového parku dopravce, čímž bylo dosaženo zlepšení kvality služeb a snížení emisní zátěže, zejména v území jádrového města.

Podopatření bylo téměř plně vyčerpáno, avšak došlo k drobnému nedočerpání alokovaných prostředků, které bylo způsobeno nepředvídatelným vývojem cen vozidel v rámci několika na sebe navazujících veřejných zakázek. Navzdory této skutečnosti lze podopatření hodnotit jako vysoce přínosné z hlediska environmentálních i dopravních cílů strategie.

Podopatření A1.1 – Zavádění inteligentních prvků a technologií do dopravního systému (inteligentní zastávky a naváděcí systémy IROP)

- Alokace finanční prostředků 39 695 000,00 Kč
- Realizováno 39 623 933,20 Kč
- Rozdíl 71 066,80 Kč
- Vyčerpáno 99,84 %

Podopatření A1.1 – inteligentní zastávky a naváděcí systémy (IROP) bylo zacíleno na zkvalitnění dopravních služeb jak směrem k cestující veřejnosti, tak v rámci vnitřního řízení dopravního podniku. V rámci realizace došlo k pořízení inteligentních zastávek, které umožňují poskytovat přehledné a srozumitelné informace i uživatelům bez digitálních dovedností. Současně byla posílena bezpečnost přepravy díky lepší kontrole pohybu vozidel.

Součástí podopatření byla rovněž modernizace dispečerského řízení dopravního podniku a instalace chytrých preferenčních dopravních zařízení ve městě, která přispěla ke zlepšení plynulosti a organizace městské dopravy. Na konci programového období byla identifikována úspora v rámci alokace, která byla efektivně využita pro rozšíření sběru dat z provozu, a tím pro optimalizaci dopravní obslužnosti.

Podopatření bylo díky těmto krokům využito na maximum a přineslo měřitelný přínos jak pro obyvatele, tak pro provozovatele dopravy.

Podopatření A1.3 – Modernizace dopravních uzlů veřejné přepravy osob a jejich vhodná lokalizace (terminály IROP)

- Alokace finanční prostředků 101 652 500,00 Kč
- Realizováno 94 122 716,30 Kč
- Rozdíl 7 529 783,70 Kč
- Vyčerpáno 92,59 %

Podopatření A1.3 – terminály (IROP) bylo zaměřeno na vybudování a modernizaci přestupních uzlů veřejné dopravy, s cílem zlepšit kvalitu dopravní obslužnosti a komfort cestujících. Realizované projekty se soustředily na výstavbu nových terminálů a zázemí pro cestující, čímž došlo ke zvýšení funkčnosti, přehlednosti a bezpečnosti přestupních míst v území.

I přes kvalitní projektové záměry bylo opatření vyčerpáno pouze z 92,59 %, a to zejména z důvodu komplikací při majetkoprávním vypořádání pozemků a zdlouhavých stavebních řízení. Tyto procesy způsobily zpoždění ve fázi přípravy a povolování, což omezilo možnost plného využití alokovaných prostředků v rámci daného časového rámce.

Přesto podopatření přineslo významný posun ve vybavenosti dopravní infrastruktury, a podpořilo plynulejší integraci různých druhů dopravy v klíčových uzlových bodech regionu.

Podopatření C2.1 – Zřizování, rekonstrukce a rozšiřování kapacit stávajících sociálních služeb (infrastruktura sociálních služeb IROP)

- Alokace finanční prostředků 46 000 651,16 Kč
- Realizováno 34 461 567,33 Kč

- Rozdíl 9 819 547,43 Kč
- Vyčerpáno 78,65 %

Podopatření C2.1 – infrastruktura sociálních služeb (IROP) bylo zaměřeno na zlepšení dostupnosti a kvality služeb sociální péče prostřednictvím rozvoje materiálně-technického zázemí poskytovatelů v území. Vzhledem k tomu, že se jedná o strukturálně znevýhodněný region s výskytem sociálně vyloučených lokalit a vysokým podílem obyvatel ohrožených sociální exkluzí, mělo podopatření potenciál přinést zásadní zlepšení životních podmínek zranitelných skupin obyvatel.

Přesto se podopatření nepodařilo plně využít – čerpání dosáhlo pouze 78,65 % z alokace. Hlavní překážkou byla neflexibilní a přísná pravidla programu, zejména v oblasti pořizování osobních vozidel pro terénní sociální služby. Tato omezení znemožnila řadě potenciálních žadatelů připravit projekty, které by byly nejen formálně v pořádku, ale i skutečně realizovatelné v praxi.

Výsledkem byla nízká absorpční kapacita podopatření navzdory reálné potřebě rozšíření terénních i pobytových služeb, zvláště v periferních částech regionu, kde jsou tyto služby často nedostupné. Situace odhalila strukturální nesoulad mezi dotačními podmínkami a každodenní realitou poskytovatelů sociálních služeb, zejména menších neziskových organizací a obcí, které působí v nejvíce ohrožených částech území.

Ačkoliv některé projekty byly úspěšně realizovány a přispěly ke zvýšení kvality a kapacity služeb, z hlediska celkové efektivity podopatření lze konstatovat, že bez úpravy podmínek podpory a většího respektu k lokálním specifikům nelze očekávat skutečný systémový dopad na zmírnění dopadů sociální exkluze a posílení sociální soudržnosti v regionu.

Podopatření C2.2 – Vytváření nabídky sociálního bydlení pro ohrožené skupiny obyvatel (sociální byty IROP)

- Alokace finanční prostředků 9 970 967,00 Kč
- Realizováno 9 970 967,00 Kč
- Rozdíl 0,00 Kč
- Vyčerpáno 100 %

Podopatření C2.2 – sociální bydlení (IROP) bylo navrženo jako klíčový nástroj ke zlepšení dostupnosti cenově přijatelného bydlení pro sociálně znevýhodněné skupiny obyvatel. Strategie se zaměřovala zejména na rozvoj sociálních a startovacích bytů, které měly sloužit jako podpora osobám ohroženým sociální exkluzí, mladým lidem vstupujícím do samostatného života, seniorům nebo rodinám s nízkými příjmy.

V kontextu strukturálně postiženého regionu s výskytem sociálně vyloučených lokalit byla potřeba tohoto typu intervence obzvláště naléhavá. Přesto se v rámci programového období dlouhodobě nedařilo připravit projekty, které by odpovídaly náročně nastaveným podmínkám výzev. Pouze jeden projekt byl nakonec úspěšně realizován, a to až po třetím opakovaném předložení do systému hodnocení.

Tato situace odhalila nejen administrativní a procedurální překážky, ale i systémový nesoulad mezi nabídkou nástrojů podpory a reálnými možnostmi obcí a neziskového sektoru, které často nejsou schopny dostat požadavkům výzev. Region přitom dlouhodobě postrádá

dostatečné množství dostupného bydlení, a absence podpory v této oblasti nadále prohlubuje sociální nerovnosti a ztěžuje začlenění marginalizovaných skupin do běžné společnosti.

Ačkoli se podařilo alokaci podopatření nakonec plně vyčerpat (100 %), celkový průběh implementace poukázal na potřebu revize podmínek a větší flexibility při nastavování podpory, pokud má být nástroj skutečně účinný v řešení problémů sociálního vyloučení v periferních a znevýhodněných regionech.

Podopatření B1.1 – Obnova hmotného kulturního dědictví a historických objektů (památky IROP)

- Alokace finanční prostředků 123 760 028,18 Kč
- Realizováno 123 394 137,70 Kč
- Rozdíl 365 890,48 Kč
- Vyčerpáno 99,70 %

Podopatření B1.1 – památky (IROP) bylo zaměřeno na záchranu, obnovu a využití památkově chráněných objektů s cílem podpořit kulturní identitu regionu, zvýšit jeho atraktivitu pro obyvatele i návštěvníky a přispět k jeho hospodářské a sociální revitalizaci.

Navzdory tomu, že se jedná o území s vysokým počtem zanedbaných kulturních památek a objektů s potenciálem pro komunitní či sociální využití, bylo dosažení výsledkových indikátorů obtížné. Důvodem byla komplikovaná a málo flexibilní pravidla podpory, která v kombinaci s náročnou projektovou přípravou a vysokými náklady na obnovu památek ztěžovala realizaci projektů zejména pro menší vlastníky a obce.

Region zároveň trpí nedostatkem investičních zdrojů a nízkou absorpční kapacitou, což v kontextu sociálně vyloučených lokalit a periferních oblastí znamená, že obnova kulturního dědictví často ustupuje naléhavějším potřebám, přestože má potenciál posílit místní identitu, komunitní život a sociální kohezi.

Ačkoliv bylo podopatření vyčerpáno z 99,70 %, je třeba poznamenat, že celkový počet realizovaných projektů byl velmi nízký, což omezuje systémový dopad intervence. Zkušenosti z tohoto podopatření ukazují, že efektivní využití kulturního potenciálu v podobných regionech vyžaduje větší flexibilitu výzev, kombinaci měkkých a investičních nástrojů a dlouhodobější podporu přípravy projektů, zejména pro subjekty, které disponují hodnotnými, ale náročnými objekty.

Podopatření B2.1 – Modernizace škol a školských zařízení včetně jejich vybavení; otevření škol celoživotnímu učení (základní a střední školy IROP)

- Alokace finanční prostředků 126 130 000,00 Kč
- Realizováno 99 292 558,74 Kč
- Rozdíl 26 837 441,26 Kč
- Vyčerpáno 78,72 %

Podopatření B2.1 – základní a střední školy (IROP) bylo zaměřeno na zlepšení materiálního zázemí škol a modernizaci výuky s cílem posílit kvalitu vzdělávání v regionu dlouhodobě vykazujícím podprůměrné výsledky. Strategie sledovala především odstranění slabé

provázanosti mezi základním a středoškolským vzděláváním, řešení nedostatku kvalifikovaných absolventů středních škol a sanaci výrazně zastaralého technického vybavení školských zařízení.

Region se dlouhodobě potýká s nízkou vzdělanostní úrovní populace, nízkou mírou terciárního vzdělávání a s odlivem mladých lidí za kvalitnějším vzděláním mimo území. Nedostatečně vybavené školy a omezené možnosti výuky technických a odborných oborů navíc přispívají k nízké motivaci žáků pokračovat ve studiu a zhoršují schopnost škol reagovat na potřeby trhu práce.

Ačkoli bylo v rámci podopatření vyhlášeno 7 výzev (5 pro ZŠ, 2 pro SŠ) s alokací 126 130 000,00 Kč, a podařilo se realizovat 23 kvalitních projektů, míra čerpání dosáhla pouze 78,92 %. Důvodem byla zejména časová omezení v závěru programového období a nedostatek připravených projektů v technickém a odborném vzdělávání.

Realizace tohoto podopatření potvrdila, že zvýšení kvality a relevance vzdělávání v regionu s dlouhodobou strukturální a sociální zátěží vyžaduje nejen investice do infrastruktury, ale také systémovou podporu spolupráce škol, zřizovatelů a zaměstnavatelů, jakož i dlouhodobé plánování rozvoje vzdělávací sítě s důrazem na rovný přístup ke kvalitnímu vzdělávání napříč územím.

Podopatření B2.2 – Zřízení a podpora vzniku nových pracovních míst v oblastech přispívajících ke zvýšení atraktivity prostředí (pracovní místa OPZ)

Alokace finanční prostředků 95 119 150,00 Kč

Podopatření B2.2 – pracovní místa (OPZ) bylo zaměřeno na podporu zaměstnávání osob znevýhodněných na trhu práce, zejména dlouhodobě nezaměstnaných, osob s nízkou kvalifikací a dalších cílových skupin ohrožených sociálním vyloučením. Intervence směřovaly k vytváření nových pracovních míst, zajištění doprovodných adaptačních a poradenských služeb a ke zvyšování zaměstnatelnosti cílových skupin v území.

Region se dlouhodobě potýká s vyšší mírou nezaměstnanosti, strukturálním nesouladem mezi nabídkou a poptávkou na trhu práce, a nízkou kvalifikovaností pracovní síly, což má dopad nejen na ekonomický rozvoj, ale i na sociální stabilitu území. Podopatření proto představovalo důležitý nástroj, jak těmto výzvám čelit prostřednictvím cílené podpory zaměstnavatelů a aktivizace uchazečů o zaměstnání.

V rámci podopatření bylo vyhlášeno 6 výzev s celkovou alokací 95 119 150,00 Kč, přičemž bylo realizováno 11 projektů v souhrnné výši 91 196 426,95 Kč. Podopatření tak dosáhlo vysoké absorpce alokovaných prostředků a představovalo relevantní intervenci v oblasti podpory zaměstnanosti.

S ohledem na různorodost přístupů a cílových skupin, na které byly jednotlivé projekty zaměřeny, bude efektivita tohoto podopatření dále detailně prověřena v jedné z případových studií, které jsou součástí tohoto hodnocení. Tato analýza poskytne hlubší vhled do reálných dopadů podpory na pracovní uplatnění jednotlivců i na kapacitu regionu udržet vytvořená pracovní místa po ukončení projektů.

Podopatření C1.1 – Rozvoj komplexního systému restartu rodin (jednotlivců) na pokraji sociální exkluze a realizace sociální prevence (sociální začleňování OPZ)

Opatření C1.1 – sociální začleňování (OPZ) bylo zaměřeno na podporu integrace osob ohrožených sociálním vyloučením a na posilování komunitní soudržnosti prostřednictvím měkkých intervencí, komunitní práce, poradenství a aktivizačních programů. Cílem bylo zlepšení životních šancí jednotlivců a omezování negativních jevů spojených s vyloučením, jako je nezaměstnanost, nízké vzdělání, zadlužení či závislosti.

Zvláštní důležitost mělo toto opatření ve specifickém kontextu strukturálně postiženého regionu s výskytem sociálně vyloučených lokalit, kde je výskyt sociální exkluze výraznější a kde systémové služby často nedosahují k nejpotřebnějším skupinám. Podpora tak cílila nejen na jednotlivce, ale i na posílení kapacit místních aktérů a vytváření sítí služeb, které dokáží reagovat na komplexní potřeby klientů v ohrožených komunitách.

V rámci opatření bylo vyhlášeno 5 výzev s celkovou alokací 23 880 843 Kč, do nichž bylo podáno 4 úspěšné projekty s výrazným převysím požadavku na finanční prostředky – celkem 108 461 318,13 Kč. Tato disproporce ukazuje na vysokou poptávku a silnou potřebu intervencí v oblasti sociálního začleňování, ale zároveň i na limity kapacity programu v daném období.

Vzhledem k tomu, že šlo o převážně měkké, sociálně orientované intervence, bude hlubší efektivita vynaložených prostředků a dopad na cílové skupiny dále analyzována v rámci jedné z případových studií. Tento detailní rozbor poskytne podrobnější pohled na skutečný dosah opatření, jeho doplňkovost k jiným nástrojům a schopnost vytvářet trvalé změny v životech osob a komunit, které jsou dlouhodobě vyloučeny z běžného společenského a ekonomického života.

ZÁVĚR

Z výsledků implementace jednotlivých opatření strategie IPRÚ Karlovarského kraje je patrné, že většina alokovaných prostředků byla využita efektivně. Míru čerpání jednotlivých podopatření zobrazuje graf 1, přičemž celková míra čerpání za strategii dosáhla 92,23 %. Přestože byla strategie realizována v regionu se strukturálními a sociálními znevýhodněními, podařilo se úspěšně naplnit cíle v řadě oblastí – zejména v dopravní infrastruktuře, modernizaci škol a posílení veřejných služeb.

Dopravní opatření, jako krajské silnice, inteligentní zastávky a vozový park, vykázala vysoký stupeň realizace a přispěla k posílení funkčnosti a bezpečnosti dopravního systému. Rovněž oblast školství byla úspěšně využita pro modernizaci vybavení a podporu vazby mezi stupni vzdělávání, přestože zůstala pod očekávanou absorpční úrovní z důvodu časových omezení a nepřipravenosti některých záměrů.

Naopak opatření zaměřená na sociální oblast a památkovou péči byla v realizaci problémovější, a to především kvůli přísně nastaveným podmínkám, složitosti projektové přípravy a omezené kapacitě žadatelů v území. V některých případech došlo ke zpožděním, opakovaným podáním projektů či úplnému odstoupení od realizace, což svědčí o nesouladu mezi formálními podmínkami výzev a realitou života v regionu.

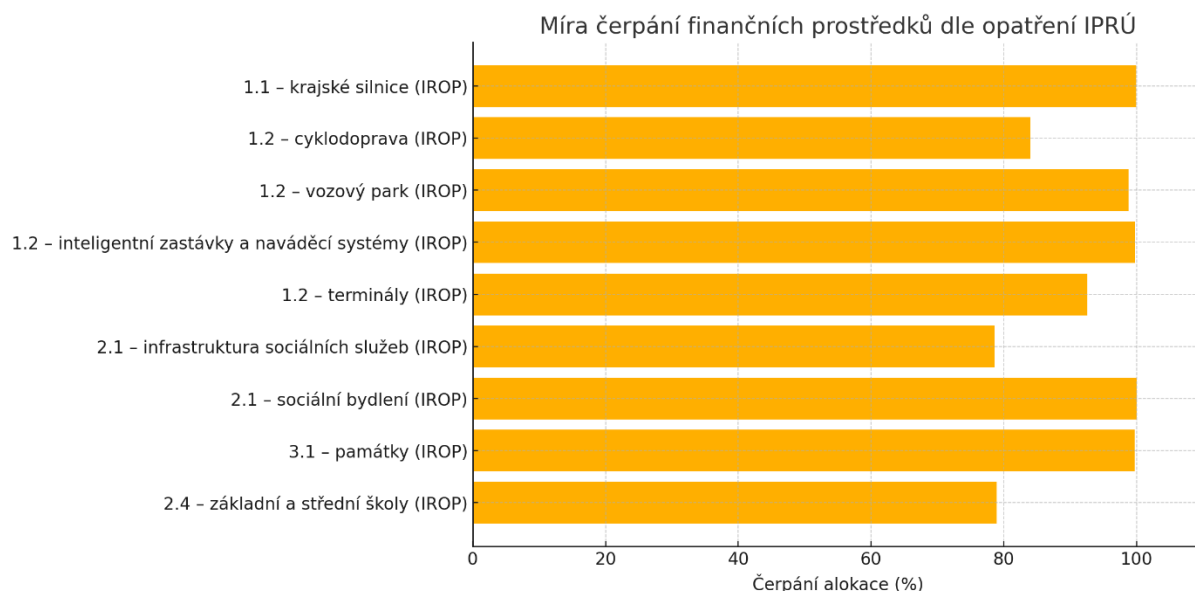
Velmi vysoký převis požadavků nad alokací byl zaznamenán v oblasti sociálního začleňování a zaměstnávání. To potvrzuje, že strategie správně identifikovala silnou poptávku po měkkých

intervencích, které však narážely na nedostatečné finanční zdroje nebo kapacitní limity systému. U těchto opatření se ukazuje potřeba dlouhodobé podpory, návaznosti služeb a systémového zakotvení opatření do běžné praxe.

Pro vyhodnocení skutečného dopadu vybraných intervencí na cílové skupiny a rozvoj území bude realizována hlubší analýza prostřednictvím případových studií, zaměřených zejména na opatření v oblasti zaměstnávání, sociálního začleňování a dostupného bydlení. Tyto případové studie umožní lépe porozumět efektivitě vynaložených prostředků, míře udržitelnosti projektů a jejich systémovému přínosu v podmínkách strukturálně postiženého regionu.

Celkově lze konstatovat, že strategie IPRÚ KV prokázala schopnost reagovat na klíčové rozvojové potřeby území, byť v některých oblastech je nadále nezbytné posílit flexibilitu, zjednodušení pravidel a systémovou podporu zpracovatelům a realizátorům projektů.

Graf 1: Míra čerpání strategie IPRÚ KV v úrovni podopatření



Zdroj: Vlastní zpracování.

Analýzu čerpání finančních prostředků strategie IPRÚ KV doplňuje tabulka 2 závěrečného shrnutí, která přináší celkový přehled hodnocení spolu se silnými stránkami a problémy v jednotlivých podopatřeních.

Tabulka 2: Souhrnný přehled

Souhrnná Tabulka Hodnocení Opatření IPRÚ					
	Opatření	Čerpání	Silné stránky	Hlavní problémy	Shrnutí přínosu
1	1.1 – krajské silnice (IROP)	99,97 %	Vysoký zájem, technicky připravené projekty	Bez problémů	Přímý přínos k mobilitě v periferních částech
2	1.2 – cyklodoprava (IROP)	83,97 %	Silná poptávka	Pozastavení projektu kvůli policejnímu šetření	Zvýšení bezpečnosti cyklistů, částečně nenaplněno
3	1.2 – vozový park (IROP)	98,81 %	Obměna vozidel	Výkyvy cen v zakázkách	Ekologický přínos ve městě
4	1.2 – inteligentní zastávky a navigační systémy (IROP)	99,82 %	Modernizace řízení dopravy	Bez problémů	Zvýšení bezpečnosti a informovanosti cestujících
5	1.2 – terminály (IROP)	92,59 %	Dobré projektové záměry	Zdržení v majetkoprávním vypořádání	Zlepšení přístupných uzlů
6	2.1 – infrastruktura sociálních služeb (IROP)	78,65 %	Zacílení na terénní služby	Přísná pravidla, problém s vozidly	Nedostatečná reakce na potřeby vyloučených lokalit
7	2.1 – sociální bydlení (IROP)	100 %	Velká potřeba v území	Administrativní náročnost, nízký počet projektů	Řešení sociální exkluze, přesto s omezeným zásahem
8	3.1 – památky (IROP)	99,70 %	Nízký počet projektů	Složitá příprava, vysoké náklady	Kulturní přínos, omezený rozsah
9	2.4 – základní a střední školy (IROP)	78,92 %	Modernizace škol	Časové omezení, slabá provázanost ZŠ–SŠ	Zvýšení kvality výuky, ne zcela naplněno
10	1.1.1 – pracovní místa (OPZ)	n/a	Silná poptávka	Efektivita bude ověřena v případové studii	Zvýšení zaměstnatelnosti, dopad bude analyzován
11	2.1.1 – sociální začleňování (OPZ)	n/a	Vysoký převis poptávky	Nízký počet výzev, omezené finance	Posílení komunitní práce, bude dále hodnoceno

Zdroj: Vlastní zpracování.

3.2 Jak přispěla realizace jednotlivých opatření strategie k dosahování hodnot indikátorů?

Do jaké míry jsou v souladu s indikátorovým plánem dosahovány hodnoty indikátorů výstupů a výsledků v jednotlivých Opatřeních strategie?

Hodnocení naplnění indikátorového rámce strategie IPRÚ bylo provedeno metodou prostého porovnání plánovaných a skutečně dosažených hodnot indikátorů, a to v rámci jednotlivých opatření sdružených podle prioritních os. Pro lepší přehlednost byla data agregována do tabulek 4–6, z nichž je patrná míra plnění původně stanovených očekávání. Výstup z tiskové sestavy indikátorů Závěrečné zprávy k datu 31. 12. 2024 ze systému MS2014+ tvoří Přílohu B této Ex-post evaluační zprávy.

V rámci Prioritní osy A – Udržitelná doprava byly plně dosaženy cílové hodnoty indikátorů u opatření A1.1 Telematika, A2.2 Vozidla a A3.1 Silnice. V opatření A2.1 Cyklotrasy se však nepodařilo naplnit indikátor 76200 – délka rekonstruovaných cyklostezek a cyklotras. Tento výpadek lze přičíst programové preferenci nových tras, které měly efektivněji propojit stávající cyklistickou infrastrukturu, namísto obnovy již existujících úseků. Dílčího nedosažení indikátorových hodnot bylo rovněž dosaženo u opatření A1.3 Terminály, kde nebyla plně naplněna hodnota indikátoru 75110 – počet přepravených osob veřejnou dopravou. Pravděpodobnou příčinou je nadhodnocení původního expertního odhadu při nastavování cílové hodnoty.

V rámci Prioritní osy B – Ekonomický potenciál založený na atraktivitě prostředí byly v opatřeních B1.1, B2.1 a B2.2 splněny všechny plánované indikátorové hodnoty, přičemž v několika případech byly cílové hodnoty dokonce mírně překročeny, což svědčí o dobrém nastavení a vysoké kvalitě realizovaných projektů.

Naopak v **Prioritní ose C – Kvalitní a dostupné sociální služby a sociální stabilita území** došlo k nenaplnění některých indikátorových závazků. V opatření C2.1 Infrastruktura sociálních služeb nebylo dosaženo cílové hodnoty indikátoru 55402 – počet poskytovaných druhů sociálních služeb. Důvodem nebyla nízká poptávka nebo nezájem, ale spíše příliš striktní pravidla pro pořízení vybavení, zejména terénních vozidel, která tvoří klíčový nástroj pro mobilní formy služeb. V opatření C1.1 Sociální inkluze došlo k mírnému nenaplnění indikátoru 60000 – celkový počet účastníků, což lze přičítat nízké ochotě osob z cílové skupiny se do aktivit zapojit, a to navzdory dostupné nabídce a připravenosti realizátorů.

Do jaké míry upravoval nositel cílové hodnoty indikátorů prostřednictvím žádosti o změnu strategie (u jakých indikátorů a proč)?

Úpravy indikátorových hodnot, provedené v průběhu aktualizací strategie IPRÚ, reflektovaly výhradně poměrové změny související s přesuny finančních prostředků mezi jednotlivými opatřeními. Konkrétně platí, že při navýšení alokace daného opatření došlo k proporcionálnímu navýšení cílové hodnoty indikátoru, a naopak. Změny tak byly čistě kvantitativního charakteru, bez vlivu na obsahové zaměření intervencí.

Z tohoto důvodu nelze z provedených korekcí indikátorů vyvozovat hlubší závěry o změně cílů či zaměření strategie. Úpravy měly technicko-finanční povahu a byly provedeny za účelem zachování obsahové relevance indikátorů vůči aktualizované výši alokace. Na základě těchto

Ex-post evaluace IPRÚ Karlovy Vary pro období 2014–2020

skutečností lze konstatovat, že nastavené cílové hodnoty indikátorů byly v souladu s reálně detekovanou potřebou území a že změny odpovídaly přiměřenému přístupu k řízení výkonnostního rámce strategie.

Tabulka 3: Indikátory prioritní osy A: Udržitelná doprava

Opatření IPRÚ	Identifikace indikátoru				Hodnoty indikátoru					
	Kód NČI 2014+	Název indikátoru	Měrná jednotka	Typ indikátorů	Výchozí hodnota	Datum výchozí hodnoty	Cílová hodnota	Datum cílové hodnoty	Závazek	Dosaženo
A1.1	70401	Počet zařízení a služeb pro řízení dopravy	zařízení	Výstup	0	2014	5	30.06.2022	6	6
	75120	Podíl veřejné osobní dopravy na celkových výkonech v osobní dopravě	%	Výsledek	30	2011	35	31.12.2018	5	31
A2.1	76200	Délka rekonstruovaných cyklostezek a cyklotras	km	Výstup	0	2014	7,25	31.12.2023	0	2,198
	76100	Délka nově vybudovaných cyklostezek a cyklotras	km	Výstup	0	2014	3	31.12.2023	3,45	5,825
	76401	Počet parkovacích míst pro jízdní kola	Parkovací místa	Výstup	0	2014	53	31.12.2023	9	9
A1.3	75201	Počet nových nebo rekonstruovaných přestupních terminálů ve veřejné dopravě	terminály	Výstup	0	2014	3	31.12.2023	4	4
	74001	Počet vytvořených parkovacích míst	Parkovací místa	Výstup	0	2014	80	31.12.2023	185	185
	75120	Podíl veřejné osobní dopravy na celkových výkonech v osobní dopravě	%	Výsledek	30	2011	35	31.12.2023	5	31
	75110	Počet osob přepravených veřejnou dopravou	osoby/rok	Výsledek + ENVI	10 070 000	2014	10 550 000	31.12.2023	10865500	10780280

Ex-post evaluace IPRÚ Karlovy Vary pro období 2014–2020

Opatření IPRÚ	Identifikace indikátoru				Hodnoty indikátoru					
	Kód NČI 2014+	Název indikátoru	Měrná jednotka	Typ indikátorů	Výchozí hodnota	Datum výchozí hodnoty	Cílová hodnota	Datum cílové hodnoty	Závazek	Dosaženo
A2.2	75120	Podíl veřejné osobní dopravy na celkových výkonech v osobní dopravě	%	Výsledek	30	2011	35	31.12.2023	5	31
	74801	Počet nově pořízených vozidel pro veřejnou dopravu	vozidla	Výstup	0	2014	30	31.12.2023	32	32
	75110	Počet osob přepravených veřejnou dopravou	osoby/rok	Výsledek + ENVI	10070000	2015	10550000	31.12.2023	54300000	56170371
	36111	Množství emisí primárních částic a prekurzorů sekundárních částic v rámci podpořených projektů	t/rok	Výsledek + ENVI	10,93	2015	1,871	31.12.2023	4,35	4,35
A3.1	72210	Plocha území dostupného z TEN-T do 45 minut	km ²	Výsledek	67 761	2014	68 079	31.12.2023	318	67761
	72300	Celková délka rekonstruovaných nebo modernizovaných silnic	km	Výstup	0	2014	7,88	31.12.2023	2,6	2,61
	72304	Délka rekonstruovaných silnic III. třídy	km	Výstup	0	2014	3,53	31.12.2023	2,6	2,61
	72303	Délka rekonstruovaných silnic II. třídy	km	Výstup	0	2014	4,35	31.12.2023	0	0

Ex-post evaluace IPRÚ Karlovy Vary pro období 2014–2020

Tabulka 4: Indikátory prioritní osy B: Ekonomický potenciál založený na atraktivitě prostředí

Opatření IPRÚ	Identifikace indikátoru				Hodnoty indikátoru					
	Kód NČI 2014+	Název indikátoru	Měrná jednotka	Typ indikátorů	Výchozí hodnota	Datum výchozí hodnoty	Cílová hodnota	Datum cílové hodnoty	Závazek	Dosaženo
B1.1	90501	Počet nově revitalizovaných památkových objektů	objekty	Výstup	0	2014	4	31.12.2023	4	4
	91010	Počet návštěv kulturních památek a pamětových institucí zpřístupněných za vstupné	návštěvy/rok	Výsledek	26 553 793	2013	27 500 000	31.12.2023	946 207	34 021 133
	91005	Zvýšení očekávaného počtu návštěv podporovaných kulturních a přírodních památek a atrakcí	Návštěvy/rok	Výstup	0	2014	30 497	31.12.2023	42 147	623 645
B2.1	50030	Podíl osob předčasně opouštějících vzdělávací systém	%	Výsledek	5,4	2013	5	31.12.2023	0,4	6,8
	50000	Počet podpořených vzdělávacích zařízení	zařízení	Výstup	0	2014	34	31.12.2023	24	24
	50001	Kapacita podporovaných zařízení péče o děti nebo vzdělávacích zařízení	osoby	Výstup	0	2014	6 346	31.12.2023	3 608	3 628
B2.2	60000	Celkový počet účastníků (CESFO)	účastníci	Výstup	0	2014	750	31.12.2022	904	1 016
	62600	Účastníci, kteří získali kvalifikaci po ukončení své účasti	účastníci	Výsledek	0	2015	370	31.12.2022	404	488

Ex-post evaluace IPRÚ Karlovy Vary pro období 2014–2020

Tabulka 5: Indikátory prioritní osy C: Kvalitní a dostupné sociální služby a sociální stabilita území

Opatření IPRÚ	Identifikace indikátoru				Hodnoty indikátoru					
	Kód NČI 2014+	Název indikátoru	Měrná jednotka	Typ indikátorů	Výchozí hodnota	Datum výchozí hodnoty	Cílová hodnota	Datum cílové hodnoty	Závazek	Dosaženo
C1.1	60000 (CESFO)	Celkový počet účastníků	účastníci	Výstup	0	2014	176	31.12.2022	196	188
	67401	Nové nebo inovované sociální služby týkající se bydlení	služby	Výstup	0	2014	1	31.12.2022	2	2
	67001	Kapacita podpořených služeb	místa	výstup	0	2014	80	31.12.2022	82	91
	67010	Využívání podpořených služeb	osoby	Výsledek	0	2015	300	31.12.2022	341	463
	80500	Počet napsaných a zveřejněných analytických a strategických dokumentů (včetně evaluačních)	počet	Výstup	0	2014	1	31.12.2023	5	5
	62900	účastníci zaměstnání 6 měsíců po ukončení své účasti včetně OSVČ	počet	Výsledek	0		0	16.07.1905		34
	62700	účastníci zaměstnání 6 měsíců po ukončení své účasti včetně OSVČ	počet	Výsledek	0		0	16.07.1905	0	25
	62600	účastníci, kteří získali kvalifikaci po ukončení své účasti	počet	Výsledek	0		0	30.09.2022		16
	62400	Neaktivní účastníci, kteří znovu začali hledat zaměstnání po ukončení své účasti	počet	Výsledek	0		0	06.05.2024		10
	62000	počet projektů, které zcela nebo zčásti provádějí sociální partneři nebo nevládní organizace	počet	Výstup	0	2014	0		4	4

Ex-post evaluace IPRÚ Karlovy Vary pro období 2014–2020

Opatření IPRÚ	Identifikace indikátoru				Hodnoty indikátoru					
	Kód NČI 2014+	Název indikátoru	Měrná jednotka	Typ indikátorů	Výchozí hodnota	Datum výchozí hodnoty	Cílová hodnota	Datum cílové hodnoty	Závazek	Dosaženo
C2.1	67510	Kapacita služeb a sociální práce	klienti	Výsledek	24	2015	57	31.12.2020	195	195
	55401	Počet podpořených zázemí pro služby a sociální práci	zázemí	Výstup	0	2014	21	31.12.2023	16	16
	55402	Počet poskytovaných druhů sociálních služeb	služby	Výstup	0	2014	14	31.12.2023	14	11
C2.2	55301	Počet podpořených bytů pro sociální bydlení	bytové jednotky	Výstup	0	2014	5	31.12.2023	12	12
	55320	Průměrný počet osob využívajících sociální bydlení	osoby/rok	Výsledek	0	2015	11	31.12.2023	16,8	0
	55310	Nárůst kapacity sociálních bytů	lůžka	Výsledek	0	2015	16	31.12.2023	24	24

Zdroj: Vlastní zpracování na základě interních podkladů.

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

Do jaké míry vedly projekty v jednotlivých Opatřeních strategie k dosažení předpokládaných (plánovaných) výstupů a výsledků?

A1.1 Telematika

V rámci opatření bylo realizováno 6 projektů zaměřených na inteligentní řízení dopravy a veřejnou informovanost, které plně naplnily cílový indikátor 70401 – počet realizovaných systémů. Vznikly nové inteligentní zastávky, moderní dispečerské centrum, kamerové systémy ve vozidlech MHD, systémy preferencí MHD v dopravě a informační panely na terminálech.

Plánované výstupy byly zcela naplněny, a zároveň došlo k neplánovaným pozitivním dopadům, jako je zvýšení bezpečnosti cestujících, zefektivnění provozu a posílení datového řízení Dopravního podniku Karlovy Vary. Projekty vytvořily fungující systém s vysokou mírou technologické integrace, jehož přínos přesahuje rámec pouhé infrastruktury a má vliv i na kvalitu veřejných služeb.

A2.1 Cyklostezky

Projekty v tomto opatření naplnily plánované indikátory: bylo vybudováno 5,825 km nových cyklostezek, 2,198 km rekonstruováno a vzniklo 9 parkovacích míst pro kola. Integrované řešení vytvořilo funkčně propojenou síť cyklotras. Výsledky přinesly i neplánované pozitivní dopady (např. zvýšenou návštěvnost méně dostupných lokalit).

B2.1 Školy

Byly podpořeny projekty ve 25 vzdělávacích zařízeních, kapacita modernizovaných škol dosáhla téměř 3 900 žáků. Projekty naplnily indikátory a zásadně přispěly ke zlepšení kvality výuky, dostupnosti a vybavenosti škol.

B2.2 Zaměstnanost

Formálně byly indikátory naplněny – 794 účastníků, 378 získaných kvalifikací. Nicméně tyto kvantitativní ukazatele jsou dle nositele strategie nedostatečně vypovídající o skutečných dopadech, zejména v oblasti dlouhodobé zaměstnatelnosti.

C2.2 Sociální bydlení

Projekt „Sociální bydlení START – Dvory“ naplnil hlavní indikátory: vzniklo 12 bytových jednotek, navýšení kapacity o 24 lůžek a průměrná obsazenost cca 17 osob ročně. Přínosy přesáhly plánované rámce – došlo k prevenci bezdomovectví, odebrání dětí z rodin a podpoře klientů v integraci.

Do jaké míry vedly intervence k uspokojování potřeb cílových skupin daného projektu?

A1.1 Telematika

Realizované projekty v oblasti telematiky výrazně zohlednily potřeby všech cílových skupin. Inteligentní zastávky zvýšily přehlednost a dostupnost informací o jízdních řádech, včetně

přístupnosti pro osoby se zrakovým znevýhodněním. Kamerové systémy přispěly ke zvýšení bezpečnosti pasažérů i obslužného personálu, zejména ve večerních hodinách. Dispečerský systém umožnil rychlejší reakci na změny v provozu, zajištění přestupních vazeb a efektivnější řízení provozu – čímž byl přímo uspokojen požadavek na spolehlivější a plynulejší MHD. Provozovatel (DPKV) rovněž získal nástroje pro sběr dat, vyhodnocování provozu a plánování, což odpovídá potřebám moderní správy dopravního systému. Celkově lze konstatovat, že telematické projekty dobře identifikovaly potřeby všech zúčastněných skupin a nabídly odpovídající technická a organizační řešení.

A2.1 Cyklostezky

Síť cyklostezek slouží obyvatelům, dojíždějícím i turistům. Zlepšila bezpečnost nemotorové dopravy a dostupnost cílových bodů ve městě. Cílové skupiny (cca 114 tis. obyvatel + 1,2 mil. turistů) byly reálně zasaženy.

B2.1 Školy

Cílové skupiny byly přesně identifikovány a projekty jejich potřeby uspokojily – žáci, pedagogové i osoby se speciálními potřebami profitovali z lepšího zázemí, technického vybavení i bezbariérového přístupu.

B2.2 Zaměstnanost

Intervence oslovily různé skupiny (mladí, senioři, rodiče, vězni atd.). Nicméně potřeby mnoha účastníků nebyly naplněny kvůli nedostatečné motivaci, systémovým bariérám (např. ztráta dávek) a absenci dlouhodobého sledování výsledků.

C2.2 Bydlení

Projekt velmi dobře reagoval na urgentní potřeby osob v bytové nouzi. Poskytl důstojné zázemí, ale také propojení s terénními službami. U některých klientů došlo ke zlepšení jejich situace, včetně získání zaměstnání či zajištění péče o děti.

Do jaké míry jsou výstupy, výsledky a dopady realizace ISg skutečně udržitelné?

A1.1 Telematika

Výstupy projektů telematiky jsou technologicky a provozně udržitelné za předpokladu zajištění následného servisu a datové správy. Zavedené systémy mají dlouhodobý potenciál, protože byly integrálně začleněny do provozu Dopravního podniku Karlovy Vary. Z hlediska organizační udržitelnosti je výhodou, že většinu technologií spravuje jeden subjekt (DPKV), který disponuje kapacitami i odborným zázemím. Výzvou do budoucna zůstává zajištění pravidelné aktualizace softwaru, datové kompatibility a obnova hardwaru, u něhož se očekává životnost cca 5–7 let. Udržitelnost pozitivních dopadů (např. bezpečnost, spolehlivost, informovanost) je vysoká, pokud bude zachována kontinuita správy a financování provozu. Telematika navíc vytváří datový základ pro další plánování a rozvoj městské mobility, což posiluje její strategickou hodnotu.

A2.1 Cyklostezky

Infrastruktura je fyzicky trvalá a přináší dlouhodobý užitek. Výzvou je však pravidelná údržba a správa, která bude klást nároky na rozpočet města.

B2.1 Školy

Investice do vybavení a zázemí škol jsou dlouhodobě udržitelné, pokud bude zajištěna provozní údržba. Bezbariérovost, konektivita i technické vybavení přispívají k udržitelnému rozvoji lidského kapitálu v regionu.

B2.2 Zaměstnanost

Projekty postrádaly udržitelnou strategii. Po skončení realizace chybí systém sledování výsledků, zpětná vazba i návazné aktivity. Nositel nemá žádné nástroje k hodnocení reálných dopadů.

C2.2 Bydlení

Projekt čelí problémům s provozní udržitelností (není možné tvořit fond oprav, chybí zálohy). Přesto se daří udržet obsazenost a služby díky zapojení partnerů (např. KSK). Systémová udržitelnost však závisí na státní podpoře a dlouhodobém financování sociální práce.

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

Do jaké míry odpovídají dosažené výstupy a výsledky výši vynaložených prostředků (vstupů) v daném Opatření ISg?

A1.1 Telematika

Celkové investiční náklady na 6 realizovaných projektů v oblasti telematiky činily přibližně 46 mil. Kč. Výsledkem bylo vybudování moderního dispečinku, inteligentních zastávek s hlasovým výstupem, informačních tabulí, instalace kamerových systémů do 35 autobusů MHD a zavedení digitálního řízení preference MHD ve městě. Poměr vstupů a výstupů lze hodnotit jako vysoce efektivní, zejména vzhledem k tomu, že projekty vytvořily systémové řešení s výrazným dopadem na kvalitu městské dopravy, její bezpečnost, informovanost i řízení. Hodnota za vynaložené prostředky je umocněna tím, že výstupy nejsou izolované, ale vzájemně integrované, čímž dochází k synergickému zesílení přínosů. Vzhledem k očekávané životnosti technologií a jejich využitelnosti pro další rozvoj (např. smart city nástroje, datová analýza dopravy) je návratnost investice nejen ekonomická, ale i funkční a strategická.

A2.1 Cyklostezky

Celková investice ve výši cca 65 mil. Kč byla využita účelně a efektivně. Výsledkem je 5,825 km nově vybudovaných cyklostezek, rekonstrukce 2,198 km a vznik 9 parkovacích míst pro jízdní kola. Vzhledem k rozsahu infrastruktury, jejímu propojení s pátevní trasou a přínosu pro desítky tisíc obyvatel i turistů je poměr vstupy/výstupy vysoce vyhovující.

B2.1 Školy

Na 25 vzdělávacích zařízeních bylo vynaloženo 126,13 mil. Kč. Výsledkem jsou desítky modernizovaných učeben, zajištění bezbariérovosti, zavedení konektivity a zlepšení kvality výuky pro téměř 4 000 žáků. Výdaje byly účelně rozloženy, pokryly celé území aglomerace a přinesly dlouhodobě udržitelnou přidanou hodnotu.

B2.2 Zaměstnanost

Celková podpora přesáhla 91 mil. Kč, přičemž bylo zapojeno 794 účastníků a 378 osob získalo kvalifikaci. Poměr vstupů a výstupů je z pohledu nákladů nepříznivý. Absence reálných výstupů (např. trvalé zaměstnání) snižuje efektivitu vynaložených prostředků, přičemž formální indikátory nedostatečně reflektují dopad.

C2.2 Bydlení

Celkové náklady dosáhly necelých 10 mil. Kč, za které bylo vytvořeno 12 bytových jednotek, kapacita byla navýšena o 24 lůžek, a podpora byla poskytnuta cca 48 osobám ročně. Vzhledem k silnému sociálnímu dopadu, napojení na sociální práci a prevenci bezdomovectví lze hodnotit využití prostředků jako velmi efektivní.

Do jaké míry vedly intervence (projekty) k dosažení předem nepředpokládaných pozitivních a negativních výsledků?

A1.1 Telematika

Pozitivní účinky:

- Zvýšení vnímání bezpečnosti ze strany cestujících, a to především díky kamerovým systémům ve vozidlech MHD.
- Zvýšení důvěry veřejnosti v MHD díky zlepšené informovanosti a přehlednosti spojů v reálném čase.
- Zlepšení provozní efektivity – dispečeri mohli operativně řídit provoz, čímž došlo ke snížení zpoždění a zlepšení přestupních návazností.
- Nepřímý přínos pro řízení veřejné správy – dostupná provozní data se stala základem pro rozhodování města i dopravního podniku (např. plánování linek).
- Využitelnost systémů i pro osoby se zdravotním znevýhodněním (hlasové výstupy na zastávkách) – důsledek, který byl původně okrajový, ale má významný inkluzivní dopad.

Negativní účinky:

- Zvýšené náklady na servis a technickou správu zařízení, včetně nutnosti vyšší kvalifikace personálu (např. správa softwaru, aktualizace).
- Technické poruchy a vandalismus u venkovních zařízení – zejména u zastávek v méně frekventovaných lokalitách.
- Zatím nízká míra využití dat pro širší analytické a plánovací účely – sběr dat probíhá, ale není plně využíván pro optimalizaci provozu nebo plánování investic.

A2.1 Cyklostezky

Pozitivní účinky:

- Zvýšení návštěvnosti méně dostupných lokalit.
- Vyšší motivace k udržitelné dopravě, přínos pro životní prostředí.

Negativní účinky:

- Konflikty cyklistů s chodci v úsecích s omezeným prostorem.
- Nárůst nákladů na údržbu.

B2.1 Školy

Pozitivní účinky:

- Zvýšená motivace žáků a pedagogů.

- Vyšší zájem o přírodovědné a technické obory.
- Posílení spolupráce škol a sdílení zkušeností.

Negativní účinky:

- Nevyužité bezbariérové prvky tam, kde nejsou potřeba.
- Tlak na realizaci během prázdnin ovlivnil flexibilitu a kvalitu stavebních prací.
- Tlak na co nejnižší soutěženou cenu na úkor kvality.

B2.2 Zaměstnanost

Pozitivní účinky:

- U některých cílových skupin (např. ženy po MD) byla zaznamenána nadprůměrná míra uplatnění.
- Vznikla síť kontaktů mezi některými poskytovateli a sociálními institucemi.

Negativní účinky:

- Cílové skupiny nebyly dostatečně motivované k účasti nebo ke změně životní situace.
- Systémové nastavení (např. ztráta invalidity při nástupu do práce) působilo kontraproduktivně.
- Projekty se překrývaly a docházelo k tzv. "cukrování" prostředků.

C2.2 Bydlení

Pozitivní účinky:

- Stabilizace krizových situací, prevence umístování dětí do ústavní péče.
- Rozvoj mezioborové spolupráce (OSPOD, KSK centrum).
- Aktivizace klientů v oblasti práce a řešení dluhů.

Negativní účinky:

- Negativní reakce veřejnosti, předsudky vůči klientům projektu.
- Finanční tlak na udržitelnost (absence fondu oprav apod.).
- Klienti zůstávají dlouhodobě závislí na systému, chybí motivace k přechodu do standardního bydlení.

3.5 Do jaké míry vedly intervence v jednotlivých operačních programech k dosahování specifických cílů ISg?

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

A1.1 Telematika – Zlepšení řízení a dostupnosti veřejné dopravy prostřednictvím inteligentních systémů

Míra naplnění specifického cíle ISg: VELMI VYSOKÁ

- Realizované projekty plně odpovídají cíli modernizace dopravní infrastruktury a zvýšení kvality služeb MHD prostřednictvím digitálních technologií.
- Došlo k propojení jednotlivých technologií (dispečink, inteligentní zastávky, preference MHD, kamerové systémy) do funkčního celku, což vedlo ke zvýšení bezpečnosti, přehlednosti a spolehlivosti městské hromadné dopravy.

- Projektové výstupy přímo podporují strategie mobility města Karlovy Vary a umožňují datově řízené plánování a operativní reakce na dopravní situaci.
- Intervence byly dobře cílené, navzájem synergické a jejich přínosy zasahují jak provozní oblast (řízení dopravy), tak uživatelskou zkušenost (komfort cestujících).

A2.1 Cyklostezky – Zvyšování bezpečnosti a dostupnosti nemotorové dopravy

Míra naplnění specifického cíle ISg: VYSOKÁ

- Projekty přímo naplňují strategický cíl budování propojené, bezpečné a funkční sítě cyklostezek, jak bylo stanoveno v generelu dopravy města.
- Došlo k fyzickému propojení jednotlivých částí aglomerace pomocí souvislé infrastruktury s významným dopadem na bezpečnost, mobilitu a ekologii.
- Každý projekt navazoval na páteřní trasu podél řeky Ohře a přispěl ke zvyšování využitelnosti cyklodopravy pro každodenní mobilitu i rekreační účely.

B2.1 Školy – Modernizace a zvýšení kvality vzdělávací infrastruktury

Míra naplnění specifického cíle ISg: VELMI VYSOKÁ

- Intervence systematicky vedly ke zlepšení kvality výuky, dostupnosti vzdělávání a bezbariérovosti ve 25 školách.
- Podpořeny byly jak základní, tak střední školy, což odpovídá záměru zvýšit kompetence žáků pro uplatnění na trhu práce.
- Významný důraz byl kladen i na inkluzivitu, což přispívá k rovnosti šancí – důležitý aspekt strategického cíle v oblasti lidského kapitálu.

B2.2 Zaměstnanost – Zvyšování zaměstnatelnosti znevýhodněných skupin

Míra naplnění specifického cíle ISg: STŘEDNÍ / ČÁSTEČNÁ

- Ačkoliv formálně došlo k naplnění indikátorů (počet účastníků, kvalifikací), reálný dopad na dlouhodobou zaměstnatelnost a aktivizaci cílových skupin byl omezený.
- Intervence nezajišťovaly komplexní a udržitelné výsledky (např. nedošlo ke sledování zaměstnání po skončení kurzů).
- Cíle byly naplňovány spíše deklarativně než věcně – chyběl systém sledování, měření reálného efektu a zpětné vazby.
- Přesto lze u některých projektů hovořit o parciálním přínosu (např. pro matky po rodičovské dovolené či osoby po výkonu trestu).

C2.2 Bydlení – Zajištění dostupného a důstojného sociálního bydlení

Míra naplnění specifického cíle ISg: VELMI VYSOKÁ

- Projekt „Sociální bydlení START – Dvory“ přesně naplňuje cíle opatření C2.2, zaměřené na zajištění přechodného bydlení osobám v bytové nouzi.
- Projekt prokázal přímý dopad na stabilizaci klientů, prevenci sociálního propadu a propojení bydlení se sociální prací.
- Přispěl i k širším cílům ISg – např. prevenci rozpadu rodin a institucionalizace dětí, což má dlouhodobý systémový význam.
- Ačkoliv narážel na problémy udržitelnosti a odpor veřejnosti, jeho koncepce, cílová skupina i výsledky jsou zcela v souladu s cílem opatření.

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

Do jaké míry vedla implementace nástroje IPRÚ ke zlepšení místní správy, zvláště principu partnerství a spolupráce (napříč administrativními hranicemi obcí ve vymezeném území, spolupráce mezi nositeli, rozvoji mezisektorové spolupráce)?

CELKOVÉ ZHODNOCENÍ:

Implementace strategie IPRÚ Karlovy Vary vedla k částečnému, avšak nerovnoměrnému zlepšení v oblasti místní správy a spolupráce. V některých tematických oblastech došlo ke konkrétním posunům v meziobecní koordinaci, v jiných se partnerství omezilo převážně na formální úroveň.

1. Spolupráce napříč administrativními hranicemi obcí

Míra posunu: STŘEDNÍ

- Při realizaci některých projektů – zejména cyklostezek (A2.1) a sociální infrastruktury – došlo k praktické spolupráci mezi městem Karlovy Vary a okolními obcemi (např. Mikroregion Sokolov–východ).
- V dopravní infrastruktuře a školství se však spolupráce omezila spíše na koordinaci v rámci dotačních titulů, než na skutečné sdílení odpovědností nebo investičního plánování.
- V rámci projektů telematiky (A1.1) byla realizována řešení s potenciálem přesahu do širšího území (např. sběr dopravních dat, preference MHD), nicméně koordinace s okolními obcemi a krajem zatím zůstala na úrovni městského dopravního podniku a nebyla systematicky rozvíjena.

2. Spolupráce mezi nositeli projektů a klíčovými aktéry

Míra posunu: NÍZKÁ AŽ STŘEDNÍ

- V oblastech zaměstnanosti (B2.2) a sociálního bydlení (C2.2) bylo deklarováno zapojení více aktérů (neziskový sektor, sociální služby, veřejné instituce). Ve skutečnosti však:
 - Nebyla doložena hlubší systémová spolupráce s Úřadem práce či Hospodářskou komorou.
 - Partnerství zůstalo převážně formální nebo jednostranné (např. memorandum bez obousměrné vazby).
- Výjimku představuje projekt START – Dvory, kde byla aktivně rozvíjena spolupráce se sociálními pracovníky, OSPOD a neziskovým sektorem (např. KSK centrum).
- U telematiky (A1.1) došlo k efektivní interní spolupráci mezi městem, dopravním podnikem a technickými dodavateli, avšak širší mezioborové propojení (např. s bezpečnostními složkami, IZS či školami) bylo spíše ad hoc a nevznikly trvalé koordinační platformy.

3. Mezisektorová spolupráce (veřejný, neziskový, podnikatelský sektor)

Míra posunu: OMEZENÁ

- Z projektových dokumentací a rozhovorů vyplývá, že spolupráce veřejného sektoru s neziskovými a podnikatelskými subjekty byla spíše výjimečná a většinou deklarativní.
- Ve vzdělávání (B2.1) existovala částečná spolupráce mezi školami a zaměstnavateli, např. ve formě zaměření na technické obory nebo polytechnickou výchovu.
- Ve sféře zaměstnanosti (B2.2) se navzdory deklaracím nepodařilo prokázat konkrétní funkční partnerství s firmami ani vytvoření pracovních mostů.
- Telematické projekty (A1.1) vytvořily příklady funkční spolupráce mezi veřejnou správou a technologickým sektorem (dodavatelé softwaru, infrastruktury, správy dat). Tyto vztahy byly však smluvní a technické – chyběla širší mezisektorová diskuse o rozvoji chytrého města nebo zapojení univerzit či výzkumných institucí.

Do jaké míry implementace nástroje ITI/IPRÚ přispěla k integrovanosti realizovaných projektů? Podařilo se jí dosáhnout?

CELKOVÉ HODNOCENÍ:

Implementace strategie IPRÚ vedla k částečnému až dobrému naplnění principu integrovanosti. V některých oblastech byla integrovanost systematicky uplatněna a řízena (zejména v infrastrukturních opatřeních), jinde zůstala spíše formální či nedostatečně rozvinutá (měkké projekty). Pozitivním příkladem technologicky provázané realizace je oblast telematiky (A1.1), která demonstruje funkční součinnost jednotlivých složek systému městské mobility.

a) Časová nebo prostorová koordinace intervencí v území

Hodnocení: STŘEDNÍ AŽ DOBRÁ

- V případě cyklostezek (A2.1) byla zajištěna prostorová návaznost na páteřní trasu Ohře – nové úseky byly postupně napojovány tak, aby vznikla logicky propojená síť, přičemž došlo i ke koordinaci s okolními obcemi (např. Chodov, Loket).
- U škol (B2.1) probíhala koordinace územního pokrytí – podpořeno bylo 25 zařízení rovnoměrně napříč územím aglomerace.
- V oblasti zaměstnanosti (B2.2) a bydlení (C2.2), časová koordinace projektů často chyběla, projekty se překrývaly a postrádaly systémový rámec navazujících služeb.
- U telematiky (A1.1) proběhla realizace šesti technologických projektů v časové i funkční koordinaci – jednotlivé komponenty (dispečink, zastávky, informační tabule, preference MHD, kamerový systém) byly zaváděny souběžně a vytvořily propojený a provozně integrovaný celek.

b) Strategické a tematické synergie řízení strategie

Hodnocení: PROMĚNLIVÁ PODLE OBLASTÍ

- V dopravě a školství byla synergie strategicky plánována – projekty přímo vycházely z Generelu dopravy nebo Plánu rozvoje vzdělávání.
- Veřejné projekty (město Karlovy Vary) byly řízeny s ohledem na ISg, zatímco projekty NNO a soukromých subjektů (zejména v B2.2) vykazovaly nízkou míru tematického propojení a slabé strategické zakotvení.
- Výjimkou byl projekt sociálního bydlení (C2.2), který byl propojen s dalšími oblastmi ISg (např. zaměstnaností, sociální infrastrukturou), i když bez formální návaznosti.
- Telematika (A1.1) reprezentuje vysokou úroveň strategického řízení a tematické provázanosti – realizace navazovala na analytická zjištění o nedostatcích řízení MHD, bezpečnosti a informovanosti cestujících. Projekty společně naplnily definovaný cíl v oblasti inteligentní mobility.

c) Dopad intervencí na širší území IPRÚ

Hodnocení: STŘEDNÍ AŽ VYSOKÁ PODLE OPATŘENÍ

- A2.1 (cyklostezky): měly přímý dopad i mimo město – došlo ke zvýšení prostupnosti území, dopad zasáhl širší spádovou oblast i turisticky exponované zóny.
- B2.1 (školy): přínos pro žáky nejen z města, ale i z příměstských oblastí – podpořeny byly školy, které zajišťují vzdělávání i pro okolní obce.
- B2.2 a C2.2: dopad byl spíše lokalizovaný na Karlovy Vary, méně zohledňoval potřeby spádového území.
- Telematické projekty (A1.1) měly primárně dopad na vnitřní fungování MHD v Karlových Varech, ale jejich přínos má potenciál přesahu do širšího území – např.

v oblasti návaznosti příměstských linek, zajištění přestupních vazeb či sdílení dat s krajským integrovaným systémem dopravy.

d) Vazby na aktivity, strategie a politiky jiných úrovní (obce, MAS, kraj)

Hodnocení: ČÁSTEČNÁ

- V oblasti školství a dopravy byly projekty souladné s krajskými a městskými strategiemi.
- Ve vazbě na MAS nebo komunitně vedené místní rozvojové strategie (CLLD) nebyly projekty viditelně koordinovány, přestože tematická přesahovost (např. sociální služby, bydlení) to umožňovala.
- V sociální oblasti chyběla prokazatelná provázanost na krajské strategie sociálního začleňování – spolupráce se sociálními službami byla spíše individuální a projektově omezená.
- Telematika (A1.1) byla v souladu s plánem udržitelné mobility města a krajskými dopravními koncepcemi, avšak vazba na širší krajskou dopravní politiku nebyla systematicky rozvíjena (např. chyběla integrace do jednotného informačního systému nebo společné plánování příměstské dopravy).

Do jaké míry přispěly intervence (projekty) v jednotlivých Operačních programech k dosažení synergických účinků, kterých by nebylo dosaženo prostřednictvím projektů individuálních?

1. Integrovaný regionální operační program (IROP)

Míra synergie: VYSOKÁ V INFRASTRUKTUŘE / STŘEDNÍ V SOCIÁLNÍ OBLASTI

Přínosy synergických efektů:

- V oblasti dopravní infrastruktury (A2.1) došlo ke propojení dílčích projektů cyklostezek do funkční sítě, včetně koordinace s městským a krajským plánováním dopravy.
- Telematika (A1.1) přinesla mimořádný synergický efekt mezi technologickými prvky – projekty inteligentních zastávek, kamerových systémů, preference MHD, dispečinku a datového portálu byly navrženy jako součást jednoho funkčního celku, což umožnilo jejich vzájemné doplňování a společný provoz.
- Školská infrastruktura (B2.1) byla rozvíjena na základě jednotné strategie a rovnoměrně zasáhla různé části území, čímž bylo zajištěno plošné pokrytí a rovné příležitosti.
- V oblasti sociální infrastruktury a bydlení (C2.2) byl zaznamenán pouze omezený synergický efekt – projekt START – Dvory je cenným příkladem, ale chyběly návazné projekty ve službách či zaměstnanosti.

Mechanismy, které umožnily synergii:

- Telematické projekty byly předem plánovány jako integrovaný balík, technicky i věcně propojený, s cílem optimalizovat provoz MHD a zlepšit informovanost cestujících.

- Sdílení údajů a plánovacích podkladů na úrovni města (např. Generel dopravy, školský plán rozvoje).
- Pravidelný kontakt nositele ISg s jednotlivými odbory magistrátu.
- Prostorová koordinace projektů během fáze přípravy výzev.

Limity:

- V měkkých projektech (např. sociální služby) se synergie uplatnila minimálně – projektová příprava probíhala často izolovaně.
- V oblasti telematiky nebyl zatím plně využit potenciál napojení na krajský dopravní systém nebo regionální smart-city iniciativy, což omezuje přesah synergií mimo městský rámec.

2. Operační program Zaměstnanost (OPZ)

Míra synergie: NÍZKÁ

Přínosy:

- Některé projekty deklarovaly provázanost s dalšími aktivitami v území (např. ÚP, sociální služby), ale v praxi k efektivní spolupráci většinou nedošlo.
- V individuálních případech (např. projekt bfz o.p.s. pro vězně) došlo ke spolupráci s věznicí a ÚP, ale tato synergie nebyla řízena strategií ISg.

Mechanismy a limity:

- Projekty nebyly připravovány koordinovaně; docházelo ke konkurenci a překryvu cílových skupin.
- Nositel ISg neměl nástroje pro řízení či monitoring dopadových vazeb mezi projekty.

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

Jakým způsobem se dařilo naplňovat indikátory přiřazené k jednotlivým strategickým cílům ISg (pokud byly stanoveny)?

Naplnění indikátorů strategie IPRÚ Karlovy Vary bylo v mnoha oblastech formálně úspěšné, ovšem jejich vypovídací hodnota o skutečných dopadech a přínosech projektů byla proměnlivá. V některých případech došlo k naplnění kvantitativních cílů bez reálného efektu, jinde byly indikátory dokonce překročeny, ale přesto nebyl zajištěn systémový dopad. U části opatření byla z důvodu nevyužitelnosti výzev strategická priorita redukována nebo se realizoval pouze jeden projekt.

PŘEHLED NAPLŇOVÁNÍ PODLE TEMATICKÝCH CÍLŮ ISG

1. Tematická oblast: Telematika (A1.1)

Indikátory (MS2014+):

- Počet nově implementovaných systémů inteligentní dopravy: 6 projektů (plně realizováno)

Hodnocení:

Indikátor byl naplněn ve všech šesti projektech a odpovídá deklarovaným cílům v oblasti inteligentního řízení dopravy, zvyšování bezpečnosti a informovanosti cestujících. Výstupy (inteligentní zastávky, dispečink, kamerové systémy, preference MHD atd.) byly prokazatelně uvedeny do provozu a začleněny do systému městské dopravy. Přínosem je i vznik datového základu pro budoucí plánování dopravy a posílení rozhodovací kapacity veřejného zadavatele. Indikátor však nezachycuje kvalitu provozu, míru využití technologií ani dopady na chování uživatelů.

Poznámka: V budoucnu by bylo vhodné doplnit indikátorovou sadu např. o:

- míru využití datových služeb,
- počet cestujících informovaných prostřednictvím systému,
- počet zásahů dispečinku na základě operativního řízení apod.

2. Tematická oblast: Doprava (A2.1)

Indikátory (MS2014+):

- Délka nových cyklostezek: plán – 3 km; realizováno 5,825 km (*naplněno*).
- Počet parkovacích míst pro kola: plán 9 míst; realizováno 9 (*naplněno*).
- Rekonstruovaná délka: plán 7,25 km; realizováno 2,198 km (*částečně naplněno*).

Hodnocení:

Indikátory byly naplněny, odpovídají plánovaným výstupům a mají jasnou návaznost na strategický cíl podpory nemotorové dopravy a její bezpečnosti.

3. Tematická oblast: Vzdělávání (B2.1)

Indikátory:

- Počet podpořených školských zařízení: plán 24; realizace 25.
- Navýšená kapacita škol: plán 3608, realizace 3 628 žáků.

Hodnocení:

Indikátory byly překročeny. Projekty rovnoměrně pokryly území a přinesly vysokou tematickou relevanci pro cíle ISg.

Poznámka: Nejsou však systematicky sledovány **měkké výstupy**, jako např. zlepšení vzdělávacích výsledků nebo inkluze.

4. Tematická oblast: Zaměstnanost (B2.2)

Indikátory (MS2014+):

- Počet účastníků: **794 osob**
- Počet osob získávajících kvalifikaci: **378 osob**

Hodnocení:

Přestože byly projekty formálně úspěšné (indikátory vykázány), jejich vypovídací hodnota byla velmi nízká.

- Indikátory byly naplněny pomocí prezenčních listin, bez reálného měření dopadu na zaměstnanost.
- Vzhledem k nízké efektivitě alokace (91 mil. Kč) bylo dosažení strategického cíle sporné.
- Chyběl systém zpětné vazby a sledování dlouhodobého uplatnění.

ZÁVĚR:

Indikátory byly naplněny technicky, ale ne věcně. Jejich výběr nebyl vhodný pro posouzení přínosu.

5. Tematická oblast: Sociální bydlení (C2.2)

Indikátory:

- Nově vytvořené kapacity: 12 bytových jednotek
- Navýšení lůžek: 24 lůžek
- Průměrný počet osob ročně: cca 17–20 osob

Hodnocení:

Indikátory byly naplněny a odpovídaly reálné potřebě. Projekt „START – Dvory“ měl i kvalitativní dopad, který nebyl zachycen v systému MS2014+ (např. stabilizace rodin, prevence ústavní výchovy dětí).
Poznámka: Neexistuje vlastní indikátorová sada pro sledování sociálních efektů (např. udržení bydlení, návrat na trh práce).

Ustoupení od plnění / nerealizovaná opatření

- Opatření C2.1 – Sociální infrastruktura: Nebylo naplněno kvůli nepříznivým podmínkám výzev IROP, které neumožnily financování zamýšlených služeb.
- Naplňování indikátorů bylo formálně úspěšné v infrastrukturních oblastech (A2.1, B2.1, C2.2).

- U měkkých projektů (B2.2) indikátory nebyly vhodně nastaveny pro měření reálného dopadu.

DOPORUČENÍ:

1. V budoucích strategiích zavést doplňkové kvalitativní a výstupové indikátory (např. udržení zaměstnání, míra inkluze).
2. Posílit evaluaci dopadů nad rámec MS2014+ – zejména v oblasti měkkých projektů.
3. Zvýšit flexibilitu v reakci na nefunkční výzvy – předvídat možné scénáře a mít alternativní cestu financování.

Došlo během sledovaného období k posunu v naplňování vize strategie ISg?

Ano, během sledovaného období došlo k dílčímu posunu v naplňování vize strategie Integrované strategie rozvoje území (ISg) Karlovy Vary, přičemž míra naplnění jednotlivých komponent vize se liší podle tematických oblastí a charakteru intervencí. Následující shrnutí vychází ze zpracovaných případových studií *Ex post Evaluace IPRÚ*:

Vize ISg Karlovy Vary (parafráze)

„Karlovy Vary jako moderní, dostupné, vzdělané a sociálně soudržné centrum regionu s kvalitní veřejnou infrastrukturou, dostupnou dopravou, udržitelným životním prostředím a vysokou kvalitou života obyvatel.“

Moderní a dostupná infrastruktura – VYSOKÁ MÍRA POSUNU

- Díky projektům v dopravní infrastruktuře (A2.1) a školství (B2.1) a především v oblasti telematiky (A1.1) došlo ke zřetelnému zlepšení kvality zázemí a veřejného prostoru.
- Telematika přinesla digitální transformaci řízení MHD, zvýšila bezpečnost, efektivitu a komfort cestování, což je zásadní pro rozvoj moderního a chytrého města.
- Cyklodoprava, modernizace škol a technické vybavení přispěly k zvýšení dostupnosti a komfortu veřejných služeb.
- Projektová logika respektovala územní potřeby a v některých případech (např. cyklostezky, telematika) i návaznost na širší území nebo další politiky města.

2. Vzdělání a příprava na budoucnost – VELMI DOBRÝ POSUN

- Školské projekty (B2.1) podpořily modernizaci výuky, bezbariérovost a přístup ke kvalitnímu vzdělání pro žáky napříč územím.
- Kapacita škol byla navýšena, a to včetně zaměření na polytechnickou výuku.

3. Sociální soudržnost a dostupnost služeb – NÍZKÝ AŽ STŘEDNÍ POSUN

- Projekt sociálního bydlení (C2.2) měl významný lokální dopad, ale zůstal osamocený – nepodařilo se realizovat původně plánovanou síť sociálních služeb (nevyužité výzvy IROP).
- Projekty v oblasti zaměstnanosti (B2.2) nevedly k systémové změně – jejich reálný dopad byl omezený a špatně měřitelný, přestože formálně byly indikátory naplněny.

4. Integrované řízení a partnerství – ČÁSTEČNÝ POSUN

- V některých oblastech (cyklodoprava, školství, telematika) se dařilo zajistit časovou a prostorovou koordinaci projektů, projekty měly věcnou návaznost a byly řízeny dle strategických dokumentů města (Generel dopravy, Plán vzdělávání apod.).
- V měkkých oblastech chyběla tematická provázanost a spolupráce mezi aktéry (zejména mezi neziskovým sektorem, veřejnou správou a Úřadem práce).
- Telematika (A1.1) představovala funkční příklad propojeného technologického systému, který byl vyvinut, nasazen a provozován jako celek – s aktivní rolí města, dopravního podniku a odboru dopravy.
- Nositel ISg plnil integračně-koordinační roli, zejména v přípravě výzev a technickém souladu projektů, méně již v oblasti meziobecní a mezisektorové spolupráce.

3.8 Jaké bylo územní pokrytí intervencí nástroje ITI/IPRÚ?

Jak realizované intervence pokryly vymezené území ITI/IPRÚ?

CELKOVÉ ZHODNOCENÍ:

Realizované projekty v rámci IPRÚ Karlovy Vary pokryly území aglomerace nerovnoměrně. Nejvyšší koncentrace intervencí se soustředila na statutární město Karlovy Vary, zatímco okolní obce byly do realizace projektů zapojeny spíše okrajově. Výjimkou jsou infrastruktura (např. cyklodoprava), školství a **telematika**, kde bylo patrné územní rozproštění nebo potenciál dopadu na širší území.

1. Dopravní infrastruktura (A2.1 – cyklostezky)

- Silná prostorová kontinuita – nové úseky cyklostezek navazují na páteřní trasu podél řeky Ohře a propojují Karlovy Vary s okolními obcemi, např. Tašovicemi, Doubím, Rybáře nebo Tuhnicemi.
- Významný přesah i do sousedních sídel mimo jádro aglomerace – příklad prostorově koordinované intervence.

2. Školství (B2.1)

- Bylo podpořeno 25 školských zařízení rozprostřených rovnoměrně napříč celým územím aglomerace, včetně škol v okrajových městských částech a příměstských obcích .

- Projekty pokrývaly různé typy škol (ZŠ, SŠ, víceletá gymnázia, praktické školy) a zasáhly celou věkovou škálu žáků, včetně znevýhodněných skupin.
- Toto opatření mělo nejrovnoměrnější geografické pokrytí ze všech intervencí.

3. Zaměstnanost (B2.2)

- Projekty byly realizovány výhradně v Karlových Varech, zejména v městských částech s vyšším výskytem nezaměstnanosti nebo sociálního vyloučení.
- Intervence měly lokální účinek, bez významného prostorového přesahu.

4. Sociální bydlení (C2.2)

- Realizován jeden projekt v Karlových Varech (START – Dvory), v okrajové a klidné části města s dobrou infrastrukturou.
- Příměstské a venkovské obce nebyly zapojeny, přestože i tam existují případy bytové nouze.
- Projekt měl vysoký lokální dopad, ale omezený územní zásah – zůstává problémem jeho přenositelná aplikace mimo město.

5. Telematika (A1.1)

- Telematické projekty byly realizovány v rámci města Karlovy Vary, zejména na páteřních linkách MHD a klíčových zastávkách (např. Tržnice, Dolní nádraží, Drahovice).
- Zásah do okolních obcí byl nepřímý, avšak potenciálně významný – systém dispečinku a preference MHD může zlepšit návaznost a spolehlivost příměstských spojů.
- Informační a bezpečnostní systémy (např. kamery ve vozech) pokrývají celé městské území, ale nejsou zatím využívány v příměstské nebo krajské dopravě.
- Projekty mají vysoký strategický přesah, ale prostorové pokrytí bylo záměrně omezené na město a jeho dopravní síť.

Byly identifikovány přesahy do území mimo ITI/IPRÚ?

Ano, v rámci realizace projektů v IPRÚ Karlovy Vary byly identifikovány konkrétní přesahy intervencí do území mimo vymezené území ITI/IPRÚ, a to zejména v oblasti infrastruktury a vzdělávání. Tyto přesahy byly méně časté u sociálních a měkkých projektů, které zůstaly lokalizovány téměř výhradně ve městě Karlovy Vary. Výjimkou je oblast telematiky (A1.1), kde byl zaznamenán funkční přesah díky systémové integraci dopravního řízení.

PŘÍKLADY PŘESAHŮ PROJEKTŮ MIMO ÚZEMÍ IPRÚ

1. A2.1 – Cyklostezky: přirozený prostorový přesah

- Vybudované úseky cyklostezek (např. Doubí–Tašovice–Tuhnice) navazují na páteřní trasu podél řeky Ohře, která propojuje Karlovy Vary s obcemi mimo vymezené území IPRÚ, např. Loket, Chodov, Dalovice.
- Cyklistická infrastruktura má regionální význam – využívají ji obyvatelé okolních sídel k dojíždění za prací i rekreaci.
- Přesah je fyzický (prostorový) i funkční (mobilita obyvatel mimo území IPRÚ).

Závěr: Tento typ investice přirozeně generuje přesah mimo aglomeraci bez potřeby dodatečného řízení.

2. B2.1 – Školství: vzdělávání přesahující územní rámeček

- Některé podpořené školy (např. ZŠ Truhlářská, SOŠ stavební) přijímají žáky z okolních obcí, které neleží v hranicích IPRÚ.
- Tím dochází ke společenskému a funkčnímu přesahu výsledků projektů mimo aglomeraci.
- Podpora polytechnického a odborného vzdělávání navíc zlepšuje dostupnost kvalitní výuky pro širší region Karlovarska.

Závěr: Vzdělávací zařízení mají přirozený spádový charakter, proto efekty projektů překračují administrativní hranice IPRÚ.

3. B2.2 – Zaměstnanost: minimální přesah

- Všechny projekty byly realizovány v Karlových Varech a orientovány na cílové skupiny z města.
- Absence spolupráce s Úřady práce mimo KV a nedostatek zázemí v jiných částech kraje způsobily minimální prostorový přesah.
- Přesah se vyskytl pouze individuálně – např. klienti dojíždějící na kurzy z jiných obcí, avšak bez systematické evidence.

Závěr: U měkkých projektů chyběla infrastruktura a řízení, které by umožnilo širší dosah mimo jádro aglomerace.

4. C2.2 – Sociální bydlení: lokalizovaný zásah

- Projekt START – Dvory byl realizován výhradně v Karlových Varech.
- Přesto byly identifikovány jednotlivé případy klientů z jiných obcí, kteří se ocitli v bytové nouzi a byli přesměrováni do programu.
- Přesah tedy existuje, ale bez strategické spolupráce s okolními obcemi či sociálními službami v kraji.

Závěr: Přesah do jiných částí kraje je možný, ale chyběla platforma pro systémové sdílení kapacit a odpovědnosti.

5. A1.1 – Telematika: funkční a datový přesah

- Projekty inteligentního řízení dopravy (dispečink, preference MHD, digitální zastávky) byly realizovány primárně ve městě, ale generují data a provozní výstupy využitelné i pro příměstskou a krajskou dopravu.
- Zlepšení přestupních návazností a zkrácení prostojů má nepřímý dopad i na cestující z okolních obcí, kteří využívají MHD v Karlových Varech jako cílový dopravní uzel.
- Systém je koncipován s možností napojení na krajské informační platformy, i když v době evaluace nebyla tato funkce ještě plně rozvinuta.

Závěr: Přesah je primárně funkční (datový, systémový), méně prostorový. Má významný potenciál pro budoucí integraci regionální dopravy a řízení mobility.

ZÁVĚREČNÉ SHRnutí

Ex post evaluace Integrované strategie rozvoje území (ISg) Karlovy Vary potvrdila, že nástroj IPRÚ sehrál důležitou roli při rozvoji města a jeho širšího zázemí. Strategie umožnila realizaci celé řady projektů, které zlepšily veřejnou infrastrukturu, zvýšily dostupnost služeb a přispěly ke zkvalitnění života obyvatel.

K nejúspěšnějším oblastem patřily projekty v oblasti dopravy, vzdělávání a dopravní infrastruktury. Realizované investice zde přinesly konkrétní výsledky – například novou nebo modernizovanou infrastrukturu, zvýšenou bezpečnost, lepší informovanost obyvatel nebo rovnější přístup ke vzdělávání. Veřejné služby se díky těmto projektům staly dostupnější, efektivnější a modernější.

Významný přínos měla také oblast digitálních řešení, která přinesla lepší správu dopravního provozu a zefektivnila komunikaci mezi obyvateli a poskytovateli služeb. V některých oblastech došlo k prostorovému nebo tematickému propojení projektů, což podpořilo synergii a zvýšilo efekt dosažených výstupů.

Na druhé straně zejména v oblasti měkkých a sociálních projektů byla míra naplnění cílů omezená. Přestože došlo k realizaci dílčích projektů, chyběla širší systémová návaznost, strategické zakotvení nebo udržitelnost dopadů. Častým problémem byla také omezená koordinace mezi subjekty nebo formální charakter partnerství.

Indikátory strategie byly naplněny, ale jejich schopnost vypovídat o skutečném přínosu projektů byla různorodá. V některých případech by bylo vhodné doplnit je o kvalitativní ukazatele nebo o měření dlouhodobých dopadů na cílové skupiny.

Celkově lze konstatovat, že strategie IPRÚ Karlovy Vary přispěla k modernizaci města, lepšímu využití veřejných prostředků a podpoře integrovaného přístupu k rozvoji území. V budoucím období bude klíčové dále rozvíjet spolupráci mezi sektory, posílit návaznost mezi projekty a zajistit dlouhodobou udržitelnost jejich přínosů.

4 POUŽITÉ METODY

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

Metoda	Zdroj informací	Termín konání
Desk research	<p>Dokumenty k implementační struktuře – seznam zaměstnanců nositele IPRÚ, jejich role, případné změny na pozicích (fluktuace)</p> <p>Dokumenty k Řídícímu výboru – zápisy ze zasedání a elektronického hlasování</p> <p>ISg IPRÚ Karlovarské aglomerace (všechny verze)</p> <p>Žádosti o změnu ISg</p> <p>Podklady ke změnám ISg</p> <p>Výzvy nositele IPRÚ</p> <p>Mid-term hodnocení IPRÚ</p> <p>Zprávy o plnění ISg z MS2014+</p> <p>Sestava z MS2014+ se seznamy projektů</p>	
Desk research – případové studie	<p>Žádosti o podporu</p> <p>Závěrečné zprávy o realizaci</p> <p>Zprávy o udržitelnosti</p>	
Skupinový řízený rozhovor	<p>Manažer IPRÚ</p> <p>Zaměstnanci odboru strategií a dotací</p>	Leden – červen 2025
Řízené rozhovory s žadateli projektů vybraných oblastí	<p>Ředitelé škol, tematictí koordinátoři, projektoví manažeři</p> <p>zástupci příjemců, zástupci dotčených institucí</p> <p>zástupci ŘV</p>	Červen – červenec 2025

5 PŘÍPADOVÉ STUDIE

Opatření A1.1 Telematika

A – ÚVOD

Integrované řešení oblasti se skládá z projektů:

Název a číslo projektu/název OP	Inteligentní dopravní systémy – inteligentní zastávky DPKV CZ.06.1.37/0.0/0.0/16_046/0008125
Žadatel	Dopravní podnik Karlovy Vary, a.s., Sportovní 656/1, Drahovice, 360 01 Karlovy Vary
Název ISg a opatření ISg	IPRÚ Karlovy Vary A1.1 Telematika
Podpora EU	14 238 104,35 Kč
Operační program	IROP
Termín realizace projektu	6/2016 – 9/2018

Název a číslo projektu/název OP	Zvýšení bezpečnosti cestujících v autobusech DPKV CZ.06.1.37/0.0/0.0/16_046/0008123
Žadatel	Dopravní podnik Karlovy Vary, a.s., Sportovní 656/1, Drahovice, 360 01 Karlovy Vary
Název ISg a opatření ISg	IPRÚ Karlovy Vary A1.1 Telematika
Podpora EU	2 997 388,15 Kč
Operační program	IROP
Termín realizace projektu	6/2017 – 9/2018

Název a číslo projektu/název OP	Inteligentní dopravní systémy – inteligentní dispečink DPKV CZ.06.1.37/0.0/0.0/16_046/0008124
Žadatel	Dopravní podnik Karlovy Vary, a.s., Sportovní 656/1, Drahovice, 360 01 Karlovy Vary
Název ISg a opatření ISg	IPRÚ Karlovy Vary A1.1 Telematika
Podpora EU	4 146 725,00 Kč
Operační program	IROP
Termín realizace projektu	6/2016 – 9/2018

Název a číslo projektu/název OP	Inteligentní dopravní systémy – informační systém Tržnice CZ.06.1.37/0.0/0.0/16_046/0008121
Žadatel	Dopravní podnik Karlovy Vary, a.s., Sportovní 656/1, Drahovice, 360 01 Karlovy Vary
Název ISg a opatření ISg	IPRÚ Karlovy Vary A1.1 Telematika
Podpora EU	1 749 725,00 Kč
Operační program	IROP
Termín realizace projektu	6/2016 – 6/2019

Název a číslo projektu/název OP	Inteligentní dopravní systémy – preference vozidel MHD na světelných signalizačních zařízeních CZ.06.1.37/0.0/0.0/16_046/0008120
Žadatel	Dopravní podnik Karlovy Vary, a.s., Sportovní 656/1, Drahovice, 360 01 Karlovy Vary
Název ISg a opatření ISg	IPRÚ Karlovy Vary A1.1 Telematika
Podpora EU	10 424 444,20 Kč
Operační program	IROP
Termín realizace projektu	7/2017 – 6/2019

Název a číslo projektu/název OP	Provozní informační portál DPKV CZ.06.1.13/0.0/0.0/16_046/00017275
Žadatel	Dopravní podnik Karlovy Vary, a.s., Sportovní 656/1, Drahovice, 360 01 Karlovy Vary
Název ISg a opatření ISg	IPRÚ Karlovy Vary A1.1 Telematika
Podpora EU	6 067 546,50 Kč
Operační program	IROP
Termín realizace projektu	6/2021 – 6/2022

ODŮVODNĚNÍ

Cílem realizace této případové studie je zhodnocení přínosů a naplnění cílů integrovaného řešení v oblasti městské hromadné dopravy v Karlových Varech. Nositel projektu považuje za nezbytné ověřit, do jaké míry jednotlivé komponenty řešení skutečně přispívají k deklarovaným cílům, jako je zvýšení efektivity, kvality a bezpečnosti MHD.

Případová studie byla iniciována zejména z důvodu potřeby prověřit reálný dopad projektových výstupů na provozní parametry MHD, včetně:

- zvýšení průměrné cestovní rychlosti vozidel MHD
- snížení provozních nákladů a spotřeby pohonných hmot
- zkrácení prostojů a efektivnější reakce na dopravní situaci v reálném čase
- zvýšení kvality a spolehlivosti dopravních služeb
- zlepšení informovanosti cestujících a personálu
- zvýšení bezpečnosti ve vozidlech a na zastávkách

Dalším motivem šetření je identifikace synergií mezi jednotlivými projektovými prvky (např. inteligentní zastávky, moderní dispečink, informační panely, preference MHD, bezpečnostní systémy) a jejich vliv na celkovou funkčnost systému.

Případová studie zároveň slouží jako nástroj zpětné vazby, který pomůže nositeli i dalším zapojeným aktérům lépe porozumět přínosům integrovaného přístupu a využít získané poznatky při plánování dalších investic do dopravní infrastruktury.

METODOLOGIE

Případová studie byla zpracována kvalitativní metodou prostřednictvím řízeného rozhovoru s žadatelem projektu v červenci 2025. Informace o projektu byly čerpány ze systému CSSF a z pravidelných měsíčních reportů MMR. Doplnujícími zdroji byla data z dispečinku DPKV.

B – VÝCHOZÍ SITUACE

Město Karlovy Vary nedisponovalo uceleným systémem pro sledování a řízení plynulosti dopravy. Chyběli nástroje pro operativní reakci na mimořádné situace, dopravní špičky a nepravidelnosti v provozu, což omezovalo schopnost města i dopravního podniku pružně reagovat na aktuální potřeby cestujících.

Specifikem Karlových Varů je jejich funkce lázeňského centra a každoročního dějiště Mezinárodního filmového festivalu, kdy dochází k výraznému nárůstu pohybu osob i dopravní zátěže. Tyto sezónní a jednorázové události významně ovlivňují plynulost městské dopravy, a bez dostupných dat v reálném čase není možné efektivně plánovat ani řídit veřejnou dopravu v těchto exponovaných obdobích.

Dalším problémem byla nedostatečná informovanost cestujících. Papírové jízdní řády, umístěné na zastávkách, byly často poškozovány vlivem počasí nebo vandalismu, což snižovalo jejich spolehlivost a použitelnost. Tím docházelo nejen k dezorientaci cestujících, ale i ke zvýšeným nákladům na jejich pravidelnou obnovu, které zatěžovali rozpočet dopravního podniku.

Dopravní podnik rovněž čelí nákladům spojeným s provozními prostoji, které vznikají v důsledku neefektivního řízení provozu a chybějících informací o aktuální dopravní situaci. Zároveň ani personál nemá k dispozici optimální pracovní podmínky, které by mu umožnily efektivně reagovat na změny a krizové situace během provozu.

Tato situace jednoznačně ukazuje na potřebu modernizace dopravního systému, který by umožnil sběr, sdílení a využívání dat v reálném čase, zlepšil komunikaci mezi dispečinkem, řidiči i cestujícími a zvýšil celkovou kvalitu a bezpečnost městské hromadné dopravy.

C – INTEGROVANÉ ŘEŠENÍ PROJEKTŮ

Jednotlivé projektové komponenty projektů vytvářejí funkčně propojený celek, který přináší přímé přínosy jak pro cestující, tak pro dopravce a město jako celek.

Konkrétní cíle integrovaného řešení zahrnují:

- Zlepšení informovanosti cestujících prostřednictvím výstavby inteligentních zastávek s LED panely, akustickým výstupem pro osoby se zrakovým hendikepem a napojením na dispečink v reálném čase.
- Zefektivnění řízení dopravy pomocí vybudování moderního dispečinku MHD, vybaveného systémy pro sledování vozidel, řízení přestupních vazeb a operativní reakci na dopravní změny.
- Zvýšení bezpečnosti ve vozidlech MHD prostřednictvím instalace kamerových systémů do 35 autobusů, čímž se zlepší ochrana cestujících, řidičů i revizorů.

- Zajištění preferenčního průjezdu vozidel MHD v centrálních částech města, s cílem zrychlit přepravu a zvýšit spolehlivost spojů.
- Zavedení informačního systému v lokalitě Tržnice, kde budou osazeny dojezdové stanice elektronickými tabulemi poskytujícími aktuální informace o spojích.

Implementace provozního informačního portálu (sběrné aplikace), který dopravci DPKV umožní flexibilně reagovat na provozní situace, optimalizovat provoz MHD a poskytovat důležitá provozní data pro strategická rozhodnutí na úrovni dopravce i města.

D – CÍL PROJEKTU

Cílem integrovaného řešení je komplexní modernizace systému městské hromadné dopravy (MHD) v Karlových Varech s důrazem na inteligentní dopravní infrastrukturu, zvýšení bezpečnosti cestujících, lepší dostupnost informací a efektivnější řízení provozu.

Integrované řešení směřuje k vytvoření inteligentního, bezpečného a uživatelsky přívětivého systému MHD, který bude odpovídat potřebám 21. století a zvyšovat atraktivitu veřejné dopravy v Karlových Varech.

E – POPIS REALIZOVANÝCH AKTIVIT A CÍLOVÝCH SKUPIN

Realizované aktivity:

- Pořízení inteligentních zastávek.
- Pořízení kamerových systémů pro bezpečnost ve vozzech MHD.
- Vybudování moderního dispečinku DPKV.
- Vybudování inteligentního informačního systému na Tržnici v Karlových Varech.
- Vybudování preferenčního systému, který umožní rychlejší hromadnou přepravu v závislosti na dopravní situaci.
- Realizace systému sběrné aplikace pro operativní tvrdá dopravní data.

Cílové skupiny

Obyvatelé, návštěvníci, dojíždějící za prací a službami, uživatelé veřejné dopravy.

Kvantifikace: cca 114 000 000 obyvatel aglomerace.

Cílová skupina:

Dojíždějící za prací a službami

Popis cílové skupiny: skupinu představují obyvatelé z okolního regionu, kteří dojíždí do místa realizace projektu za prací, případně službami. Obzvláště pro ně přinese možnost sledování aktuálního odjezdu jednotlivých linek veliký bonus v podobě možnosti načasování odjezdu na navazující spoje. Je na místě uvést, že dopravní podnik vypravuje denně 1 100 spojů, které zajišťují včasnou a spolehlivou dopravu místa na místo.

Cílová skupina:

Návštěvníci

Popis cílové skupiny: Město Karlovy Vary je významným lázeňským střediskem se známým sklářským a potravinářským průmyslem. Karlovy Vary leží na soutoku řek Ohře a Teplé v zalesněné oblasti nedaleko CHKO Slavkovský les a Vojenský újezd Hradiště. Místní lázeňství je založeno na využívání minerální vody s léčivými účinky a ve spojení s bohatou historií, historickými budovami a každoročně pořádaným filmovým festivalem přiláká ročně tisíce návštěvníků. Další cílovou skupinu tedy představují návštěvníci města. Karlovarský kraj

navštívilo v průběhu celého roku 2023 celkem 1 348,8 mil. návštěvníků, z dílčích informací o návštěvách vybraných lokalit ve městě lze odhadovat počet návštěvníků města v řádu několika set tisíc osob ročně.

Cílová skupina:

Obyvatelé

Popis cílové skupiny: Jedná se o obyvatele Karlových Varů, kteří žijí, pracují nebo se aktuálně nacházejí ve správním území obce s rozšířenou působností Karlovy Vary a přímo nebo potencionálně využívají hromadnou dopravu. V roce 2025 eviduje statutární město Karlovy Vary 49 073 obyvatel.

Cílová skupina:

Uživatelé veřejné dopravy

Popis cílové skupiny: skupinou všichni uživatelé veřejné dopravy, tedy cestující, kteří participují na financování ve formě plateb jízdného a pro které dopravní podnik zajišťuje dopravní obslužnost. V roce 2024 přepravil DPKV 18 296 514 cestujících.

F – POPIS ŘEŠENÝCH PROBLÉMŮ

Při technické implementaci a přizpůsobení stávající infrastruktury se vyskytly specifické problémy vyžadující operativní úpravy. U inteligentních zastávek bylo během realizace nutné opakovaně odladit časování zobrazení informací o příjezdu vozidla, zejména v případech, kdy se vozidlo nacházelo v bezprostřední blízkosti zastávky, ale kvůli dopravní zácpě (např. koloně) došlo ke zpoždění v řádu desítek sekund. Tato situace vedla k chybnému zobrazení reálného času příjezdu, což negativně ovlivňovalo informovanost cestujících.

Dalším identifikovaným problémem byla praxe při využívání kamerových systémů v MHD. V případech, kdy bylo nutné dohledat záznamy z bezpečnostních kamer (např. při prošetřování incidentů zahrnujících cestující nebo vozidla MHD), se ukázalo jako problematické, že přístup k těmto záznamům byl možný pouze po fyzickém stažení vozidla do depa. Tento režim zdržoval předávání záznamů Policii ČR a komplikoval proces vyšetřování.

G – VÝSTUPY, VÝSLEDKY A KLÍČOVÉ FAKTORY K JEJICH DOSAŽENÍ

V oblasti rozvoje telematiky v rámci IPRÚ Karlovy Vary bylo dosaženo řady klíčových výstupů, které přispěly k zefektivnění veřejné dopravy, zvýšení bezpečnosti a lepší informovanosti cestujících. Mezi hlavní výstupy patří:

- Pořízení inteligentních zastávek, které zobrazují aktuální informace o příjezdech vozidel MHD a zvyšují komfort cestujících.
- Instalace kamerových systémů ve vozidlech MHD, sloužících ke zvýšení bezpečnosti a lepšímu dohledávání incidentů.
- Vybudování moderního dispečinku Dopravního podniku Karlovy Vary (DPKV), který centralizuje řízení provozu a umožňuje efektivní reakce na dopravní situaci v reálném čase.
- Zřízení inteligentního informačního systému na přestupním uzlu Tržnice, který slouží k orientaci cestujících a zajišťuje jejich informovanost napříč druhy dopravy.
- Zavedení preferenčního systému pro vozidla MHD, který prostřednictvím inteligentního řízení světelné signalizace urychluje průjezd veřejné dopravy v závislosti na aktuální dopravní situaci.

- Realizace systému sběrné aplikace pro tvrdá dopravní data, který umožňuje sběr, vyhodnocování a operativní využívání dat z provozu.

Výsledky:

- Zvýšení plynulosti a spolehlivosti provozu MHD.
- Zrychlení cestovní doby díky preferenci vozidel na křižovatkách.
- Zlepšení informovanosti cestujících v reálném čase.
- Posílení bezpečnosti díky kamerovým záznamům.
- Zefektivnění provozního řízení a plánování dopravních opatření.

Klíčové faktory k dosažení výstupů a výsledků:

- Technická adaptabilita – schopnost přizpůsobit nové technologie stávající infrastrukturu (např. nutnost ladění algoritmů u inteligentních zastávek kvůli zpožděním způsobeným kolonami).
- Provozní zkušenosti a testování – využití zpětné vazby z reálného provozu, která vedla k úpravám systémů (např. způsob zobrazení údajů o příjezdu, reakce na dopravní situace).
- Spolupráce s externími subjekty – zejména s PČR v případě kamerových systémů, kde bylo nutné nastavit postupy pro přístup k datům, i přes nutnost stažení vozidla do depa.
- Centralizace řízení a digitalizace dat – vybudování dispečinku a systém sběru dopravních dat umožnily lepší rozhodování a operativní řízení v reálném čase.
- Komplexní přístup – propojení jednotlivých technologií (zastávky, dispečink, preference, informační systémy) do jednotného funkčního celku.

Tyto faktory významně přispěly k dosažení cílů projektu a nastavily technologické základy pro další rozvoj inteligentních dopravních systémů v regionu.

H - ZHODNOCENÍ PLNĚNÍ INDIKÁTORŮ VÝSTUPU/VÝSTUPU VÝSLEDKU

V rámci jednotlivých projektů byly v žádostech nastaveny následující indikátory:

Tabulka 6: Plnění indikátorů v opatření telematika

Název a číslo projektu	Indikátor	Výchozí hodnota	Cílová hodnota
Inteligentní dopravní systémy – inteligentní zastávky DPKV, CZ.06.1.37/0.0/0.0/16_046/0008125	70 401 – počet zařízení a služeb pro řízení dopravy	0	1
Zvýšení bezpečnosti cestujících v autobusech DPKV, CZ.06.1.37/0.0/0.0/16_046/0008123	70 401 – počet zařízení a služeb pro řízení dopravy	0	1
Inteligentní dopravní systémy – inteligentní dispečink DPKV, CZ.06.1.37/0.0/0.0/16_046/0008124	70 401 – počet zařízení a služeb pro řízení dopravy	0	1
Inteligentní dopravní systémy – informační systém Tržnice, CZ.06.1.37/0.0/0.0/16_046/0008121	70 401 – počet zařízení a služeb pro řízení dopravy	0	1
Inteligentní dopravní systémy – preference vozidel MHD na světelných signalizačních zařízeních, CZ.06.1.37/0.0/0.0/16_046/0008120	70 401 – počet zařízení a služeb pro řízení dopravy	0	1
Provozní informační portál DPKV, CZ.06.1.13/0.0/0.0/16_046/0017275	70 401 – počet zařízení a služeb pro řízení dopravy	0	1

Definice indikátoru 70401:

Počet implementovaných nebo optimalizovaných zařízení / systémů / služeb (např. zabezpečovací, řídicí, odbavovací nebo informační) městské, příměstské a veřejné hromadné dopravy. U všech projektů byly dosaženy cílové hodnoty indikátorů.

I a J – ZÁVĚR – ZHODNOCENÍ PLNĚNÍ CÍLŮ A DOPADU INTEGROVANÉHO ŘEŠENÍ

Realizace integrovaného řešení v oblasti telematiky v rámci IPRÚ Karlovy Vary přinesla hmatatelné výsledky v naplňování cílů týkajících se zvýšení kvality a efektivity veřejné dopravy, bezpečnosti cestujících a dostupnosti dopravních informací. Klíčové intervence – od zavedení inteligentních zastávek, přes modernizaci dispečinku a preferenčního systému, až po instalaci kamerových systémů a sběr dopravních dat – vytvořily ucelený, funkčně provázaný celek, který zvyšuje komfort i bezpečnost přepravy.

Projektové cíle byly naplněny v několika rovinách:

- **Zvýšení informovanosti cestujících** díky inteligentním zastávkám a informačnímu systému na Tržnici.
- **Zrychlení a zpřesnění řízení provozu** prostřednictvím nového dispečinku a sběrné aplikace pro tvrdá dopravní data.
- **Zlepšení plynulosti dopravy** a snížení zpoždění díky systému preference MHD.
- **Posílení bezpečnosti ve vozidlech MHD** díky moderním kamerovým systémům.

Dopady integrovaného řešení lze hodnotit jako výrazně pozitivní. Došlo ke zvýšení uživatelské spokojenosti s veřejnou dopravou, k lepší operativní schopnosti reagovat na dopravní situace a k vytvoření kvalitního základu pro další rozvoj inteligentní mobility v území. Projekt přispěl nejen ke zlepšení technických parametrů dopravního systému, ale i k lepší koordinaci a systémovému řízení mobility v rámci města.

Navzdory dílčím provozním výzvám (např. ladění zobrazovacích algoritmů nebo potřeba fyzického přístupu ke kamerovým záznamům) byla řešení nastavena flexibilně a umožnila rychlé přizpůsobení podmínkám provozu. Integrace jednotlivých komponent se ukázala jako klíčová pro dosažení synergických efektů celého systému.

K – ZHODNOCENÍ ÚČELNOSTI VYNALOŽENÝCH FINANČNÍCH PROSTŘEDKŮ

V rámci integrovaného řešení oblasti telematiky v IPRÚ Karlovy Vary bylo zrealizováno celkem šest projektů podpořených z Integrovaného regionálního operačního programu (IROP), přičemž celková výše podpory z prostředků EU dosáhla přibližně **39,6 mil. Kč**. Všechny projekty byly realizovány Dopravním podnikem Karlovy Vary, a.s., a přispěly ke komplexní modernizaci městského dopravního systému.

Účelnost vynaložených finančních prostředků je možné hodnotit jako **vysokou**, a to zejména z následujících důvodů:

- **Systémová a provázaná realizace projektů** – jednotlivé projekty nebyly realizovány izolovaně, ale jako součást integrovaného řešení v oblasti dopravní telematiky. Tím bylo dosaženo synergického efektu mezi inteligentními zastávkami, preferencí vozidel MHD, moderním dispečinkem, informačním systémem a sběrem dopravních dat.
- **Zacílení na konkrétní a měřitelná zlepšení** – projekty přímo přispěly ke zvýšení komfortu cestujících, zlepšení informovanosti, bezpečnosti i plynulosti provozu. Například preference na křižovatkách vedla ke zrychlení MHD, kamerové systémy zlepšily možnosti reakce na incidenty a inteligentní dispečink umožnil efektivnější řízení provozu.
- **Dlouhodobý přínos a udržitelnost výstupů** – většina pořízených technologií tvoří základ pro další rozvoj inteligentní mobility ve městě. Zároveň bylo dbáno na jejich kompatibilitu a možnosti budoucího rozšiřování.

- **Efektivní využití prostředků ve vztahu k dosaženým výstupům** – s ohledem na výši podpory a množství realizovaných opatření je patrné, že prostředky byly vynaloženy efektivně. Vznikla nejen nová infrastruktura, ale také provozní nástroje, které umožňují průběžné zlepšování dopravního systému na základě aktuálních dat.

Navzdory dílčím provozním výzvám (např. technickému doladění systémů nebo potřebě fyzického přístupu k datům z kamer) byla investice do telematiky strategická a odůvodněná. Výsledky projektů prokazatelně přispěly k naplnění cílů IPRÚ v oblasti udržitelné a inteligentní mobility a mají významný dopad na každodenní fungování veřejné dopravy ve městě Karlovy Vary.

L- ZHODNOCENÍ ÚČINNOSTI VYNALOŽENÝCH FINANČNÍCH PROSTŘEDKŮ A ZHODNOCENÍ DO JAKÉ MÍRY PŘINESLY I NEPLÁNOVANÉ (POZITIVNÍ I NEGATIVNÍ) ÚČINKY

Vynaložené finanční prostředky v rámci integrovaného řešení oblasti telematiky v IPRÚ Karlovy Vary byly použity účinně, neboť vedly k dosažení konkrétních a měřitelných výsledků, které odpovídají cílům programu. Projekty zaměřené na modernizaci dopravního systému, informační infrastruktury a dispečerského řízení přinesly znatelné zlepšení v několika klíčových oblastech veřejné dopravy:

- **Zvýšení provozní efektivity** – zejména díky preferenčnímu systému a dispečinku došlo k optimalizaci provozu MHD a snížení zpoždění vozidel.
- **Zvýšení komfortu a bezpečnosti cestujících** – prostřednictvím inteligentních zastávek a kamerových systémů.
- **Zvýšení schopnosti pracovat s daty** – díky systémům pro sběr dopravních informací lze nyní lépe plánovat, vyhodnocovat a reagovat na aktuální dopravní situaci.

Projekty přinesly také **neplánované účinky**, a to jak pozitivní, tak i určité provozní komplikace:

Pozitivní neplánované účinky:

- **Zvýšená spolupráce s bezpečnostními složkami (PČR)** – kamerové systémy se staly důležitým nástrojem pro vyšetřování incidentů a posílily bezpečnostní dimenzi veřejné dopravy nad rámec původního záměru.
- **Zvýšený zájem veřejnosti o fungování MHD** – zavedení viditelných a srozumitelných prvků (inteligentní zastávky, preference, informační tabule) vedlo ke zvýšení důvěry cestujících ve veřejnou dopravu.
- **Zlepšení interních procesů DPKV** – digitalizace řízení provozu a centralizace dat napomohla zefektivnění pracovních činností i lepšímu rozhodování managementu dopravního podniku.

Negativní / provozně náročné účinky:

- **Nutnost opakovaného technického ladění systémů** – zejména u zobrazování příjezdů vozidel na inteligentních zastávkách bylo třeba řešit situace, kdy reálný čas příjezdu neodpovídal údajům zobrazovaným na panelech kvůli dopravním zácpám.
- **Komplikace s přístupem k záznamům z kamerových systémů** – nutnost fyzického stažení vozidel do depa pro získání záznamu představuje provozní zátěž, která nebyla původně očekávána.

Navzdory těmto provozním výzvám lze účinnost vynaložených prostředků hodnotit jako velmi dobrou. Projekty měly jak přímý dopad v rámci plánovaných cílů, tak vedly k rozvoji dalších, původně nezamýšlených přínosů, které zvýšily celkovou hodnotu investice pro město a jeho obyvatele.

DOPORUČENÍ

Na základě zhodnocení realizovaných projektů v oblasti telematiky v rámci IPRÚ Karlovy Vary a zkušeností z jejich provozního nasazení doporučujeme následující opatření a směry dalšího rozvoje:

- 1. Zajistit možnost vzdáleného přístupu k datům z kamerových systémů**
Pro eliminaci potřeby fyzického stažení vozidel do depa doporučujeme rozšíření technického řešení o bezpečný vzdálený přístup k záznamům (např. pomocí šifrovaného přenosu dat), čímž by se zvýšila efektivita spolupráce s bezpečnostními složkami a snížila provozní zátěž.
- 2. Průběžně aktualizovat algoritmy predikce příjezdů MHD**
Doporučujeme pokračovat v ladění a vývoji predikčních modelů tak, aby lépe reflektovaly reálné dopravní podmínky (např. zácpy, mimořádné situace) a minimalizovaly nepřesnosti zobrazovaných údajů na inteligentních zastávkách.
- 3. Rozvíjet integraci datových systémů a jejich využití v řízení mobility**
Systém sběru dopravních dat představuje silný potenciál pro další optimalizaci provozu a plánování. Doporučujeme jeho propojení s dalšími zdroji dat (např. meteorologickými, dopravními uzly v okolních obcích, parkování) a rozvoj analytických nástrojů pro strategické rozhodování.
- 4. Zohlednit zkušenosti z provozu při plánování budoucích projektů**
Je vhodné systematicky sbírat zpětnou vazbu od uživatelů i provozních pracovníků DPKV, aby nové projekty a investice lépe odpovídaly reálným potřebám a provoznímu kontextu.
- 5. Zajistit dlouhodobou udržitelnost a technickou podporu zavedených systémů**
Doporučujeme zavést mechanismy pravidelné údržby, aktualizací a technické podpory, aby byla zajištěna plná funkčnost systémů i v delším časovém horizontu, včetně zajištění kompatibility při budoucím rozšiřování.
- 6. Podporovat komunikaci s veřejností a transparentní informovanost o přínosech**
Doporučujeme pokračovat v aktivní komunikaci s cestujícími i veřejností o výhodách inteligentních systémů, aby bylo posíleno vnímání veřejné dopravy jako moderní, spolehlivé a bezpečné služby.

Opatření A2.1 Cyklostezky

A – ÚVOD

Integrované řešení oblasti se skládá z projektů:

Název a číslo projektu/název OP	Cyklostezka A2 Tašovice - Dvory CZ.06.1.37/0.0/0.0/16_046/0007302
Žadatel	Statutární město Karlovy Vary
Název ISg a opatření ISg	IPRÚ Karlovy Vary A2.1 Cyklostezky
Podpora EU	1 694 591,96 Kč
Operační program	IROP
Termín realizace projektu	8/2017 – 11/2017

Název a číslo projektu/název OP	Cyklostezka Doubský – Dvorský most CZ.06.1.37/0.0/0.0/16_046/0007301
Žadatel	Statutární město Karlovy Vary
Název ISg a opatření ISg	IPRÚ Karlovy Vary A2.1 Cyklostezky
Podpora EU	10 986 320,61 Kč
Operační program	IROP
Termín realizace projektu	10/2017 – 9/2018

Název a číslo projektu/název OP	Cyklostezka A5 Meandr Ohře – Tuhnická lávka CZ.06.1.13/0.0/0.0/16_046/0012811
Žadatel	Statutární město Karlovy Vary
Název ISg a opatření ISg	IPRÚ Karlovy Vary A2.1 Cyklostezky
Podpora EU	9 196 417,07 Kč
Operační program	IROP
Termín realizace projektu	9/2019 – 7/2020

Název a číslo projektu/název OP	Cyklostezka A6 Karlovy Vary CZ.06.1.13/0.0/0.0/16_046/0016105
Žadatel	Statutární město Karlovy Vary
Název ISg a opatření ISg	IPRÚ Karlovy Vary A2.1 Cyklostezky
Podpora EU	3 119 637,91 Kč
Operační program	IROP
Termín realizace projektu	4/2020 – 9/2020

Název a číslo projektu/název OP	Cyklostezka Chodov – Locket přes Nové Sedlo – I. CZ.06.1.13/0.0/0.0/16_046/0017244
Žadatel	Mikroregion Sokolov – východ
Název ISg a opatření ISg	IPRÚ Karlovy Vary A2.1 Cyklostezky
Podpora EU	29 586 220,70 Kč
Operační program	IROP
Termín realizace projektu	1/2017 – 6/2023

ODŮVODNĚNÍ

Cílem této případové studie je vyhodnotit přínosy a míru naplnění cílů integrovaného přístupu k rozvoji sítě cyklotras. Zaměřuje se především na postupné naplňování záměrů stanovených ve strategickém dokumentu – generelu dopravy. Důraz je kladen na to, jak se k páteřní cyklotrase postupně připojují další úseky a jaký dopad má toto rozšiřování na zvyšování bezpečnosti cyklistické dopravy.

METODOLOGIE

Případová studie byla zpracována kvalitativní metodou prostřednictvím řízeného rozhovoru s koordinátorkou oblasti a žadatelem projektu v červenci 2025. Informace o projektech byly čerpány ze systému CSSF a z pravidelných měsíčních reportů MMR.

B – VÝCHOZÍ SITUACE

Město Karlovy Vary systematicky rozvíjí síť cyklotras jako ucelený a logicky propojený systém bezpečné dopravy. Tato síť slouží nejen k dojížděcí do zaměstnání a škol, ale také k volnočasovým aktivitám obyvatel i návštěvníků. Zároveň zajišťuje lepší dostupnost veřejných institucí a turisticky atraktivních míst v rámci města a jeho okolí.

C – INTEGROVANÉ ŘEŠENÍ PROJEKTŮ

Jednotlivé projekty společně tvoří funkčně provázaný celek cyklotras, který umožňuje bezpečný pohyb nemotorovou dopravou napříč celým územím aglomerace. Výsledkem je souvislá a efektivní infrastruktura, přinášející přímé přínosy pro obyvatele i návštěvníky města.

D – CÍL PROJEKTU

Vytvořit ucelenou, bezpečnou a funkčně propojenou síť cyklotras, která slouží jako efektivní způsob přepravy po celém území aglomerace. Tato síť má:

- Zajistit bezpečné a plynulé spojení mezi jednotlivými částmi města a jeho okolím pro cyklisty.
- Podpořit udržitelnou mobilitu (zejména nemotorovou dopravu).
- Zlepšit dostupnost zaměstnání, škol, veřejných institucí i turistických cílů.
- Naplnit strategické cíle města v oblasti dopravy a životního prostředí, jak jsou definovány v generelu dopravy.

Integrované řešení tedy spočívá v koordinovaném přístupu k plánování a realizaci dílčích projektů tak, aby vytvářely smysluplnou, funkční a bezpečnou dopravní síť.

E – POPIS REALIZOVANÝCH AKTIVIT A CÍLOVÝCH SKUPIN

- **Realizované aktivity:** Vybudování úseků cyklotras navazujících na páteřní cyklostezku, které propojují aglomeraci.
- **Cílové skupiny**

Obyvatelé aglomerace a přilehlých obcí, dojíždějící za prací a službami, návštěvníci.

Kvantifikace: cca 114 tis. obyvatel aglomerace. V roce 2024 navštívilo Karlovarský kraj celkem 1,2 milionu registrovaných turistů (ČSÚ c), © 2025).

F – POPIS ŘEŠENÝCH PROBLÉMŮ

Hlavním problémem je výkup pozemků pro realizaci cyklostezek.

G – VÝSTUPY, VÝSLEDKY A KLÍČOVÉ FAKTORY K JEJICH DOSAŽENÍ

761 00 – Délka nově vybudovaných cyklostezek a cyklotras 5,825 km

762 00 – Délka rekonstruovaných stezek a cyklotras 2,198 km

764 01 – Počet parkovacích míst pro jízdní kola 9

Klíčovým prvkem integrovaného řešení je postupné napojování dalších úseků cyklotras na páteřní cyklostezku podél řeky Ohře.

H - ZHODNOCENÍ PLNĚNÍ INDIKÁTORŮ VÝSTUPU/VÝSTUPU VÝSLEDKU

Indikátory projektů se podařilo naplnit.

I a J – ZÁVĚR – ZHODNOCENÍ PLNĚNÍ CÍLŮ A DOPADU INTEGROVANÉHO ŘEŠENÍ

Realizací integrovaných projektů dochází k rozšiřování a zahušťování celé cyklistické infrastruktury, což zvyšuje její funkčnost i atraktivitu. Každé nové propojení posiluje význam celé sítě, která tak lépe plní svůj hlavní účel – umožnit bezpečnou a plynulou nemotorovou dopravu v území, a to jak pro každodenní dojíždku, tak pro rekreační využití.

K – ZHODNOCENÍ ÚČELNOSTI VYNALOŽENÝCH FINANČNÍCH PROSTŘEDKŮ

Finanční prostředky byly vzhledem k cílům projektů vynaloženy účelně a budou sloužit širokému spektru obyvatel i návštěvníků území.

L- ZHODNOCENÍ ÚČINNOSTI VYNALOŽENÝCH FINANČNÍCH PROSTŘEDKŮ A ZHODNOCENÍ DO JAKÉ MÍRY PŘINESLY I NEPLÁNOVANÉ (POZITIVNÍ I NEGATIVNÍ) ÚČINKY

Realizace integrovaného řešení, tvořeného projekty v celkové hodnotě 65 milionů korun, přinesla výrazný posun v dostupnosti a propojení jednotlivých částí karlovarské aglomerace. Finanční prostředky byly využity efektivně – výsledkem je funkční a bezpečná síť cyklotras, která významně zlepšila možnosti každodenní nemotorové dopravy i rekreačního využití cyklistiky.

Pozitivní neplánované účinky:

- Došlo ke zvýšení atraktivity území pro obyvatele i návštěvníky díky lepší prostupnosti a komfortu pohybu.
- Zvýšila se návštěvnost některých dříve méně dostupných lokalit (např. kulturní nebo přírodní cíle).
- Pozitivní dopad lze sledovat i v oblasti životního prostředí, kdy nové trasy motivují obyvatele k využívání udržitelných forem dopravy namísto automobilové.

Negativní či rizikové dopady:

- V některých případech bylo nutné řešit konfliktní situace mezi cyklisty a chodci, zejména v úsecích s omezeným prostorem.
- Vystala potřeba další údržby a správy nově vzniklé infrastruktury, což klade nároky na městský rozpočet i kapacity technických služeb.

Celkově lze konstatovat, že integrované řešení naplnilo očekávání a investované prostředky přinesly dlouhodobý a strategický přínos pro mobilitu a kvalitu života v celém území.

DOPORUČENÍ

Na základě vyhodnocení realizovaného integrovaného řešení lze formulovat následující doporučení pro další rozvoj cyklistické infrastruktury v Karlovarské aglomeraci:

1. Pokračovat v napojování dalších částí města a okolních obcí na páteřní cyklostezku Ohře, aby se síť stala ještě ucelenější a dostupnější pro širší okruh uživatelů.
2. Zohledňovat potřeby různých skupin uživatelů (každodenní dojíždějící, rodiny s dětmi, senioři, turisté) při návrhu tras a souvisejících prvků jako jsou odpočívadla, osvětlení nebo značení.
3. Zajistit pravidelnou údržbu a obnovu infrastruktury, aby byla dlouhodobě bezpečná, komfortní a udržitelná.
4. Zvýšit informovanost veřejnosti o možnostech využívání cyklotras například prostřednictvím digitálních map, navigace nebo propagačních kampaní.
5. Sledovat dopady a sbírat zpětnou vazbu, včetně neplánovaných efektů, a na jejich základě průběžně upravovat strategii rozvoje cyklistické dopravy.
6. Zvažovat doplnění doprovodných opatření, například v podobě bezpečnostních prvků v místech se smíšeným provozem nebo zklidněním dopravy v kritických úsecích.

Tato doporučení přispějí k dalšímu posilování role cyklodopravy jako bezpečné, ekologické a plnohodnotné součásti městské mobility.

Opatření B2.1 Školy

A – ÚVOD

Integrované řešení oblasti se skládá z projektů:

Název a číslo projektu/název OP	Modernizace jazykové výuky na GaSOŠ Chodov CZ.06.2.67/0.0/0.0/16_067/0006604
Žadatel	Chodov, Komenského 273
Název ISg a opatření ISg	IPRÚ Karlovy Vary B2.1 Školy
Podpora EU	3 026 167,91 Kč
Operační program	IROP
Termín realizace projektu	6/2018 – 9/2018

Název a číslo projektu/název OP	Modernizace chemické laboratoře CZ.06.2.67/0.0/0.0/16_067/0006606
Žadatel	Gymnázium Ostrov, p.o.
Název ISg a opatření ISg	IPRÚ Karlovy Vary B2.1 Školy
Podpora EU	3 402 833,05 Kč
Operační program	IROP
Termín realizace projektu	6/2017 – 9/2018

Název a číslo projektu/název OP	ZŠ Nová Role – multimediální a jazyková učebna CZ.06.2.67/0.0/0.0/16_067/0006327
Žadatel	Město Nová Role
Název ISg a opatření ISg	IPRÚ Karlovy Vary B2.1 Školy
Podpora EU	2 913 085,91 Kč
Operační program	IROP
Termín realizace projektu	5/2017 – 10/2018

Název a číslo projektu/název OP	ZŠ Karlovy Vary Poštovní 19 – Příroda mého okolí (učebna chemie a kabinet včetně schodišťové plošiny) CZ.06.2.67/0.0/0.0/16_067/0006076
Žadatel	Statutární město Karlovy Vary
Název ISg a opatření ISg	IPRÚ Karlovy Vary B2.1 Školy
Podpora EU	2 391 303,58 Kč
Operační program	IROP
Termín realizace projektu	7/2017 – 12/2017

Ex-post evaluace IPRÚ Karlovy Vary pro období 2014–2020

Název a číslo projektu/název OP	ZŠ Kolová – stavební úpravy CZ.06.2.67/0.0/0.0/16_067/0006165
Žadatel	Základní škola Kolová 97, 360 01
Název ISg a opatření ISg	IPRÚ Karlovy Vary B2.1 Školy
Podpora EU	1 861 752,13 Kč
Operační program	IROP
Termín realizace projektu	1/2017 – 6/2018

Název a číslo projektu/název OP	Karlovy Vary ZŠ Truhlářská budova odborné učebny (dílny) CZ.06.2.67/0.0/0.0/16_067/0008920
Žadatel	Základní škola Karlovy Vary, Truhlářská 19
Název ISg a opatření ISg	IPRÚ Karlovy Vary B2.1 Školy
Podpora EU	4 182 372,30 Kč
Operační program	IROP
Termín realizace projektu	4/2018 – 12/2018

Název a číslo projektu/název OP	Karlovy Vary ZŠ Truhlářská budova Školní 9A – odborné učebny (polytechnická a přírodní vědy a multifunkční učebna) CZ.06.2.67/0.0/0.0/16_067/0010547
Žadatel	Základní škola Karlovy Vary, Školní 9A
Název ISg a opatření ISg	IPRÚ Karlovy Vary B2.1 Školy
Podpora EU	6 583 034,00 Kč
Operační program	IROP
Termín realizace projektu	4/2018 – 2/2019

Název a číslo projektu/název OP	Komplexní modernizace odborných učeben s ohledem na sociální inkluzi CZ.06.2.67/0.0/0.0/16_067/0011311
Žadatel	Město Chodov
Název ISg a opatření ISg	IPRÚ Karlovy Vary B2.1 Školy
Podpora EU	6 796 888,69 Kč
Operační program	IROP
Termín realizace projektu	1/2017 – 12/2019

Název a číslo projektu/název OP	Karlovy Vary, ZŠ Jazyků – učebna polytechniky a společná učebna fyziky a chemie, včetně kabinetů CZ.06.2.67/0.0/0.0/16_067/0011968
Žadatel	Statutární město Karlovy Vary
Název ISg a opatření ISg	IPRÚ Karlovy Vary B2.1 Školy
Podpora EU	2 549 999,98 Kč
Operační program	IROP
Termín realizace projektu	10/2018 – 12/2019

Ex-post evaluace IPRÚ Karlovy Vary pro období 2014–2020

Název a číslo projektu/název OP	Karlovy Vary ZŠ 1. máje – učebna přírodopisu CZ.06.2.67/0.0/0.0/16_067/0011967
Žadatel	Základní škola Karlovy Vary, 1. máje
Název ISg a opatření ISg	IPRÚ Karlovy Vary B2.1 Školy
Podpora EU	1 319 552,39 Kč
Operační program	IROP
Termín realizace projektu	10/2018 – 12/2019

Název a číslo projektu/název OP	Modernizace učeben pro strojírenské obory
Žadatel	SPŠ Ostrov p.o. CZ.06.2.67/0.0/0.0/16_067/0011510
Název ISg a opatření ISg	IPRÚ Karlovy Vary B2.1 Školy
Podpora EU	3 777 400,00 Kč
Operační program	IROP
Termín realizace projektu	1/2019 – 9/2019

Název a číslo projektu/název OP	Kompetenční centrum pro 3D, rozšíření 3D laboratoře CZ.06.2.67/0.0/0.0/16_067/0011542
Žadatel	Gymnázium Ostrov p.o.
Název ISg a opatření ISg	IPRÚ Karlovy Vary B2.1 Školy
Podpora EU	5 176 896,04 Kč
Operační program	IROP
Termín realizace projektu	1/2019 – 9/2019

Název a číslo projektu/název OP	Modernizace infrastruktury SŠ logistické CZ.06.2.67/0.0/0.0/16_067/0011551
Žadatel	Střední škola logistická Dalovice p.o.
Název ISg a opatření ISg	IPRÚ Karlovy Vary B2.1 Školy
Podpora EU	1 890 548,74 Kč
Operační program	IROP
Termín realizace projektu	3/2018 – 9/2019

Název a číslo projektu/název OP	Karlovy Vary, ZŠ Jazyků – odborná učebna 3.NP CZ.06.2.67/0.0/0.0/16_067/0015144
Žadatel	ZŠ Karlovy Vary, Libušina 1032/31
Název ISg a opatření ISg	IPRÚ Karlovy Vary B2.1 Školy
Podpora EU	1 094 902,92 Kč
Operační program	IROP
Termín realizace projektu	10/2018 – 1/2021

Ex-post evaluace IPRÚ Karlovy Vary pro období 2014–2020

Název a číslo projektu/název OP	Stavební úpravy ZŠ Loket CZ.06.2.67/0.0/0.0/16_067/0016007
Žadatel	Město Loket
Název ISg a opatření ISg	IPRÚ Karlovy Vary B2.1 Školy
Podpora EU	5 100 000,00 Kč
Operační program	IROP
Termín realizace projektu	1/2020 – 3/2021

Název a číslo projektu/název OP	ZŠ – modernizace učeben IT a AJ pro 1. stupeň CZ.06.2.67/0.0/0.0/16_067/0017502
Žadatel	Město Nová Role
Název ISg a opatření ISg	IPRÚ Karlovy Vary B2.1 Školy
Podpora EU	1 828 660,67 Kč
Operační program	IROP
Termín realizace projektu	2/2021 – 6/2023

Název a číslo projektu/název OP	Infrastruktura ZŠ – Hroznětín – Multimediální učebna CZ.06.2.67/0.0/0.0/16_067/0017525
Žadatel	Město Hroznětín
Název ISg a opatření ISg	IPRÚ Karlovy Vary B2.1 Školy
Podpora EU	2 586 431,40 Kč
Operační program	IROP
Termín realizace projektu	9/2021 – 6/2023

Název a číslo projektu/název OP	Karlovy Vary, ZŠ Konečná – učebna chemie, laboratoř a kabinet včetně vybavení – 4 NP CZ.06.2.67/0.0/0.0/16_067/0017514
Žadatel	Statutární město Karlovy Vary
Název ISg a opatření ISg	IPRÚ Karlovy Vary B2.1 Školy
Podpora EU	6 296 399,70 Kč
Operační program	IROP
Termín realizace projektu	3/2021 – 6/2023

Název a číslo projektu/název OP	Karlovy Vary, ZŠ Truhlářská – žákovská kuchyňka a venkovní učebna přírodních věd CZ.06.2.67/0.0/0.0/16_067/0017515
Žadatel	Statutární město Karlovy Vary
Název ISg a opatření ISg	IPRÚ Karlovy Vary B2.1 Školy
Podpora EU	7 339 181,30 Kč
Operační program	IROP
Termín realizace projektu	3/2021 – 6/2023

Název a číslo projektu/název OP	Modernizace učeben v budově ZŠ CZ.06.2.67/0.0/0.0/16_067/0017541
Žadatel	Město Nejdek
Název ISg a opatření ISg	IPRÚ Karlovy Vary B2.1 Školy
Podpora EU	7 647 942,15 Kč
Operační program	IROP
Termín realizace projektu	6/2021 – 6/2023

Název a číslo projektu/název OP	Modernizace učeben v budově ZŠ Nejdek náměstí Karla IV. CZ.06.2.67/0.0/0.0/16_067/0017540
Žadatel	Město Nejdek
Název ISg a opatření ISg	IPRÚ Karlovy Vary B2.1 Školy
Podpora EU	9 775 000,00 Kč
Operační program	IROP
Termín realizace projektu	6/2021 – 6/2023

Název a číslo projektu/název OP	ZŠ Kolová CZ.06.2.67/0.0/0.0/16_067/0017529
Žadatel	Obec kolová
Název ISg a opatření ISg	IPRÚ Karlovy Vary B2.1 Školy
Podpora EU	11 900 000,00 Kč
Operační program	IROP
Termín realizace projektu	10/2021 – 6/2023

ODŮVODNĚNÍ

Cílem realizace této případové studie je zhodnotit přínosy integrovaného řešení zaměřeného na zlepšení podmínek ve vzdělávací infrastruktuře. Studie se soustředí na míru naplnění strategických cílů města v oblasti školství, zejména pokud jde o dostupnost, kvalitu a bezpečnost vzdělávacích zařízení.

Zvláštní důraz je kladen na zvyšování inkluzivnosti, digitalizace výuky a celkové atraktivity vzdělávacího prostředí.

METODOLOGIE

Případová studie byla zpracována kvalitativní metodou prostřednictvím řízeného rozhovoru s koordinátorkou oblasti a vybranými řediteli škol v červenci 2025. Informace o projektu byly čerpány ze systému CSSF a z pravidelných měsíčních reportů MMR.

B – VÝCHOZÍ SITUACE

Území Karlovarského kraje, jako strukturálně postižený region, dlouhodobě čelí výzvám spojeným s nedostatkem kvalifikované pracovní síly a s nižší úrovní vzdělání obyvatelstva ve srovnání s ostatními regiony ČR. Kvalita vzdělávací infrastruktury a vybavenosti škol neodpovídá současným nárokům na moderní a inkluzivní výuku. Mnohé školy postrádají odpovídající technické zázemí, odborné učebny, digitální technologie či bezbariérový přístup. Nedostatečné podmínky pro kvalitní vzdělávání omezují rozvoj lidských zdrojů, které jsou klíčové pro budoucí ekonomickou a sociální stabilitu regionu. Potřeba systematických investic

do vzdělávací infrastruktury je proto zásadní nejen pro zajištění rovného přístupu ke kvalitnímu vzdělávání, ale také pro posílení konkurenceschopnosti regionu jako celku.

Cílem integrovaného přístupu je překonat tyto strukturální bariéry prostřednictvím koordinovaných projektů, které podpoří rozvoj školských zařízení a vytvoří odpovídající podmínky pro rozvoj kompetencí dětí a mládeže v souladu s požadavky 21. století.

C – INTEGROVANÉ ŘEŠENÍ PROJEKTŮ

Integrované řešení v oblasti školství bylo navrženo jako soubor vzájemně provázaných investic, jejichž cílem je zásadní modernizace vzdělávací infrastruktury a vytvoření kvalitních podmínek pro výuku odpovídající požadavkům současného i budoucího trhu práce. Projekty byly realizovány napříč několika školami a stupni vzdělávání a jejich výstupy dohromady tvoří funkčně ucelený systém podpory přírodovědného, technického, jazykového i praktického vzdělávání.

V rámci tohoto integrovaného řešení došlo mimo jiné k:

- modernizaci odborných učeben – například jazykových učeben, multimediálních tříd, laboratoří chemie, fyziky, přírodních věd a polytechniky,
- vybudování nových výukových prostor – včetně učeben pro zeměpis, matematiku, informatiku a přírodopis,
- vylepšení praktického zázemí – jako jsou odborné dílny, vybavení pro výuku nástrojařů, laboratoře pro kontrolu a měření ve strojírenství, nebo venkovní kuchyňka pro praktickou výuku,
- zajištění konektivity a připojení k internetu – pro podporu digitální gramotnosti a moderních výukových metod,
- zlepšení přístupnosti škol – bezbariérové úpravy včetně výtahů, bezbariérových propojení podlaží a úprav kabinetů i zázemí učeben.

Projekty tak společně pokrývají celé spektrum potřeb – od teoretické výuky, přes praktický výcvik až po inkluzivní přístup k žákům se speciálními potřebami. Díky jejich vzájemné návaznosti vznikla komplexní a moderní vzdělávací infrastruktura, která zvyšuje kvalitu výuky, podporuje rovné příležitosti a připravuje žáky na uplatnění v technických, přírodovědných i jazykově orientovaných oborech.

D – CÍL PROJEKTU

Cílem integrovaného řešení v oblasti školství je vytvořit moderní, inkluzivní a kvalitně vybavené vzdělávací prostředí, které odpovídá požadavkům současné výuky a podporuje rozvoj klíčových kompetencí žáků.

Hlavní důraz je kladen na:

- zvýšení kvality výuky přírodovědných, technických, jazykových a digitálních předmětů,
- rozvoj praktických dovedností a odborných kompetencí pro uplatnění na trhu práce,
- odstranění bariér v přístupu ke vzdělávání prostřednictvím bezbariérových úprav,
- rovné příležitosti pro všechny žáky bez ohledu na jejich zázemí nebo speciální potřeby,
- zajištění moderního technického a didaktického vybavení, včetně konektivity, potřebného pro zavádění inovativních metod výuky.

Integrovaný přístup zajišťuje, že jednotlivé projekty nejsou izolované, ale navzájem se doplňují a přispívají ke společnému cíli – systematickému zlepšení vzdělávacích podmínek ve strukturálně postiženém regionu.

E – POPIS REALIZOVANÝCH AKTIVIT A CÍLOVÝCH SKUPIN

Realizované aktivity:

V rámci integrovaného řešení v oblasti školství byla realizována široká škála aktivit, které přispěly k modernizaci vzdělávací infrastruktury, zajištění rovného přístupu ke kvalitnímu vzdělávání a rozvoji odborných i klíčových kompetencí žáků. Mezi hlavní realizované aktivity patří:

1. Modernizace a výstavba odborných učeben

- Jazykové učebny, učebny informatiky, multimediální učebny
- Chemická laboratoř, učebny fyziky, přírodních věd, polytechniky a matematiky
- Multifunkční učebny pro přírodovědné a technické předměty
- Učebny pro zeměpis, přírodopis a odborný výcvik (např. obor Nástrojař)

2. Zajištění technického a didaktického vybavení

- Moderní nábytek, výukové pomůcky a technologie odpovídající požadavkům současné výuky
- Laboratorní vybavení pro přírodní vědy, měřicí technika pro strojírenský výcvik
- Digitální technologie a interaktivní výukové prostředky

3. Zlepšení digitální infrastruktury

- Zavedení vysokorychlostního připojení k internetu
- Zajištění konektivity pro výuku a digitální vybavenost učeben

4. Stavební úpravy školních objektů

- Úpravy a přístavby učeben
- Vestavba nových prostor
- Zřízení nových kabinetů pro pedagogy
- toalety

5. Zajištění bezbariérového přístupu

- Vybudování výtahů, ramp a bezbariérových propojení mezi podlažími
- Úpravy vstupů a vnitřních prostor pro zajištění přístupu osobám se zdravotním znevýhodněním

Tyto aktivity byly realizovány ve vzájemné návaznosti, a díky tomu vytvořily funkční a moderní prostředí podporující kvalitní výuku, rozvoj potenciálu žáků a inkluzivní přístup ke vzdělávání v regionu s omezenou dostupností kvalitních školních zařízení.

Cílové skupiny

Integrované řešení je zaměřeno na široké spektrum cílových skupin, které se podílejí na vzdělávacím procesu nebo z něj čerpají přímé přínosy. Mezi hlavní cílové skupiny patří:

- Žáci a studenti – hlavní uživatelé modernizované infrastruktury, pro které jsou vytvářeny kvalitní, bezpečné a podnětné podmínky pro rozvoj znalostí, dovedností a kompetencí potřebných pro další studium i uplatnění na trhu práce.

- Osoby se speciálními vzdělávacími potřebami – děti a mladí lidé, kteří díky bezbariérovému řešení a inkluzivnímu přístupu získávají rovný přístup ke vzdělávání a individuální podporu.
- Osoby sociálně vyloučené a osoby ohrožené sociálním vyloučením – zejména žáci a studenti z nepodnětného prostředí, pro které je kvalitní vzdělání klíčovým nástrojem k překonání sociálních bariér a k posílení šancí na plnohodnotné uplatnění ve společnosti.
- Pedagogičtí pracovníci – učitelé a vychovatelé, kterým modernizace přináší lepší podmínky pro práci, inovativní výukové nástroje a prostředí podporující profesní rozvoj.
- Pracovníci a dobrovolníci organizací působících v oblasti vzdělávání nebo asistenčních služeb – například asistenti pedagoga, školní psychologové, pracovníci neziskových organizací či dalších podpůrných služeb, jejichž zapojení je klíčové pro komplexní rozvoj a podporu vzdělávání všech cílových skupin.

Tímto komplexním zacílením je zajištěn rovný přístup ke kvalitnímu vzdělávání pro všechny bez ohledu na věk, zázemí nebo individuální potřeby.

Kvantifikace: Celkový počet žáků základních škol v loňském školním roce 2024 byl 953 tisíc, což je o 99 tisíc více než před pěti lety. Na středních školách bylo v loňském školním roce 424 tisíc žáků, přičemž 31 % z nich byli studenti gymnázií (ČSÚ b), © 2025).

F – POPIS ŘEŠENÝCH PROBLÉMŮ

Při realizaci projektů v oblasti školství se v praxi opakovaně objevily specifické komplikace, které ovlivnily jak časový harmonogram, tak efektivitu vynaložených prostředků.

Jedním z nejzásadnějších problémů jsou časové limity pro realizaci stavebních a technických úprav, které musí proběhnout v době letních prázdnin, aby nenarušily běžný chod výuky. Tato podmínka výrazně omezuje manévrovací prostor při přípravě i provádění zakázek – výběrová řízení na dodavatele musí být dokončena s velkým předstihem, což je často obtížně slučitelné s dynamickým vývojem cen a kapacit stavebních firem. Výsledkem je tlak na rychlost, který může ovlivnit kvalitu provedení nebo vést k omezené konkurenci v soutěžích.

Problémem při soutěžení veřejných zakázek je také tlak na co nejnižší soutěženou cenu, která se v praxi projevuje použitím nejlevnějších materiálů, které se rychle opotřebí, nebo postrádají kvalitní zpracování, což vede k dalším nákladům na udržitelnost výstupů projektu.

Dalším problémem jsou neadekvátní požadavky na bezbariérovost, které jsou sice z formálního hlediska oprávněné, ale v některých případech neodpovídají reálným potřebám konkrétní školy. Například dochází k pořízení zdvihacích plošin nebo výtahů v objektech, kde dlouhodobě nestudují žádní žáci s omezenou schopností pohybu. Tyto investice pak zůstávají nevyužité, zatímco chybí prostředky na jiná, více potřebná opatření.

Výzvou je také sladění projektových požadavků s každodenní školní praxí – například správné navržení multifunkčních učeben tak, aby odpovídaly nejen standardům výzvy, ale i reálným potřebám vyučujících a dětí.

Z těchto důvodů je při plánování a realizaci školských projektů nutné věnovat zvýšenou pozornost časovému plánování, reálnému posouzení potřeb školy a flexibilitě při nastavování povinných prvků, zejména pokud se jedná o malotřídní nebo specifické typy škol.

G – VÝSTUPY, VÝSLEDKY A KLÍČOVÉ FAKTORY K JEJICH DOSAŽENÍ

Výstupy projektů v rámci integrovaného řešení v oblasti školství představují konkrétní realizované prvky, které přispěly k modernizaci vzdělávací infrastruktury a zlepšení podmínek pro výuku. Mezi hlavní výstupy patří:

- Modernizace a vybavení více než desítky odborných učeben (jazykové, přírodovědné, polytechnické, ICT, multimediální).
- Zřízení nových prostor pro výuku včetně venkovní kuchyňky a praktických dílen.
- Zavedení vysokorychlostního internetu a zajištění konektivity učeben.
- Bezbariérové úpravy včetně výtahů a přístupových prvků.
- Zřízení a vybavení kabinetů a zázemí pro pedagogy.
- Laboratoře a výuková zařízení pro odborný výcvik (např. nástrojař, měření ve strojírenství).

Výsledky těchto výstupů jsou patrné v několika rovinách:

- Zvýšení kvality výuky díky moderním výukovým prostorům a vybavení.
- Lepší přístup ke vzdělání pro všechny žáky, včetně žáků se speciálními potřebami.
- Rozvoj praktických a odborných dovedností, které posilují uplatnitelnost absolventů.
- Zvýšená motivace žáků i pedagogů, díky atraktivnějšímu vzdělávacímu prostředí.
- Podpora sociální soudržnosti, zejména v územích s vyšším podílem sociálně znevýhodněných skupin.

Klíčové faktory, které přispěly k dosažení těchto výsledků:

- Konceptní přístup a koordinace projektů v rámci integrovaného řešení – díky provázanosti projektů bylo dosaženo synergických efektů.
- Dobrá spolupráce zřizovatelů, škol a dodavatelů, která umožnila realizaci i v časově omezeném období prázdnin.
- Přesná identifikace potřeb jednotlivých škol, která zajistila, že výstupy odpovídaly skutečným požadavkům na moderní výuku.
- Flexibilita při řešení neplánovaných situací během realizace (např. výkyvy cen nebo stavební komplikace).
- Zaměření nejen na technické vybavení, ale i na přístupnost a inkluzi, což zajišťuje dlouhodobý přínos pro širokou cílovou skupinu.

Díky těmto faktorům se podařilo vytvořit moderní, funkční a dostupné prostředí, které výrazně přispívá k posílení kvality a rovnosti vzdělávání ve strukturálně postiženém regionu.

H - ZHODNOCENÍ PLNĚNÍ INDIKÁTORŮ VÝSTUPU/VÝSTUPU VÝSLEDKU

V rámci integrovaného řešení v oblasti školství byly stanovené indikátory, což potvrzuje efektivitu a územní dopad realizovaných investic.

- **Indikátor 500 00 – Počet podpořených vzdělávacích zařízení:**
Cílová hodnota 25 byla dosažena. Projekty byly realizovány ve 25 vzdělávacích zařízeních různých typů (základní školy, střední školy, odborná učiliště), čímž bylo zajištěno pokrytí celého spektra potřeb vzdělávací infrastruktury.
- **Indikátor 500 01 – Kapacita podporovaných zařízení péče o děti nebo vzdělávacích zařízení:**
Cílová hodnota 3 887 byla rovněž naplněna. Modernizovaná a nově vybavená zařízení nyní umožňují zajištění kvalitního vzdělání pro téměř čtyři tisíce dětí a žáků v celé aglomeraci. Projekty přispěly nejen k udržení stávajících kapacit, ale také k jejich kvalitativnímu zhodnocení.

- **Celková alokace:**

S celkovou alokací ve výši 126 130 000 Kč byly finanční prostředky efektivně rozprostřeny napříč územím celé aglomerace. Tato územní rovnováha přispěla k rovnoměrnému rozvoji a ke snižování rozdílů mezi centrálními a okrajovými částmi regionu.

Prostřednictvím naplnění těchto indikátorů došlo k systémovému posílení vzdělávací sítě, ke zlepšení přístupu ke kvalitnímu vzdělávání a k podpoře dlouhodobě udržitelného rozvoje lidského kapitálu v regionu.

I a J – ZÁVĚR – ZHODNOCENÍ PLNĚNÍ CÍLŮ A DOPADU INTEGROVANÉHO ŘEŠENÍ

Integrované řešení v oblasti školství naplnilo stanovené cíle v plném rozsahu a prokázalo svou efektivitu z hlediska věcného, finančního i územního dopadu. Díky souboru koordinovaných projektů se podařilo významně modernizovat vzdělávací infrastrukturu, zvýšit kvalitu výuky a vytvořit podmínky pro inkluzivní, dostupné a moderní vzdělávání pro všechny cílové skupiny. Plánované výstupy a indikátory byly dosaženy – bylo podpořeno 25 vzdělávacích zařízení s kapacitou téměř 4 000 žáků, a to za celkovou investici přesahující 126 milionů Kč. Investice byly rozprostřeny rovnoměrně po celém území aglomerace, čímž přispěly ke snižování regionálních rozdílů a podpoře strukturálně znevýhodněných lokalit.

Dopady řešení lze hodnotit jako dlouhodobé a systémové – zvýšila se úroveň odborného a technického vzdělávání, byly odstraněny fyzické i sociální bariéry ve vzdělávání a posílena atraktivita škol pro žáky, pedagogy i rodiče. Zároveň vzniklo prostředí, které motivuje k rozvoji kompetencí žáků v souladu s požadavky současné společnosti a pracovního trhu.

Z hlediska přenositelnosti lze integrovaný přístup hodnotit jako příklad dobré praxe – ukazuje, že cílená koordinace projektů v jednom tematickém a územním rámci přináší vyšší efekt, než izolované investice. Pro budoucnost se jeví jako klíčové navázat na tuto logiku, dále rozvíjet infrastrukturu a podporovat udržitelný rozvoj lidského kapitálu ve všech typech školských zařízení.

K – ZHODNOCENÍ ÚČELNOSTI VYNALOŽENÝCH FINANČNÍCH PROSTŘEDKŮ

Vynaložené finanční prostředky ve výši 126 130 000 Kč byly použity účelně, cíleně a v souladu s potřebami vzdělávací infrastruktury v území aglomerace. Realizované investice přinesly hmatatelné zlepšení materiálního a technického zázemí škol a významně přispěly ke zvýšení kvality a dostupnosti vzdělávání v celém regionu.

Vzhledem k rozsahu realizovaných projektů – zahrnujících modernizaci odborných učeben, zajištění konektivity, bezbariérových úprav i vybavení pro praktické vyučování – lze říci, že prostředky byly alokovány systémově, a nikoliv nahodile. Byly využity nejen na stavební úpravy, ale také na pořízení technologií a výukových pomůcek, které mají dlouhodobý přínos pro žáky, pedagogy i celé vzdělávací instituce.

Účelnost výdajů potvrzuje i skutečnost, že projekty byly rovnoměrně rozprostřeny napříč územím aglomerace, čímž došlo k vyrovnání rozdílů mezi centrálními a periferními oblastmi. Investice zároveň respektovaly specifika jednotlivých škol a reagovaly na jejich reálné potřeby. Lze konstatovat, že finanční prostředky byly vynaloženy hospodárně, efektivně a v přímé vazbě na stanovené cíle a potřeby školství v regionu.

L- ZHODNOCENÍ ÚČINNOSTI VYNALOŽENÝCH FINANČNÍCH PROSTŘEDKŮ A ZHODNOCENÍ DO JAKÉ MÍRY PŘINESLY I NEPLÁNOVANÉ (POZITIVNÍ I NEGATIVNÍ) ÚČINKY

Finanční prostředky ve výši 126 130 000 Kč byly v rámci integrovaného řešení využity účinně a cíleně, s přímým dopadem na kvalitu vzdělávání a dostupnost moderní výukové infrastruktury. Realizované projekty splnily své hlavní cíle, a to jak z hlediska dosažených indikátorů, tak z pohledu reálného přínosu pro cílové skupiny.

Účinnost investic se projevila zejména ve:

- zvýšení kapacity a vybavenosti škol,
- rozšíření přístupu ke kvalitnímu a prakticky orientovanému vzdělávání,
- zlepšení digitální připravenosti škol,
- odstranění fyzických bariér pro žáky se speciálními potřebami.

Kromě plánovaných přínosů se objevily také neplánované pozitivní účinky, například:

- Zvýšení motivace žáků a učitelů díky atraktivnějšímu prostředí a moderním pomůckám,
- Navýšení zájmu o technické a přírodovědné obory, které byly dříve podceňované,
- Posílení spolupráce mezi školami v regionu, sdílení dobré praxe a zkušeností s modernizací výuky,
- Zlepšení image škol v očích rodičů i veřejnosti, což může mít pozitivní dopad na spádovost a dlouhodobou udržitelnost zařízení.

Na druhé straně se vyskytly i neplánované negativní dopady, zejména:

- Zavádění bezbariérových prvků bez reálného využití – např. instalace zdvihacích plošin v objektech, kde dlouhodobě není evidován žádný žák s pohybovým omezením, což vede k neefektivnímu využití části investic,
- Napjaté časové harmonogramy – kvůli nutnosti realizovat většinu stavebních prací během letních prázdnin vznikal tlak na soutěžení zakázek, dodavatelské kapacity i cenovou optimalizaci, což mohlo ovlivnit flexibilitu a kvalitu v některých případech.

Celkově však lze účinnost vynaložených prostředků hodnotit jako vysokou, neboť projekty vedly k výraznému zlepšení podmínek pro výuku, odstranění dlouhodobých nedostatků a vytvoření udržitelného rámce pro další rozvoj školství v regionu. Neplánované dopady, především pozitivní, potvrdily přidanou hodnotu integrovaného přístupu.

DOPORUČENÍ

Na základě realizace, výsledků a vyhodnocení integrovaného řešení v oblasti školství lze formulovat následující doporučení pro budoucí projekty a strategické řízení rozvoje vzdělávací infrastruktury v území:

1. Zachovat integrovaný a koncepční přístup

Koordinace více projektů v tematicky i územně propojeném rámci se osvědčila jako účinný nástroj pro dosažení vyšší efektivity a synergických přínosů. Doporučuje se tento přístup dále rozvíjet i v budoucích investičních cyklech.

2. Lépe plánovat časovou realizaci

Doporučuje se přizpůsobit výzvy a projektové podmínky realitě školního provozu – zejména časovým omezením letních prázdnin – a umožnit větší flexibilitu při výběrových řízeních a realizaci stavebních úprav.

3. Zvážit skutečné potřeby při bezbariérových úpravách

Při povinných inkluzivních prvcích (např. plošiny, výtahy) je vhodné zohlednit reálnou

situaci školy, aby nedocházelo k investicím, které nebudou využity. Doporučuje se možnost individuálního posouzení přiměřenosti opatření.

4. Posílit udržitelnost investic

Doporučuje se plánovat projekty s ohledem na dlouhodobou správu, údržbu a další využití nově pořízeného vybavení i infrastruktury, včetně zajištění dostatečných provozních kapacit.

5. Podpořit sdílení dobré praxe mezi školami

Vzájemné předávání zkušeností mezi školami, které prošly modernizací, může usnadnit přípravu budoucích projektů a přispět ke zvyšování kvality vzdělávání v celém regionu.

6. Zapojit pedagogické pracovníky do projektového plánování

Aktivní účast učitelů a vedení škol v plánovací fázi projektů zajišťuje lepší naplnění praktických potřeb výuky a zvyšuje smysluplnost a využitelnost investic.

Tato doporučení mohou přispět k dalšímu zkvalitňování školského prostředí, efektivnějšímu využití veřejných prostředků a posílení vzdělávacího systému jako nástroje rozvoje lidského kapitálu v regionu.

Opatření B2.2 Zaměstnanost IPRÚ KV

A – ÚVOD

Integrované řešení oblasti se skládá z projektů:

Název a číslo projektu/název OP	Na cestě k úspěchu I.
Žadatel	Mateřské centrum Karlovy Vary
Název ISg a opatření ISg	IPRÚ Karlovy Vary B2.2 Zaměstnávání
Podpora EU	11 828 945,10 Kč
Operační program	OPZ
Termín realizace projektu	1/2018 – 9/2017

Název a číslo projektu/název OP	Na cestě k úspěchu II.
Žadatel	Mateřské centrum Karlovy Vary
Název ISg a opatření ISg	IPRÚ Karlovy Vary B2.2 Zaměstnávání
Podpora EU	7 715 090,87 Kč
Operační program	OPZ
Termín realizace projektu	11/2019 – 12/2022

Název a číslo projektu/název OP	Lepší přístup k zaměstnání pro osoby do 25 let
Žadatel	Studujte.cz, o.p.s. Malé nám. 458/12, Praha 1
Název ISg a opatření ISg	IPRÚ Karlovy Vary B2.2 Zaměstnávání
Podpora EU	5 503 215,75 Kč
Operační program	OPZ
Termín realizace projektu	10/2017 – 9/2019

Název a číslo projektu/název OP	Zpět do práce
Žadatel	Bludiště z.s., Nám., Dr. Horákové 1201, Karl. V.
Název ISg a opatření ISg	IPRÚ Karlovy Vary B2.2 Zaměstnávání
Podpora EU	5 797 746,75 Kč
Operační program	OPZ
Termín realizace projektu	2/2018 – 1/2021

Název a číslo projektu/název OP	Společně na trh práce
Žadatel	OMNI TEMPORE o.p.s., Báňská 287, Most
Název ISg a opatření ISg	IPRÚ Karlovy Vary B2.2 Zaměstnávání
Podpora EU	8 474 500,00 Kč
Operační program	OPZ
Termín realizace projektu	7/2018 – 6/2021

Ex-post evaluace IPRÚ Karlovy Vary pro období 2014–2020

Název a číslo projektu/název OP	Akord
Žadatel	OMNI TEMPORE o.p.s., Báňská 287, Most
Název ISg a opatření ISg	IPRÚ Karlovy Vary B2.2 Zaměstnávání
Podpora EU	8 160 499,70 Kč
Operační program	OPZ
Termín realizace projektu	1/2019 – 12/2021

Název a číslo projektu/název OP	Cesta
Žadatel	OMNI TEMPORE o.p.s., Báňská 287, Most
Název ISg a opatření ISg	IPRÚ Karlovy Vary B2.2 Zaměstnávání
Podpora EU	16 132 359,61 Kč
Operační program	OPZ
Termín realizace projektu	7/2019 – 6/2022

Název a číslo projektu/název OP	Práce pro postižené v aglomeraci KV
Žadatel	4BL z.s. Bělehradská 568/92, Praha 2
Název ISg a opatření ISg	IPRÚ Karlovy Vary B2.2 Zaměstnávání
Podpora EU	6 551 205,00 Kč
Operační program	OPZ
Termín realizace projektu	1/2019 – 12/2021

Název a číslo projektu/název OP	Získej praxi v aglomeraci KV
Žadatel	4BL z.s., Bělehradská 568/92, Praha 2
Název ISg a opatření ISg	IPRÚ Karlovy Vary B2.2 Zaměstnávání
Podpora EU	8 424 609,00 Kč
Operační program	OPZ
Termín realizace projektu	9/2019 – 8/2022

Název a číslo projektu/název OP	Cílená podpora rodičů s dětmi
Žadatel	Cesta zpět z.s., Lesní 199, 270 61 Lány
Název ISg a opatření ISg	IPRÚ Karlovy Vary B2.2 Zaměstnávání
Podpora EU	7 962 009,50Kč
Operační program	OPZ
Termín realizace projektu	10/2018 – 9/2021

Název a číslo projektu/název OP	Krok správným směrem
Žadatel	Bfz o.p.s, Provaznická 425/16, 350 02 Cheb
Název ISg a opatření ISg	IPRÚ Karlovy Vary B2.2 Zaměstnávání
Podpora EU	7 962 009,50Kč
Operační program	OPZ
Termín realizace projektu	10/2018 – 9/2021

ODŮVODNĚNÍ

Cílem zpracování případové studie je reflexe dopadů integrovaného řešení v oblasti sociální práce na území Karlovarského kraje. Nositel IPRÚ Karlovy Vary v rámci opatření zaměřeného na zaměstnanost usiloval o podporu co nejširšího spektra cílových skupin. Zajímá ho proto rozsah a význam dopadu všech 11 projektů, které byly v rámci tohoto opatření podpořeny.

METODOLOGIE

Případová studie byla zpracována kvalitativní metodou prostřednictvím řízených telefonických rozhovorů s projektovými manažery. Individuální expertní rozhovory probíhaly v červenci 2025. Kontakty na manažery byly získány z podaných žádostí o podporu nebo dohledány na webových stránkách příslušných subjektů. Informace o jednotlivých projektech byly čerpány ze systému CSSF a z pravidelných ročních zpráv OPZ. Doplnujícími zdroji byly Úřad práce v Karlových Varech, Hospodářská komora Karlovarského kraje a Český statistický úřad.

B – VÝCHOZÍ SITUACE

V programovém období 2014–2020 bylo v rámci opatření Zaměstnanost podpořeno celkem 11 projektů od 7 různých žadatelů, přičemž některé z projektů na sebe navazovaly. Při zpětném ověřování výsledků se ukázalo, že jeden ze subjektů žadatelů dnes již není dohledatelný (Studujte.cz).

Pět projektů cílilo na stejnou skupinu – osoby pečující o malé děti. Některé z těchto projektů se na území realizovaly ve stejném období a časově se překrývaly (Bludiště a OMNI TEMPORE v letech 2018–2021).

C – INTEGROVANÉ ŘEŠENÍ PROJEKTŮ

Podporované projekty měly za cíl oslovit všechny cílové skupiny usilující o zaměstnání v daném území a zároveň navázat spolupráci s dalšími aktéry v oblasti zaměstnanosti. Nositel IPRÚ Karlovy Vary usiloval o efektivní využití alokovaných prostředků napříč širokým spektrem cílových skupin.

V praxi však došlo k časovému překryvu některých projektů a k tzv. „cukrování“ prostředků, tedy k jejich rozmělnění mezi více menších aktivit bez výrazného územního dopadu. Tento způsob rozdělení zdrojů se při zpětném hodnocení ukázal jako málo efektivní. Do budoucna je proto nezbytné alokované prostředky cílit přesněji a zároveň vytvořit systém, který umožní monitorovat přímý dopad terénní činnosti na dané území.

Po schválení souladu projektů již nositel nemá k dispozici žádný nástroj pro následné sledování a vyhodnocení jejich dopadů. Není oprávněn ani vyžadovat od předkladatelů například závěrečnou zprávu o realizaci.

Deklarovaná spolupráce se subjekty

Spolupráce s Úřadem práce v Karlových Varech

Na základě dotazu na Úřad práce Karlovy Vary (paní Sadílková, tel. 950 125 319 a paní Hanišáková tel. 950 125 330) nebyly dohledány žádné záznamy o spolupráci s projektovými žadateli, a to přesto, že mnohé subjekty ji ve svých žádostech deklarovaly. Obě oslovené pracovnice uvedly, že Úřad práce pouze organizoval tzv. pracovní workshopy, během nichž nabízel neziskovým organizacím spolupráci v oblasti politiky zaměstnanosti, ale konkrétní spolupráce v rámci IPRÚ potvrzena nebyla.

V rámci výtípkování vhodných klientů pro projekty byly Ing. Lucíí Hanišákovou uvedeny počty klientů, které ÚP v Karlových Varech doporučil do jednotlivých projektů:

Počty klientů ÚP, kteří byli zařazeni do projektů:

- Na cestě s úspěchem I. – 40 osob z Karlových Varů
- Na cestě k úspěchu II. – 29 osob z Karlových Varů
- Lepší přístup k zaměstnání pro osoby do 25 let – 32 osob z Karlových Varů
- Zpět do práce – 55 osob z Karlových Varů
- SPOLEČNĚ NA TRH PRÁCE – 18 osob z Chebu, 17 osob ze Sokolova, 51 osob z Karlových Varů
- AKORD – 2 osoby ze Sokolova, 74 osob z Karlových Varů
- CESTA – 193 osob z Karlových Varů
- Práce pro postižené v aglomeraci KV – 53 osob z Karlových Varů
- Získej praxi v aglomeraci KV – 43 osob z Karlových Varů
- Cílená podpora rodičů s dětmi – 67 osob z Karlových Varů
- Krok správným směrem – 2 osoby z Chebu, 12 osob z Karlových Varů

Bohužel poskytnuty mohly být pouze počty, zpětnou vazbu o jednotlivých projektech ÚP nemá.

Spolupráce s Hospodářskou komorou Karlovarského kraje

Ředitelka Hospodářské komory Karlovarského kraje, paní Mansfeldová (tel. 737 045 998), uvedla, že nemá žádné informace o spolupráci se subjektem OMNI TEMPORE. Tento subjekt přitom realizoval v rámci IPRÚ Karlovy Vary tři navazující projekty zaměřené na různé cílové skupiny a spolupráci s Hospodářskou komorou ve své žádosti deklaroval.

Spolupráce s Věznicí Horní Slavkov

Pracovnice odboru výkonu trestu Věznice Horní Slavkov (tel. 352 660 317) potvrdila existenci memoranda o spolupráci mezi organizací bfz o.p.s., Úřadem práce Sokolov a Věznicí Horní Slavkov. Memorandum se týká oblasti přípravy a rekvalifikace odsouzených zhruba šest měsíců před ukončením výkonu trestu. Zmíněná pracovnice hodnotí spolupráci pozitivně, přičemž subjekt bfz o.p.s. podle ní úspěšně naplňuje roli mediátora a facilitátora při přípravě, rekvalifikaci a následném pracovním uplatnění propuštěných osob.

D – CÍL PROJEKTŮ

Hlavním cílem podpořených projektů bylo zefektivnění terénní práce s potenciálními uchazeči o zaměstnání. Nositel integrované strategie očekával, že projekty přispějí nejen ke zlepšení individuální práce v terénu, ale také k aktivnímu vyhledávání osob, které jsou dlouhodobě neaktivní na trhu práce, a k jejich motivaci k opětovnému pracovnímu uplatnění.

E – POPIS REALIZOVANÝCH AKTIVIT A CÍLOVÝCH SKUPIN

Realizované aktivity:

- Individuální podpora uchazečů o zaměstnání
Intenzivní práce s jednotlivci zahrnovala poradenství, podporu při vyhledávání pracovních příležitostí a přípravu na vstupní pohovory. Cílem bylo zvýšit šance klientů na uplatnění na trhu práce prostřednictvím rozvoje klíčových kompetencí.

- **Rekvalifikační kurzy**
Účastníkům byla nabídnuta možnost absolvovat rekvalifikační programy zaměřené na zvýšení odborné kvalifikace a adaptability na měnící se požadavky pracovního trhu.

Cílové skupiny:

- Osoby vracějící se z mateřské nebo rodičovské dovolené a osoby pečující o děti do 15 let.
- Mladí lidé do 25 let.
- Starší osoby ve věku 55+.
- Dlouhodobě nezaměstnaní (evidovaní na Úřadu práce déle než 5 měsíců).
- Osoby se zdravotním postižením (hendikepovaní).
- Osoby po ukončení výkonu trestu odnětí svobody.

Kvantifikace cílové skupiny provedena dle indikátorů projektů.

- **Celkový počet účastníků:** v projektech celkově vykázáno: 794 osob
- **Počet účastníků, kteří získali kvalifikaci po ukončení účasti v projektu:** vykázáno: 378 osob.

F – POPIS ŘEŠENÝCH PROBLÉMŮ

V rámci realizace projektů se opakovaně objevovaly následující problémy, které komplikovaly dosažení stanovených cílů:

- **Naplnění kapacit kurzů**
Mnohé kurzy narážely na obtíže při získávání dostatečného počtu účastníků, což snižovalo jejich efektivitu a ohrožovalo smysluplné využití alokovaných prostředků.
- **Nízká motivace klientů ke vzdělávání**
Část cílové skupiny projevovala neochotu zapojit se do vzdělávacích aktivit, což výrazně omezovalo možnosti zvyšování jejich kvalifikace a šancí na trhu práce.
- **Nastavení sociální politiky státu**
V některých případech vedlo aktivní zapojení hendikepovaných osob do pracovního procesu k paradoxní situaci – mohli přijít o přiznaný stupeň invalidity, což mělo za následek snížení jejich invalidního důchodu. Tento systémový nedostatek demotivoval tyto osoby ke zvyšování životní úrovně vlastní aktivitou.
- **Finanční (ne)motivace k práci**
Pro některé klienty je ekonomicky výhodnější zůstat v systému sociálních dávek než vstupovat do zaměstnání. Tento faktor výrazně snižuje účinnost aktivních politik zaměstnanosti.
- **Postupné snižování podpory**
Projekty narážely na problémy spojené s postupným omezováním finanční a institucionální podpory, což negativně ovlivňovalo jejich udržitelnost a schopnost reagovat na aktuální potřeby cílových skupin.

G – VÝSTUPY, VÝSLEDKY A KLÍČOVÉ FAKTORY K JEJICH DOSAŽENÍ

Realizované projekty deklarovaly splnění indikátorů:

- **60 000 – Celkový počet účastníků** (vykázáno: 794 osob).
- **62 600 – Počet účastníků, kteří získali kvalifikaci po ukončení účasti v projektu** (vykázáno: 378 osob).

Tyto ukazatele však mají dle názoru nositele integrované strategie **nízkou vypovídací hodnotu**, pokud jde o skutečný přínos a dopad projektů v území aglomerace. Zvláště v kontextu celkového objemu podpory ve výši **91 196 427,03 Kč** se efektivita vynaložených prostředků jeví jako neadekvátní.

Nositel se domnívá, že klíčovým faktorem pro zajištění vyšší účinnosti intervencí je:

- **Transparentní a systematický monitoring terénní práce**
- **Přesnější a smysluplnější nastavení hodnotících kritérií**

Například:

- Počet osob, které si udržely zaměstnání po dobu minimálně dvou let
- Počet účastníků, kteří po absolvování rekvalifikace skutečně našli uplatnění na trhu práce

Tato kritéria by nejen poskytla **relevantnější obraz o dopadu projektů**, ale zároveň by vedla žadatele k přesnější evidenci výsledků jejich práce a motivovala je k dlouhodobé udržitelnosti dosažených efektů.

Statistické odhady získané z rozhovorů s projektovými manažery poukazují na variabilní úspěšnost podle cílové skupiny:

- **Osoby po mateřské dovolené:** úspěšnost cca 80 %
- **Osoby v produktivním věku:** cca 30 %
- **Mladí lidé do 25 let:** cca 50 %
- **Osoby 55+:** klesající trend úspěšnosti s rostoucím věkem

Tyto údaje naznačují, že zavedení **cíleného měření reálného dopadu** by poskytlo kvalitnější základ pro hodnocení efektivity projektů než stávající kvantitativní indikátory.

H - ZHODNOCENÍ PLNĚNÍ INDIKÁTORŮ VÝSTUPU/VÝSTUPU VÝSLEDKU

Nositel integrované strategie zaznamenal **nesoulad mezi deklarovanými hodnotami indikátorů** v projektových záměrech před podáním žádosti a jejich finální podobou po schválení. Tento rozdíl mohl být způsoben procesem hodnocení, během kterého docházelo ke **krácení některých výdajových položek**. Přestože všichni žadatelé své indikátorové závazky naplnili – a v některých případech je dokonce překročili – **celkový výsledek nepůsobí efektivně** ve vztahu k výši vynaložených prostředků.

Statistické souvislosti a územní kontext

Podle dat Úřadu práce bylo k 30. září 2020 v Karlovarském kraji evidováno:

- 10 024 uchazečů o zaměstnání, z toho 9 460 dosažitelných
- Podíl nezaměstnaných osob činil 5,02 %
- Na 1 volné pracovní místo připadalo 2,17 uchazeče

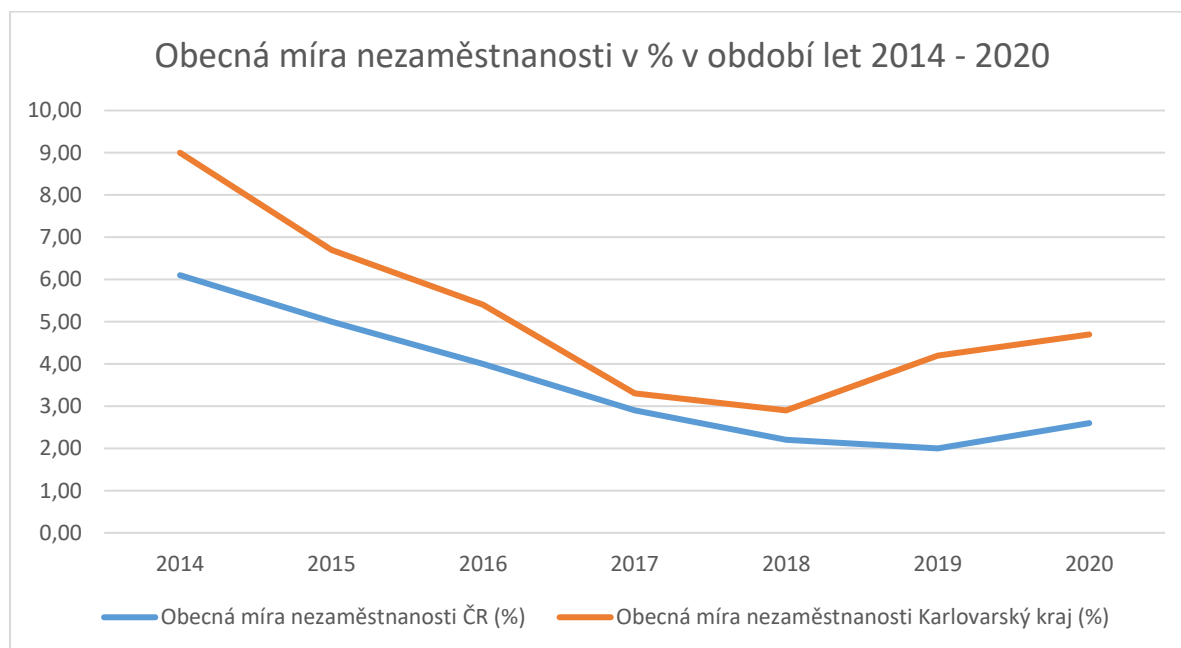
Okres Sokolov dlouhodobě vykazoval nejvyšší míru nezaměstnanosti v rámci kraje. Dominantní věková skupina mezi uchazeči o zaměstnání byla 40–59 let, která tvořila 46,6 % všech evidovaných nezaměstnaných. Průměrný věk uchazeče činil 41,8 let, což bylo o 0,3 roku méně než v předchozím roce.

V mezikrajském srovnání se Karlovarský kraj k uvedenému datu umístil na 3. místě s nejvyšší nezaměstnaností (5,02 %), hned za Moravskoslezským (5,28 %) a Ústeckým krajem (5,23 %).

Vývoj míry nezaměstnanosti v Karlovarském kraji v programovém období 2014–2020, který přináší graf 2, ukazuje celkový pokles, přestože byly zaznamenány sezónní výkyvy. Největší

pokles byl patrný mezi roky 2014 a 2018. V roce 2019 však došlo k mírnému nárůstu, pravděpodobně v souvislosti s nástupem pandemie COVID-19. Z makroekonomického pohledu se může zdát, že podpořené projekty přispěly ke zlepšení zaměstnanosti v regionu. Nicméně je třeba vzít v úvahu, že ke zlepšení mohlo dojít i vlivem přirozeného ekonomického cyklu, jehož vrchol byl zaznamenán právě v roce 2019 – těsně před nástupem pandemie. Tato skutečnost ztěžuje objektivní hodnocení přímého dopadu realizovaných projektů na vývoj zaměstnanosti v kraji.

Graf 2: Porovnání vývoje obecné míry nezaměstnanosti karlovarského kraje a ČR



Zdroj: ČSÚ ©2025 dostupné z: https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=vystup-objekt&pvo=ZAM01-B&skupid=426&katalog=30853&pvo=ZAM01-B&str=v467&u=v413_VUZEMI_97_19 a vlastní zpracování.

I a J – ZÁVĚR – ZHODNOCENÍ PLNĚNÍ CÍLŮ A DOPADU INTEGROVANÉHO ŘEŠENÍ

Na základě provedené analýzy lze konstatovat, že podpořené projekty v rámci opatření Zaměstnávání formálně naplnily své indikátorové závazky. Všechny projekty byly řádně ukončeny, žadatelé vykazovali požadované výstupy a v některých případech indikátory dokonce překročili. Přesto však výstupy projektů nepřinesly odpovídající **kvalitativní dopad** na území, zejména v oblasti **efektivity terénní práce** a **dlouhodobé zaměstnatelnosti klientů**.

Indikátory jako „počet účastníků“ a „počet získaných kvalifikací“ mají omezenou vypovídací hodnotu, pokud nejsou doplněny o data o **reálném uplatnění na trhu práce** či **udržení zaměstnání v čase**. Projekty rovněž postrádaly zpětnou vazbu a systematické sledování úspěšnosti terénní práce, což výrazně omezuje možnost objektivního zhodnocení jejich dopadu.

Zjištěné rozpory mezi plánovanými a schválenými indikátory, nedostatky v monitoringu i nízká míra uplatnění dosažených kvalifikací ve skutečném zaměstnání vedou nositele k závěru, že **cíle projektu byly naplněny spíše formálně než věcně**.

K – ZHODNOCENÍ ÚČELNOSTI VYNALOŽENÝCH FINANČNÍCH PROSTŘEDKŮ

Vzhledem k celkové výši vynaložených finančních prostředků (přes 91 milionů Kč) je **poměr mezi investovanými prostředky a skutečným dopadem na zaměstnanost v kraji neuspokojivý**.

Nelze rovněž opominout širší ekonomický kontext – pokles nezaměstnanosti v Karlovarském kraji v letech 2014–2020 byl ovlivněn pozitivním vývojem ekonomiky před pandemií COVID-19, což snižuje možnost jednoznačně přičíst zásluhy o zlepšení situace realizovaným projektům.

L- ZHODNOCENÍ ÚČINNOSTI VYNALOŽENÝCH FINANČNÍCH PROSTŘEDKŮ A ZHODNOCENÍ DO JAKÉ MÍRY PŘINESLY I NEPLÁNOVANÉ (POZITIVNÍ I NEGATIVNÍ) ÚČINKY

Realizované projekty v rámci opatření Zaměstnávání naplnily stanovené kvantitativní indikátory, formálně tak splnily požadavky dotačního rámce. Přesto jejich **reálný přínos pro zlepšení situace na trhu práce v Karlovarském kraji zůstává diskutabilní**. Projekty často postrádaly hlubší dopad v území, zejména v oblasti efektivní terénní práce, dlouhodobé zaměstnatelnosti a individuální podpory znevýhodněných cílových skupin.

Indikátory zaměřené pouze na počet účastníků či počet vydaných certifikátů nejsou samy o sobě dostatečné k měření skutečné efektivity vynaložených prostředků. Absence zpětné vazby, monitoringu výsledků a evidence reálného pracovního uplatnění klientů znemožňuje důkladnější vyhodnocení účinnosti projektů. **Celkově lze říci, že projekty byly úspěšné spíše po formální stránce, než po stránce dopadové.**

DOPORUČENÍ

1. Zavést kvalitativní indikátory dopadu

- Sledovat míru udržení zaměstnání po 6, 12 a 24 měsících.
- Měřit úspěšnost pracovního uplatnění po rekvalifikaci.
- Evidovat úroveň zlepšení kompetencí a měkkých dovedností.

2. Posílit roli nositele v monitoringu a evaluaci

- Umožnit nositeli průběžný dohled nad realizací terénní práce.
- Zpřístupnit závěrečné zprávy projektů a výsledky individuální práce s klienty.
- Vytvořit rámec pro sdílení dobré praxe mezi realizátory.

3. Zvýšit motivaci žadatelů k dosažení reálných výsledků

- Zavést bonusové mechanismy za prokazatelný dopad na zaměstnanost.
- Zavázat žadatele k vedení statistik o pracovním uplatnění klientů.
- Podmínit část financování výsledky, ne pouze účastí.

4. Zohlednit specifika regionu a cílových skupin

- Lépe zaměřit intervence na skupiny s největšími bariérami vstupu na trh práce (např. osoby 55+, dlouhodobě nezaměstnaní).
- Přizpůsobit podporu místním potřebám a specifickému ekonomickému kontextu.

5. Zajistit kontinuitu a návaznost projektů

- Propojovat projekty s dalšími regionálními a národními nástroji politiky zaměstnanosti.

Opatření C2.2 Sociální bydlení

A – ÚVOD

Integrované řešení oblasti je prezentováno projektem Sociálního bydlení START - Dvory, který je spolu s projekty opatření C2.1 Sociální infrastruktura, B2.2 Zaměstnávání a C1.1 Koordinace, součástí komplexní snahy o zlepšení sociální situace v území aglomerace v rámci IPRÚ KV.

Název a číslo projektu/název OP	Sociální bydlení START - Dvory CZ.06.2.56/0.0/0.0/18_106/0016527
Žadatel	ReStart pro Karlovy Vary z.s., Moskevská 1695/90, 360 01 Karlovy Vary
Název ISg a opatření ISg	IPRÚ Karlovy Vary C2.2 Sociální bydlení
Podpora EU	9 970 967,00 Kč
Operační program	IROP
Termín realizace projektu	7/2021 – 8/2023

ODŮVODNĚNÍ

Cílem této případové studie je analyzovat a vyhodnotit synergické efekty jediného úspěšně realizovaného projektu v oblasti sociálního bydlení, který byl podpořen v rámci Integrovaného plánu rozvoje území (IPRÚ) Karlovy Vary.

Naplnění opatření zaměřeného na sociální bydlení se v průběhu celého programového období ukázalo jako mimořádně obtížné. Většina projektových záměrů nedokázala splnit přísné podmínky výzvy a závazky z nich vyplývající, což vedlo k jejich stažení nebo později k předčasnému ukončení.

Tato případová studie se proto zaměřuje na komplexní zhodnocení jediného projektu, který prošel celým cyklem realizace – od plánování přes implementaci až po ukončení. Zvláštní pozornost je věnována jeho reálnému dopadu na území, udržitelnosti výstupů a možnostem přenosu zkušeností do budoucího programového období.

METODOLOGIE

Případová studie byla zpracována kvalitativní metodou prostřednictvím řízeného rozhovoru s žadatelem projektu – David Slouka, předseda spolku ReStart Karlovy Vary a sociálními pracovníky – Miloslava Tomášková a Natálie Bozdíčková z KSK centra Karlovy Vary v místě projektu v červenci 2025. Informace o projektu byly čerpány ze systému CSSF a z pravidelných měsíčních reportů MMR.

B – VÝCHOZÍ SITUACE

Z analytické části Strategie IPRÚ Karlovy Vary vyplývá, že region dlouhodobě čelí trendu úbytku a stárnutí obyvatelstva. Tento demografický vývoj je navíc posilován sociální migrací – tedy

přesunem obyvatel v obtížné sociální situaci do větších sídelních center. V důsledku toho nabývá téma sociálního bydlení a s ním spojené terénní sociální prevence na stále větším významu.

Nejedná se přitom pouze o otázku stárnutí populace a potřeby zajištění dostatečných kapacit v domovech pro seniory. Integrovaný plán rozvoje území Karlovy Vary identifikuje v oblasti sociálních služeb několik zásadních problémů, které mají přímý dopad na dostupnost a funkčnost sociálního bydlení v území:

- Nedostatečná nabídka sociálních služeb ve vymezeném území, neodpovídající rostoucím potřebám obyvatel
- Riziko prohlubování sociální exkluze v lokalitách se sociálně vyloučenými obyvateli (SVL)
- Nedostatek sociálních a cenově dostupných startovacích bytů, které by umožnily ohroženým skupinám stabilizovat svou životní situaci

Tato výchozí situace podtrhuje naléhavost systémového řešení v oblasti sociálního bydlení, které musí být úzce propojeno s individuální sociální prací v terénu i s širší nabídkou podpůrných služeb.

C – INTEGROVANÉ ŘEŠENÍ PROJEKTŮ

Projekt synergicky navázal na další iniciativy realizované v rámci IPRÚ Karlovy Vary, zejména na opatření B2.2 – Zaměstnávání (OPZ), C2.1 – Sociální infrastruktura (IROP) a C1.1 Koordinace (OPZ). Projekt tak přirozeně rozšiřuje stávající kapacity sociální práce v území a pomáhá vyplnit dlouhodobě identifikovanou mezeru v nabídce sociálního bydlení, která byla v daném regionu výrazně pociťována.

Specifickou přidanou hodnotou podpořeného projektu sociálního bydlení je rozšířená nabídka sociálně preventivních a aktivizačních programů, kterou zajišťuje partnerská spolupráce se společností KSK centrum o.p.s. Díky této spolupráci mají klienti projektu přístup k programům prevence sociálního vyloučení, odbornému poradenství a sociálně aktivizačním službám pro rodiny s dětmi. Tyto služby představují komplexní podporu, která přesahuje rámec běžného zajištění ubytování a zaměřuje se na dlouhodobou stabilizaci a začlenění klientů do společnosti.

Spolupráce se subjektem KSK centrum o.p.s. deklarovaná žadatelem funguje velice intenzivně na základě partnerské smlouvy. KSK centrum o.p.s. tipuje vhodné klienty s potenciálem k osobnímu rozvoji pro sociální bydlení Restart a dál s nimi intenzivně pracuje.

D – CÍL PROJEKTU

V rámci realizace projektu vzniklo 12 bytových jednotek, z nichž jedna je plně bezbariérová, a tudíž vhodná pro osoby se zdravotním postižením. Všechny byty slouží jako sociální byty a jsou určeny pro osoby v bytové nouzi nebo ohrožené sociálním vyloučením. Realizátorem projektu je spolek ReStart pro Karlovy Vary, který tímto krokem rozšiřuje dostupnost důstojného a finančně dostupného nájemního bydlení pro nejohroženější skupiny obyvatel. Záměrně zvolená lokalita se nachází v klidné části města s převahou rodinné zástavby, ale zároveň s dobrou dostupností občanské infrastruktury. Tento kontext přináší nejen praktické

výhody, ale také psychosociální přínos, neboť klidné prostředí se zelení může mít terapeutický efekt na klienty, kteří se nacházejí v náročné sociální situaci. Projekt tak přistupuje k sociálnímu bydlení holisticky – nejen jako k zajištění střechy nad hlavou, ale jako k nástroji postupné sociální inkluze, podpořené terénním sociálním poradenstvím a doprovodnými službami.

E – POPIS REALIZOVANÝCH AKTIVIT A CÍLOVÝCH SKUPIN

Realizované aktivity:

V rámci projektu byly realizovány následující klíčové aktivity, které společně přispívají k podpoře sociálního začleňování a stabilizaci cílových skupin:

- **Vytvoření nové kapacity bytových jednotek pro sociální bydlení**
Byly vybudovány moderní a funkční bytové jednotky, které klientům poskytují důstojné a bezpečné zázemí pro život. Tyto byty představují více než jen dočasné řešení – jde o dlouhodobé a koncepčně pojaté opatření, které je zároveň zajištěno z hlediska udržitelnosti provozu.
- **Zajištění nabídky sociálně preventivních a aktivizačních programů**
Klienti mají přístup k poradenství, podpoře v řešení životních situací a k aktivizačním programům, které jim pomáhají zvyšovat soběstačnost, orientaci v systému sociálních služeb a posilují jejich pracovní i osobní kompetence.
- **Prevence sociálních rizik a patologických jevů v lokalitě**
Projekt přispívá ke zlepšení sociálního klimatu v lokalitě tím, že aktivně působí na předcházení sociálnímu vyloučení, kriminalitě a dalším negativním jevům. Přítomnost sociálních pracovníků a zapojení klientů do podpůrných aktivit vytváří prostor pro bezpečnější a stabilnější komunitní soužití.

Cílové skupiny

Projekt Sociální bydlení START – Dvory je cílen na osoby, které se nacházejí v bytové nouzi a nemají dostatečné příjmy k zajištění standardního bydlení. Typicky jde o osoby, jejichž čistý měsíční příjem za poslední rok nepřesáhl 50 % průměrné mzdy v ČR, a zároveň nejsou držiteli platné nájemní smlouvy ani nevlastní nemovitost určenou k bydlení.

Konkrétně jsou cílovými skupinami zejména:

- osoby žijící ve veřejné komerční ubytovně bez jiné možnosti bydlení
- osoby po propuštění z výkonu trestu odnětí svobody
- mladí dospělí po odchodu z dětských domovů, ústavní péče nebo pěstounské péče
- senioři (muži i ženy) v bytové nouzi
- osoby dočasně ubytované u příbuzných nebo známých (bez jiného bydlení)
- osoby obývající nezákonně pronajaté byty nebo pozemky
- osoby, které obdržely výpověď z nájemního bytu
- osoby žijící v nevyhovujících či zchátralých objektech, které již nejsou způsobilé k obývání

Projekt je zároveň otevřen i dalším cílovým skupinám definovaným ve Specifických pravidlech 84. výzvy IROP, v souladu s legislativním a dotačním rámcem podpory sociálního bydlení.

Spolek ReStart pro Karlovy Vary vybudoval v rámci projektu síť startovacích sociálních bytů, které slouží jako stabilizační prvek pro sociálně znevýhodněné obyvatele krajského města.

Cílem je nejen zajištění dostupného bydlení, ale i podpora sociální integrace a zvyšování samostatnosti osob, které se nacházejí v náročné životní situaci.

Kvantifikace: dle indikátorů projektu je to cca 48 osob z cílové skupiny v čase.

F – POPIS ŘEŠENÝCH PROBLÉMŮ

Realizaci projektu v oblasti sociálního bydlení předcházela řada zásadních problémů, které ukazují na systémové i praktické bariéry spojené s fungováním tohoto typu podpory pro osoby v sociálním vyloučení.

1. Prostorové a majetkoprávní bariéry

Jedním z klíčových problémů byl samotný výběr vhodné nemovitosti k rekonstrukci. Lokalita musela splňovat základní požadavky na občanskou vybavenost – blízkost úřadů, škol, dostupnost služeb a dopravní obslužnost – což výrazně omezovalo výběr. Kromě toho byla komplikovaná i volba stavební firmy, což ovlivňovalo časovou a kvalitativní realizaci projektu.

2. Dlouhodobá udržitelnost a provoz

Zásadním zjištěním je, že největší výzvou není výstavba nebo rekonstrukce, ale dlouhodobé provozování sociálního bydlení. Doba udržitelnosti v délce 20 let je z provozního hlediska extrémně náročná. Vznikají škody způsobené klienty, které není možné včas nebo plně sanovat – projekt nemůže mít fond oprav ani požadovat zálohy, což výrazně omezuje finanční flexibilitu. Technický dluh provozovatele tak postupně narůstá a ohrožuje kvalitu bydlení i motivaci poskytovatelů.

3. Sociální práce s klienty a jejich začlenění

Rozjezd s prvními nájemníky byl obtížný – zejména pokud chyběla znalost klientů či prověření jejich spolehlivosti. Úspěšné zabydlení se podařilo jen díky spolupráci s krajským kontaktním bodem (KSK). Zásadním problémem je, že projekt nemá nástroje, jak motivovat klienty k větší odpovědnosti. Cílem není trvalé bydlení, ale přechodná podpora – bez dostatečných „pák“ se však klienti do běžného bydlení posouvají pomalu. Absence systémové podpory ze strany státu tento problém prohlubuje.

4. Předsudky a napětí ve společnosti

Opakujícím se problémem jsou předsudky vůči cílové skupině, zejména vůči romským klientům. Pronajímatelé běžného bydlení tyto osoby často odmítají, a to i bez osobní zkušenosti. Zaznamenány byly případy stigmatizace ze strany místních obyvatel, kteří ubytování vnímají jako ohrožení – navzdory tomu, že policie zde nikdy neřešila žádné přestupky. Naopak dochází k napadání klientů sousedy, včetně nelegálního natáčení dronem, urážek a veřejného odsuzování.

5. Systémová poddimenzovanost a absence kapacit

Žadatel upozorňuje, že město přenáší odpovědnost za bydlení na sociální služby a neziskový sektor, které však nedisponují dostatečnými kapacitami pro udržitelný provoz a dlouhodobou práci s klienty. Nevedou se statistiky o úspěšnosti, chybí personál i prostor pro efektivní práci v terénu. Navíc kombinace nedostatku pracovních zkušeností, péče o malé děti a etnické příslušnosti snižuje šance klientů na získání důstojného zaměstnání, čímž se zvyšuje jejich závislost na sociálních službách.

6. Neefektivita motivačního systému

Klienti často nacházejí pouze podřadné nebo špatně placené práce a vzhledem k tomu, že

sociální bydlení představuje nejlevnější dostupnou formu bydlení, postrádají motivaci k přechodu na standardní trh s byty. To oslabuje funkci sociálního bydlení jako přechodného nástroje k osamostatnění.

Tento komplexní přehled ukazuje, že problémy sociálního bydlení nejsou pouze technické či organizační, ale hluboce systémové, zahrnující předsudky, neefektivní sociální politiku, legislativní limity a nedostatečné nástroje pro dlouhodobou práci s cílovou skupinou.

G – VÝSTUPY, VÝSLEDKY A KLÍČOVÉ FAKTORY K JEJICH DOSAŽENÍ

Navzdory složitému prostředí a řadě externích i interních bariér přineslo realizované sociální bydlení řadu konkrétních výstupů i kvalitativních výsledků v oblasti podpory osob ohrožených sociálním vyloučením.

Výstupy:

- Vzniklo funkční a důstojné ubytování pro osoby v bytové nouzi, které plní funkci přechodného zázemí pro stabilizaci životní situace.
- Bylo navázáno fungující propojení mezi sociálním bydlením a terénními sociálními službami.
- Poskytováno individuální poradenství – např. v oblasti dluhového poradenství, přípravy na pracovní trh (životopis, pohovor), vyřizování úředních záležitostí.
- Byla navázána úzká a systematická spolupráce s OSPOD, která je zásadní zejména pro práci s rodinami s dětmi a prevenci odebírání dětí z péče rodičů.

Výsledky:

- Stabilizace klientů v krizové situaci, poskytnutí bezpečného prostoru a základních podmínek pro důstojný život.
- Zabránění sociálnímu propadu – u řady klientů se podařilo předejít dalšímu zhoršování situace (např. bezdomovectví, odebrání dětí).
- Částečná pracovní aktivizace – některým klientům se podařilo najít zaměstnání alespoň formou dohody o pracovní činnosti.
- Pravidelný kontakt a spolupráce s většinou klientů, kteří se na služby obracejí s konkrétními žádostmi o pomoc (dluhy, práce, dokumenty).
- Postupná integrace vybraných klientů do běžného života, zejména u mladých lidí s potenciálem k osamostatnění.

Klíčové faktory k dosažení těchto výsledků:

- Bezpečné a funkční zázemí, které klientům poskytuje stabilitu pro řešení dalších oblastí života.
- Důvěra a dlouhodobá práce sociálních pracovníků – klienti služby využívají dobrovolně a aktivně, což je zásadní pro jakýkoli pokrok.
- Neformální a lidský přístup, který vytváří přátelské prostředí a eliminuje stigmatizaci.
- Spolupráce s institucemi – především OSPOD, ale i úřady práce či zaměstnavatelé.
- Důsledná, ale nenásilná motivace – místo donucovacích opatření spoléhají pracovníci na podporu vnitřní motivace a nabízení příležitostí.

Limity sledování výsledků:

- Projekt nevede statistiky úspěšnosti klientů ani nemá možnost zpětné vazby, pokud klient sám nespolupracuje.

- Chybí možnost regulovat délku pobytu, a tedy i nastavovat konkrétní cíle a kroky k osamostatnění.
- Systém spoléhá na vůli a motivaci klienta, což je v některých případech – zejména u dlouhodobě závislých na dávkách – výrazně omezené.

Navzdory těmto omezením přináší projekt reálný a každodenní dopad na životy cílové skupiny, a to především díky osobnímu nasazení pracovníků a praktickému přístupu k řešení problémů klientů. Projekt tak plní svou roli jako nástroj stabilizace, prevence dalšího vyloučení a podpory reintegrace do společnosti.

H - ZHODNOCENÍ PLNĚNÍ INDIKÁTORŮ VÝSTUPU/VÝSTUPU VÝSLEDKU

Realizací projektu sociálního bydlení došlo k významnému posílení kapacit a přímé podpoře osob v bytové nouzi. Ačkoli finální hodnoty indikátorů budou upřesněny až v rámci závěrečné monitorovací zprávy, na základě dosavadních údajů lze konstatovat, že cílové hodnoty indikátorů budou **naplněny nebo se jim projekt velmi přiblíží**.

Plnění hlavních indikátorů:

- **553 20 – Průměrný počet osob využívajících sociální bydlení:**
Odhadovaný průměr činí **16,8 osob/rok**, což odpovídá plánovaným kapacitám a reflektuje stabilní zájem o tuto formu podpory. Skutečný výpočet hodnoty parametru bude proveden v souladu s platnou metodikou až v rámci předložené 2. zprávy o udržitelnosti.
- **553 10 – Nárůst kapacity sociálních bytů (lůžka):**
Projekt navýšil kapacitu sociálního bydlení o **24 lůžek**, čímž byl indikátor zcela naplněn. Byla tak vytvořena nová místa určená pro osoby v bytové nouzi, včetně rodin s dětmi.
- **553 01 – Počet podpořených bytových jednotek:**
V rámci projektu bylo vytvořeno nebo rekonstruováno **12 bytových jednotek**, což odpovídá cílové hodnotě indikátoru.

HODNOCENÍ:

Indikátory definované v rámci programu IROP byly věcně naplněny, a to i přes metodické komplikace při výpočtu obsazenosti. Vzhledem k tomu, že projekt reálně poskytuje bezpečné, stabilní a důstojné bydlení osobám v nouzi, lze konstatovat, že jeho dopad přesahuje formální rámec měřených indikátorů. V konečném hodnocení bude třeba přihlídnout ke specifickým cílové skupiny, metodickým omezením a reálné naplněnosti kapacit v čase.

I a J – ZÁVĚR – ZHODNOCENÍ PLNĚNÍ CÍLŮ A DOPADU INTEGROVANÉHO ŘEŠENÍ

Problematika bytové nouze a bezdomovectví představuje v Karlovarském kraji mimořádně závažné a dlouhodobě přetrvávající téma. Podle dostupných statistik žije v kraji přibližně 234 osob bez domova (Plechátá, 2013), přičemž další se přesunuli mimo region – například do Prahy či sousedních krajů.

Zvlášť alarmující je situace dětí. Podle šetření Výzkumného ústavu práce a sociálních věcí bylo na jaře 2019 v České republice přibližně 2 600 dětí bez domova, z toho 47 v Karlovarském kraji. Většina z nich (41 dětí) pobývala v azylových domech pro matky s dětmi. Karlovarský kraj tak vykazuje nejvyšší podíl osob bez domova v přepočtu na obyvatele – tři osoby na tisíc obyvatel.

Situace je navíc komplikována tím, že děti tvoří významný podíl obyvatel obecních ubytoven – v kraji až 24 % všech ubytovaných osob. Alarmující je i délka setrvání v bytové nouzi: více než třetina osob v ubytovnách žila bez stabilního bydlení déle než pět let, přičemž v této situaci se ocitly i čtyři děti.

Zkušenosti z terénu, například organizace Centrum pro dítě a rodinu Valika, potvrzují, že řada rodin žije v azylových domech nebo ubytovnách z důvodu dlouhodobě neřešené bytové situace. Nedostatek stabilního a dostupného bydlení výrazně ztěžuje jejich návrat k běžnému životu a ohrožuje rozvoj dětí.

Podle analýzy organizace Lumos byl v 61 % případů odebrání dítěte z rodiny jedním z důvodů nevyhovující stav bydlení. Přestože podle stanoviska Nejvyššího soudu ČR materiální nedostatek – včetně špatného bydlení – nemá být důvodem k ústavní výchově, v praxi k tomu nadále dochází.

Tyto skutečnosti potvrzují, že nedostatek dostupného a důstojného bydlení má nejen přímý dopad na jednotlivce a rodiny, ale také závažné sociální a systémové důsledky, včetně rozpadu rodin a umístování dětí do ústavní péče (Krásná, 2019).

Projekt sociálního bydlení naplnil stanovené cíle a přinesl konkrétní a měřitelné výsledky v oblasti prevence bytové nouze a podpory osob ohrožených sociálním vyloučením. V kontextu Karlovarského kraje, který dlouhodobě patří k regionům s nejvyšším podílem osob bez domova v přepočtu na obyvatele, má realizovaný projekt významný sociální a systémový dopad.

Naplnění cílů projektu spočívalo především v:

- Zajištění důstojného a stabilního zázemí pro osoby v akutní bytové nouzi, včetně rodin s dětmi,
- Podpoře stabilizace životní situace klientů a vytvoření základních podmínek pro návrat k samostatnému životu,
- Posílení role sociální práce a mezioborové spolupráce, zejména s OSPOD, která se podílí na ochraně dětí před umístěním do ústavní péče.

Projekt se osvědčil jako účinný nástroj prevence sociálního vyloučení, a to nejen z pohledu jednotlivců, ale i celých rodin. Poskytnutí základního zázemí a aktivní práce s klienty zabránilo dalšímu propadu do chudoby, bezdomovectví nebo rozpadu rodinných vazeb. V době vyhodnocení projektu využívalo služby sociálního bydlení také pět dětí, jejichž situace by bez této intervence mohla vést až k institucionalizaci.

Zároveň je zřejmé, že projekt reaguje na dlouhodobě neřešenou strukturální krizi v oblasti dostupného bydlení, která je jedním z hlavních rizikových faktorů ohrožení dětí a rodin. Statistické údaje i poznatky z terénu potvrzují, že absence důstojného bydlení často vede k umístování dětí do ústavní péče, přestože tento krok by měl být až krajním řešením.

Dopad integrovaného řešení je tedy třeba vnímat nejen v rovině zajištění fyzického prostoru pro bydlení, ale především jako zásah do životní trajektorie jednotlivců a rodin, kterým umožňuje stabilizaci, aktivizaci a šanci na návrat k běžnému životu. Projekt ukazuje, že pokud jsou naplněny základní životní potřeby – jako je bezpečné a dostupné bydlení – je možné snáze navázat další kroky směřující k sociálnímu začlenění.

V kontextu Karlovarského kraje má tedy projekt významný preventivní, stabilizační a systémový přínos. Plně se potvrdilo, že sociální bydlení není pouze nástrojem k řešení individuální bytové nouze, ale klíčovým pilířem v prevenci sociálního rozpadu.

K – ZHODNOCENÍ ÚČELNOSTI VYNALOŽENÝCH FINANČNÍCH PROSTŘEDKŮ

Finanční prostředky investované do projektu sociálního bydlení byly vynaloženy účelně a v přímé vazbě na reálné potřeby cílové skupiny i regionu jako celku. V Karlovarském kraji, který se dlouhodobě potýká s nejvyšším podílem osob bez domova na počet obyvatel v celé České republice, představuje každý krok k rozšíření dostupného a důstojného bydlení zásadní veřejný zájem.

Realizace projektu přinesla konkrétní výstupy – vzniklo 12 podpořených bytových jednotek s kapacitou 24 lůžek a stabilní průměrnou roční obložeností okolo 20 osob. Tyto výstupy byly naplněny efektivním způsobem, přičemž financování směřovalo přímo do stavebních a technických úprav, které umožnily okamžité využití prostor pro krizové bydlení.

Z hlediska účelnosti je klíčové, že projekt cílil na osoby v bytové nouzi, včetně rodin s dětmi, a že se mu daří naplňovat nejen základní potřebu bezpečného zázemí, ale i širší sociální funkci – stabilizaci klientů, prevenci rozpadu rodin, zamezení umístování dětí do ústavní péče a podporu integrace do společnosti. To je přímý dopad, který by bez této investice nebyl možný.

Projekt navíc maximalizuje hodnotu investice tím, že propojuje bydlení s aktivní sociální prací – ve spolupráci s OSPOD, terénními službami a dalšími institucemi. Díky tomu má investice násobný efekt, neboť nejen řeší důsledky bytové nouze, ale také předchází jejímu opakování. V tomto kontextu lze vynaložené prostředky hodnotit jako velmi účelně využitě, neboť reagují na akutní a dlouhodobě přetrvávající problém regionu, přinášejí reálné řešení a snižují společenské i ekonomické náklady, které by jinak vznikaly v důsledku bezdomovectví, rozpadu rodin a prohlubování sociálního vyloučení.

L- ZHODNOCENÍ ÚČINNOSTI VYNALOŽENÝCH FINANČNÍCH PROSTŘEDKŮ A ZHODNOCENÍ DO JAKÉ MÍRY PŘINESLY I NEPLÁNOVANÉ (POZITIVNÍ I NEGATIVNÍ) ÚČINKY

Finanční prostředky alokované na projekt sociálního bydlení byly využity účinně, přičemž realizace naplnila svůj účel nejen ve smyslu vybudování a uvedení kapacity do provozu, ale především v tom, že přinesla okamžité sociální dopady v konkrétním území.

Účinnost projektu se projevila především v:

- rychlé stabilizaci osob v bytové nouzi,
- navázání terénní práce s klienty, kteří získali nejen fyzické zázemí, ale i podporu při řešení své životní situace,
- naplnění kapacit a indikátorů, které odpovídají plánovaným hodnotám.

Projekt navíc přinesl neplánované pozitivní účinky, zejména:

- Výrazné posílení spolupráce s KSK a dalšími složkami sociální práce, což vedlo k lepšímu zabydlení klientů a efektivnější práci s cílovou skupinou,
- Zvýšenou aktivitu některých klientů – např. zájem o pracovní uplatnění, řešení dluhů či zapojení do sociálních služeb,
- Prevence rozpadu rodin a odebrání dětí díky včasnému zajištění zázemí.

Na druhou stranu je třeba reflektovat i neplánované negativní dopady, z nichž nejvýraznějším byla:

- silná negativní reakce veřejnosti a okolí objektu sociálního bydlení, která se projevovala předsudky, slovními útoky vůči klientům a opakovanými projevy stigmatizace. Ačkoliv nebyl zaznamenán žádný přestupek ze strany klientů, projekt se stal terčem nepřiměřeného odporu, což odhaluje hlubší sociální bariéry v přijetí konceptu sociálního bydlení.

I přes tuto komplikaci lze účinnost vynaložených prostředků hodnotit jako vysokou, protože projekt naplnil svůj účel, reagoval na závažnou sociální potřebu a současně podnítil systémovou diskusi o začleňování zranitelných skupin do běžného života komunity.

DOPORUČENÍ

Na základě realizace projektu sociálního bydlení a zhodnocení jeho dopadů lze formulovat následující doporučení pro další rozvoj podobných intervencí v regionu i na systémové úrovni:

1. Posílit systémovou podporu provozu sociálního bydlení

Udržitelnost není limitována výstavbou, ale dlouhodobým provozem. Doporučujeme vytvořit stabilní finanční a metodický rámec pro financování údržby, oprav a sociální práce po dobu udržitelnosti, včetně možnosti tvorby fondu oprav a záloh.

2. Zavést možnost regulovat délku pobytu

Projektům by měla být umožněna flexibilita v nastavení délky podpory a ubytování na základě individuálních potřeb klientů a jejich spolupráce. To by zvýšilo efektivitu sociální práce a motivaci k osamostatnění.

3. Podpořit cílenou motivaci klientů k aktivizaci

Doporučuje se doplnit systém o nástroje, které by klienty podporovaly v přechodu na standardní trh bydlení, např. motivační programy, sociální mentoring či pobídky v oblasti zaměstnání.

4. Zlepšit komunikaci s veřejností a komunitní práci v území

Pro zmírnění odporu obyvatel vůči projektům sociálního bydlení je klíčové systematicky komunikovat přínosy projektu a zároveň rozvíjet preventivní komunitní práci na úrovni obcí. Doporučuje se zapojovat veřejnost do plánování a vysvětlovat účel a fungování těchto zařízení.

5. Prohloubit mezioborovou spolupráci

Pokračovat ve spolupráci s OSPOD, KSK a dalšími aktéry na místní úrovni, která se ukázala jako klíčová pro úspěšné zabydlení klientů a prevenci rozpadu rodin.

6. Zavést měření dopadů a zpětnou vazbu

Zavedení evidence o průběhu a úspěšnosti klientů by umožnilo lépe vyhodnocovat dopad projektů, zlepšovat cílení sociálních služeb a poskytovat argumenty pro další rozvoj sociálního bydlení.

7. Vytvořit systémové nástroje proti diskriminaci na trhu s bydlením

Zkušenosti ukazují, že etnická diskriminace zůstává zásadní bariérou. Doporučuje se

posílit legislativní a praktické nástroje pro zajištění rovného přístupu ke standardnímu bydlení.

POUŽITÉ ZDROJE

ČSÚ. *Základní charakteristiky ekonomického postavení obyvatelstva ve věku 15 a více let.* [online]. ČSÚ @2025. [cit. 11. 7. 2025]. Dostupné z:

https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=vystup-objekt&pvo=ZAM01-B&skupId=426&katalog=30853&pvo=ZAM01-B&str=v467&u=v413_VUZEMI_97_19

ČSÚ b). *Vzdělání a vzdělávání.* [online]. ČSÚ @2025. [cit. 17. 7. 2025]. Dostupné z:

<https://csu.gov.cz/docs/107508/0de1becc-bcba-6079-543e-2bb4287bbb0c/33023119k02.pdf>

ČSÚ c). *Návštěvnost v Karlovarském kraji v 1. čtvrtletí 2024 (předběžné údaje).* [online]. ČSÚ

@2025. [cit. 17. 7. 2025]. Dostupné z: <https://csu.gov.cz/kvk/navstevnost-v-karlovarskem-kraji-v-1-ctvrtleti-2024-predbezne-udaje>

KRÁSNÁ, Naďa. *Téměř pět desítek dětí v Karlovarském kraji je bez domova.* [online]. Český rozhlas Karlovy Vary. . 23. 10. 2019. [cit. 11. 7. 2025]. Dostupné z:

<https://vary.rozhlas.cz/temer-pet-desitek-deti-v-karlovarskem-kraji-je-bez-domova-8094744#:~:text=V%20Karlovarsk%C3%A9m%20kraji%20je%20na%20po%C4%8Det%20obyvatel,d%C4%9Bti%20byly%20v%C3%BDznamn%C4%9B%20zastoupeny%20tak%C3%A9%20v%20obecn%C3%ADch>

PLECHATÁ, Jana. *V Karlovarském kraji oficiálně žije 234 bezdomovců, nejméně v republice.*

[online]. iDNES.cz. 11. 1. 2013. [cit. 11. 7. 2025]. Dostupné z: https://www.idnes.cz/karlovy-vary/zpravy/v-karlovarskem-kraji-ziji-stovky-bezdomovcu.A130111_1875610_vary-zpravy_slv#:~:text=Co%20uk%C3%A1zalo%20s%C4%8D%C3%ADt%C3%A1n%C3%AD%20*%20V%20Karlovarsk%C3%A9m%20kraji,Praze%2C%203%20ve%20St%C5%99edo%C4%8Desk%C3%A9m%2C%20Plze%C5%88sk%C3%A9m%20a%20%C3%9Asteck%C3%A9m

PŘÍLOHY

Příloha A: Přehled vyhlášených výzev a jejich alokací

Číslo výzvy nositele	Operační program	Specifický cíl - aktivita	Opatření/Podopatření Isg	Alokace plánové výzvy (podpora)		
				Celková alokace (CZK)	Z toho příspěvek Unie (CZK)	Požadavek v podaných či projektech
4	IROP	1.1 krajské silnice	A3.1	60 000 000,00 Kč	51 000 000,00 Kč	27 590 912,00 Kč
18	IROP	1.1 krajské silnice	A3.1	70 000 000,00 Kč	59 500 000,00 Kč	35 639 317,00 Kč
32	IROP	1.1 krajské silnice	A3.1	155 611 494,00 Kč	132 269 770,00 Kč	0,00 Kč
56	IROP	1.1 krajské silnice	A3.1	23 000 000,00 Kč	19 550 000,00 Kč	5 430 984,00 Kč
5	IROP	1.2 cyklo doprava	A2.1	60 090 000,00 Kč	51 076 500,00 Kč	75 525 000,00 Kč
15	IROP	1.2 cyklo doprava	A2.1	25 237 058,00 Kč	21 451 500,00 Kč	0,00 Kč
20	IROP	1.2 cyklo doprava	A2.1	38 190 109,00 Kč	32 461 593,00 Kč	9 180 000,00 Kč
33	IROP	1.2 cyklo doprava	A2.1	100 845 027,00 Kč	85 718 273,00 Kč	11 892 890,00 Kč
45	IROP	1.2 cyklo doprava	A2.1	41 176 470,59 Kč	35 000 000,00 Kč	10 110 323,00 Kč
48	IROP	1.2 cyklo doprava	A2.1	23 529 411,80 Kč	20 000 000,00 Kč	3 529 004,00 Kč
54	IROP	1.2 cyklo doprava	A2.1	7 058 823,50 Kč	6 000 000,00 Kč	3 714 310,00 Kč
58	IROP	1.2 cyklo doprava	A2.1	93 853 141,60 Kč	79 775 170,36 Kč	38 163 129,15 Kč
9	IROP	1.2 vozový park	A2.2	61 200 000,00 Kč	52 020 000,00 Kč	51 340 000,00 Kč
26	IROP	1.2 vozový park	A2.2	100 000 000,00 Kč	85 000 000,00 Kč	85 000 000,00 Kč
29	IROP	1.2 vozový park	A2.2	46 823 530,00 Kč	39 800 000,00 Kč	27 211 262,50 Kč
46	IROP	1.2 vozový park	A2.2	69 634 150,00 Kč	59 189 027,50 Kč	54 259 750,00 Kč
60	IROP	1.2 vozový park	A2.2	8 637 254,20 Kč	7 341 666,07 Kč	7 225 000,00 Kč
8	IROP	1.2 inteligentní zastávky, 1.2 nevidomí, 1.2 naváděcí systémy	A.1.1	46 700 000,00 Kč	39 695 000,00 Kč	29 775 000,00 Kč
16	IROP	1.2 inteligentní zastávky, 1.2 naváděcí systémy	A.1.1	16 925 000,00 Kč	14 386 250,00 Kč	14 386 250,00 Kč
59	IROP	1.2 inteligentní zastávky, 1.2 naváděcí systémy	A1.1	7 221 899,18 Kč	6 138 614,30 Kč	6 077 500,00 Kč
7	IROP	1.2 terminály	A1.3	25 000 000,00 Kč	21 125 000,00 Kč	21 250 000,00 Kč
19	IROP	1.2 terminály	A1.3	55 000 000,00 Kč	46 750 000,00 Kč	25 500 000,00 Kč
28	IROP	1.2 terminály	A1.3	55 000 000,00 Kč	46 750 000,00 Kč	29 750 000,00 Kč
38	IROP	1.2 terminály	A1.3	87 504 307,80 Kč	74 378 661,63 Kč	21 037 500,00 Kč
44	IROP	1.2 terminály	A1.3	35 294 118,00 Kč	30 000 000,00 Kč	13 175 000,00 Kč
49	IROP	1.2 terminály	A1.3	40 453 116,00 Kč	34 385 148,00 Kč	0,00 Kč
53	IROP	1.2 terminály	A1.3	72 130 512,34 Kč	61 310 935,49 Kč	30 600 000,00 Kč
61	IROP	1.2 terminály	A1.3	36 130 511,76 Kč	30 710 935,00 Kč	35 487 500,00 Kč
14	IROP	2.1 infrastruktura sociálních služeb: terénní a ambulantní	C2.1	14 117 644,00 Kč	12 000 000,00 Kč	13 826 079,00 Kč
37	IROP	2.1 infrastruktura sociálních služeb: terénní a ambulantní	C2.1	8 382 354,12 Kč	7 125 001,00 Kč	7 125 000,00 Kč
40	IROP	2.1 infrastruktura sociálních služeb: terénní a ambulantní	C2.1	8 481 331,76 Kč	7 209 132,14 Kč	8 934 593,10 Kč
51	IROP	2.1 infrastruktura sociálních služeb: terénní a ambulantní	C2.1	6 356 903,00 Kč	5 403 367,44 Kč	5 826 781,00 Kč
62	IROP	2.1 infrastruktura sociálních služeb: terénní a ambulantní	C2.1	31 190 782,00 Kč	26 512 163,94 Kč	24 310 000,00 Kč
17	IROP	2.1 sociální byty	C2.2	30 000 000,00 Kč	25 500 000,00 Kč	10 072 500,00 Kč
24	IROP	2.1 sociální byty	C2.2	21 060 294,00 Kč	17 901 250,00 Kč	0,00 Kč
34	IROP	2.1 sociální byty	C2.2	15 000 000,00 Kč	35 802 500,00 Kč	0,00 Kč
41	IROP	2.1 sociální byty	C2.2	53 970 588,24 Kč	45 875 000,00 Kč	8 250 576,00 Kč
47	IROP	2.1 sociální byty	C2.2	11 764 706,00 Kč	10 000 000,00 Kč	9 970 967,00 Kč
55	IROP	2.1 sociální byty	C2.2	25 976 470,59 Kč	22 080 000,00 Kč	9 970 967,00 Kč
3	IROP	3.1 památky	B1.1	46 749 267,00 Kč	43 350 000,00 Kč	84 400 848,00 Kč
10	IROP	3.1 památky	B1.1	40 000 000,00 Kč	34 000 000,00 Kč	28 009 299,00 Kč
21	IROP	3.1 památky	B1.1	35 000 000,00 Kč	29 750 000,00 Kč	25 213 563,00 Kč
30	IROP	3.1 památky	B1.1	246 648 554,00 Kč	208 801 271,00 Kč	111 775 000,00 Kč
43	IROP	3.1 památky	B1.1	240 774 567,06 Kč	204 658 382,09 Kč	97 750 000,00 Kč
50	IROP	3.1 památky	B1.1	62 900 483,00 Kč	53 465 410,27 Kč	0,00 Kč
12	IROP	2.4 ZŠ	B2.1	12 000 000,00 Kč	10 200 000,00 Kč	8 098 086,00 Kč
11	IROP	2.4 SŠ	B2.1	20 000 000,00 Kč	17 000 000,00 Kč	16 294 152,00 Kč
25	IROP	2.4 ZŠ	B2.1	38 131 764,00 Kč	32 412 000,00 Kč	12 810 350,00 Kč
31	IROP	2.4 ZŠ	B2.1	30 177 795,00 Kč	25 651 126,00 Kč	19 925 404,00 Kč
39	IROP	2.4 SŠ	B2.1	20 755 868,00 Kč	17 642 488 Kč	11 287 150,00 Kč
42	IROP	2.4 ZŠ	B2.1	8 786 513,91 Kč	7 468 536,82 Kč	6 194 902,93 Kč
57	IROP	2.4 ZŠ	B2.1	37 892 679,96 Kč	32 208 777,97 Kč	52 177 250,00 Kč
1	OPZ	1.1.1 Pracovní místa	B2.2	50 162 550,00 Kč	42 638 167,00 Kč	50 847 892,00 Kč
6	OPZ	1.1.1 Pracovní místa	B2.2	50 162 550,00 Kč	42 638 167,00 Kč	13 883 605,00 Kč
13	OPZ	1.1.1 Pracovní místa	B2.2	95 571 246,00 Kč	81 235 559,00 Kč	3 691 697,00 Kč
23	OPZ	1.1.1 Pracovní místa	B2.2	71 755 107,00 Kč	60 991 841,00 Kč	24 998 500,00 Kč
36	OPZ	1.1.1 Pracovní místa	B2.2	50 185 751,00 Kč	42 657 888,00 Kč	42 657 887,00 Kč
	OPZ	1.1.1 Pracovní místa	B2.2	2 854 517,00 Kč	2 426 340 Kč	nevyhlášeno
2	OPZ	2.1.1 Sociální začleňování	C1.1	10 228 340 Kč	8 609 080 Kč	8 209 725,00 Kč
22	OPZ	2.1.1 Sociální začleňování	C1.1	20 396 462,14 Kč	17 336 992,82 Kč	14 343 113,00 Kč
27	OPZ	2.1.1 Sociální začleňování	C1.1	20 396 462,00 Kč	17 336 993,00 Kč	28 686 226,00 Kč
35	OPZ	2.1.1 Sociální začleňování	C1.1	12 449 836,00 Kč	10 582 361 Kč	8 766 687,00 Kč
	OPZ	2.1.1 Sociální začleňování	C1.1	2 136 087,00 Kč	1 815 674 Kč	nevyhlášeno

Ex-post evaluace IPRÚ Karlovy Vary pro období 2014–2020

Příloha B: MS2014+ tisková sestava indikátorů závěrečné zprávy IPRÚ KV 2024

Indikátory																		
Číslo řádku	Specifický cíl ITI/IPRÚ /CLLD	Opatření ITI/IPRÚ /CLLD	Podopatření	Program	Kód indikátoru	Název indikátoru	Výchozí hodnota	Data výchozí hodnoty	Cílová hodnota	Data cílové hodnoty	Závazek	Data závazku	Dosažená hodnota (ve sledovaném období)	Data dosažené hodnoty	Dosažená hodnota (za celé období realizace IN)	Procento plnění indikátoru	Typ indikátoru	Měrná jednotka
1	A1 Vybudovat integrovaný a inteligentní dopravní systém	A1.1 Zavádění inteligentních prvků a technologií v dopravním systému	A1.1 Zavádění inteligentních prvků a technologií v dopravním systému - 06.1.13.1.2	Integrovaný regionální operační program	75120	Podíl veřejné osobní dopravy na celkových výkonech v osobní dopravě	30,00	31.12.2011	35,00	31.12.2023 0:00:00	5,00		0,00	31.12.2018	31,00		Výsledek	%
2	A1 Vybudovat integrovaný a inteligentní dopravní systém	A1.1 Zavádění inteligentních prvků a technologií v dopravním systému	A1.1 Zavádění inteligentních prvků a technologií v dopravním systému - 06.1.13.1.2	Integrovaný regionální operační program	70401	Počet zařízení a služeb pro řízení dopravy	0,00	01.01.2014	5,00	31.12.2023 0:00:00	6,00	30.03.2022	0,00	30.06.2022	6,00		Výstup	ks
3	A1 Vybudovat integrovaný a inteligentní dopravní systém	A1.1 Zavádění inteligentních prvků a technologií v dopravním systému	A1.1 Zavádění inteligentních prvků a technologií v dopravním systému - 06.1.13.1.2	Integrovaný regionální operační program	75001	Počet realizací vedoucích ke zvýšení bezpečnosti v dopravě	0,00	01.01.2014	0,00				0,00				Výstup	Realizace

Ex-post evaluace IPRÚ Karlovy Vary pro období 2014–2020

Číslo řádku	Specifický cíl ITI/IPRÚ/CLLD	Opatření ITI/IPRÚ/CLLD	Podopatření	Program	Kód indikátoru	Název indikátoru	Výchozí hodnota	Data m výchozí hodnoty	Cílová hodnota	Data m cílové hodnoty	Závazek	Data m závazku	Dosažená hodnota (ve sledovaném období)	Data m dosažené hodnoty	Dosazená hodnota (za celé období realizace IN)	Procento plnění indikátoru	Typ indikátoru	Měrná jednotka
	dopravní systém	dopravním systému	dopravním systému - 06.1.13.1.2															
4	A2 Zvýšit podíl udržitelých a ekologicky nenáročných forem dopravy na dopravních výkonech	A2.1 Rekonstrukce a výstavba komplexní sítě pro cyklodopravu vč. související infrastruktury za účelem zvýšení dopravní mobility obyvatel	A2.1 Rekonstrukce a výstavba komplexní sítě pro cyklodopravu vč. související infrastruktury za účelem zvýšení dopravní mobility obyvatel - 06.1.13.1.2	Integrovaný regionální operační program	76200	Délka rekonstruovaných cyklostezek a cyklotras	0,00	01.01.2014	7,25	31.12.2023 0:00:00			0,00				Výstup	km
5	A2 Zvýšit podíl udržitelých a ekologických	A2.1 Rekonstrukce a výstavba komplexní	A2.1 Rekonstrukce a výstavba komplexní	Integrovaný regionální operační	76100	Délka nově vybudovaných cyklostezek	0,00	01.01.2014	3,00	31.12.2023 0:00:00	3,45	19.04.2022	0,00	31.03.2024	3,45		Výstup	km

Ex-post evaluace IPRÚ Karlovy Vary pro období 2014–2020

Číslo řádku	Specifický cíl ITI/IPRÚ/CLLD	Opatření ITI/IPRÚ/CLLD	Podopatření	Program	Kód indikátoru	Název indikátoru	Výchozí hodnota	Data výchozí hodnoty	Cílová hodnota	Data cílové hodnoty	Závazek	Data závazku	Dosažená hodnota (ve sledovaném období)	Data dosažené hodnoty	Dosažená hodnota (za celé období realizace IN)	Procento plnění indikátoru	Typ indikátoru	Měrná jednotka
	ky nenáročných forem dopravy na dopravních výkonech	ní sítě pro cyklodopravu vč. související infrastruktury za účelem zvýšení dopravní mobility obyvatel	ní sítě pro cyklodopravu vč. související infrastruktury za účelem zvýšení dopravní mobility obyvatel-06.1.13.1.2	program		ka cyklotras												
6	A2 Zvýšit podíl udržitelých a ekologických nenáročných forem dopravy na dopravních výkonech	A2.1 Rekonstrukce a výstavba komplexní sítě pro cyklodopravu vč. související infrastruktury za účelem zvýšení	A2.1 Rekonstrukce a výstavba komplexní sítě pro cyklodopravu vč. související infrastruktury za účelem zvýšení	Integrovaný regionální operační program	76401	Počet parkovacích míst pro jízdní kola	0,00	01.01.2014	53,00	31.12.2023 0:00:00	9,00	19.04.2022	0,00	31.03.2024	9,00		Výstup	Parkovací místa

Ex-post evaluace IPRÚ Karlovy Vary pro období 2014–2020

Číslo řádku	Specifický cíl ITI/IPRÚ/CLLD	Opatření ITI/IPRÚ/CLLD	Podopatření	Program	Kód indikátoru	Název indikátoru	Výchozí hodnota	Data výchozí hodnoty	Cílová hodnota	Data cílové hodnoty	Závazek	Data závazku	Dosažená hodnota (ve sledovaném období)	Data dosažené hodnoty	Dosažená hodnota (za celé období realizace IN)	Procento plnění indikátoru	Typ indikátoru	Měrná jednotka
		dopravní mobility obyvatel	dopravní mobility obyvatel															
7	A1 Vybudovat integrovaný a inteligentní dopravní systém	A1.3 Modernizace dopravních uzlů veřejné hromadné přepravy osob a jejich vhodná lokalizace	A1.3 Modernizace dopravních uzlů veřejné hromadné přepravy osob a jejich vhodná lokalizace	Integrovaný regionální operační program	75201	Počet nových nebo rekonstruovaných přestupních terminálů ve veřejné dopravě	0,00	01.01.2014	3,00	31.12.2023 0:00:00	4,00	19.04.2022	0,00	31.12.2023	4,00		Výstup	Terminály
8	A1 Vybudovat integrovaný a inteligentní dopravní systém	A1.3 Modernizace dopravních uzlů veřejné hromadné přepravy osob a jejich vhodná lokalizace	A1.3 Modernizace dopravních uzlů veřejné hromadné přepravy osob a jejich vhodná lokalizace	Integrovaný regionální operační program	74001	Počet vytvořených parkovacích míst	0,00	01.01.2014	80,00	31.12.2023 0:00:00	185,00	19.04.2022	0,00	31.12.2023	185,00		Výstup	Parkovací místa

Ex-post evaluace IPRÚ Karlovy Vary pro období 2014–2020

Číslo řádku	Specifický cíl ITI/IPRÚ/CLLD	Opatření ITI/IPRÚ/CLLD	Podopatření	Program	Kód indikátoru	Název indikátoru	Výchozí hodnota	Data výchozí hodnoty	Cílová hodnota	Data cílové hodnoty	Závazek	Data závazku	Dosažená hodnota (ve sledovaném období)	Data dosažené hodnoty	Dosažená hodnota (za celé období realizace IN)	Procento plnění indikátoru	Typ indikátoru	Měrná jednotka
			06.1.13.1.2															
9	A1 Vybudovat integrovaný a inteligentní dopravní systém	A1.3 Modernizace dopravních uzlů veřejné hromadné přepravy osob a jejich vhodná lokalizace	A1.3 Modernizace dopravních uzlů veřejné hromadné přepravy osob a jejich vhodná lokalizace-06.1.13.1.2	Integrovaný regionální operační program	75120	Podíl veřejné osobní dopravy na celkových výkonech v osobní dopravě	30,00	31.12.2011	35,00	31.12.2023 0:00:00	5,00		0,00	31.12.2018	31,00		Výsledek	%
10	A1 Vybudovat integrovaný a inteligentní dopravní systém	A1.3 Modernizace dopravních uzlů veřejné hromadné přepravy osob a jejich vhodná lokalizace	A1.3 Modernizace dopravních uzlů veřejné hromadné přepravy osob a jejich vhodná lokalizace-06.1.13.1.2	Integrovaný regionální operační program	75110	Počet osob přepravených veřejnou dopravou	10 070 000,00	01.01.2014	10 550 000,00	31.12.2023 0:00:00	10 865 500,00	19.04.2022	0,00	30.06.2023	10 780 280,00		Výsledek	Osoby/rok
11	A2 Zvýšit podíl	A2.2 Zavádění	A2.2 Zavádění	Integrovaný regionální	75120	Podíl veřejné osobní	30,00	31.12.2011	35,00	31.12.2023	5,00		0,00	31.12.2018	31,00		Výsledek	%

Sestava vytvořena v MS2014+

HERBLA

6.1.2025 7:58

Ex-post evaluace IPRÚ Karlovy Vary pro období 2014–2020

Číslo řádku	Specifický cíl ITI/IPRÚ/CLLD	Opatření ITI/IPRÚ/CLLD	Podopatření	Program	Kód indikátoru	Název indikátoru	Výchozí hodnota	Data výchozí hodnoty	Cílová hodnota	Data cílové hodnoty	Závazek	Data závazku	Dosažená hodnota (ve sledovaném období)	Data dosažené hodnoty	Dosažená hodnota (za celé období realizace IN)	Procento plnění indikátoru	Typ indikátoru	Měrná jednotka
	udržitelů a ekologicky nenáročných forem dopravy na dopravních výkonech	ekologická a bezbariérové veřejné doprava a nízkemisných vozidel veřejné dopravy	ekologická a bezbariérové veřejné doprava a nízkemisných vozidel veřejné dopravy - 06.1.13.1.2	ní operační program		doprava na celkových výkonech v osobní dopravě				0:00:00								
12	A2 Zvýšit podíl udržitelů a ekologicky nenáročných forem dopravy na dopravních výkonech	A2.2 Zavádění ekologické a bezbariérové veřejné dopravy a nízkemisných vozidel veřejné dopravy	A2.2 Zavádění ekologické a bezbariérové veřejné dopravy a nízkemisných vozidel veřejné dopravy - 06.1.13.1.2	Integrovaný regionální operační program	74801	Počet nových pořízených vozidel pro veřejnou dopravu	0,00	01.01.2014	30,00	31.12.2023 0:00:00	32,00	11.03.2022	0,00	27.09.2022	32,00		Výstup	Vozidla
13	A2 Zvýšit podíl udržitelů	A2.2 Zavádění ekologické	A2.2 Zavádění ekologické	Integrovaný regionální	75110	Počet osob přepravených	10 070 000,00	31.12.2015	10 550 000,00	31.12.2023 0:00:00	54 300 000,00	11.03.2022	0,00	27.09.2023	56 170 371,00		Výsledek	Osoby/rok

Sestava vytvořena v MS2014+

HERBLA

6.1.2025 7:58

Ex-post evaluace IPRÚ Karlovy Vary pro období 2014–2020

Číslo řádku	Specifický cíl ITI/IPRÚ/CLLD	Opatření ITI/IPRÚ/CLLD	Podopatření	Program	Kód indikátoru	Název indikátoru	Výchozí hodnota	Data výchozí hodnoty	Cílová hodnota	Data cílové hodnoty	Závazek	Data závazku	Dosažená hodnota (ve sledovaném období)	Data dosažené hodnoty	Dosažená hodnota (za celé období realizace IN)	Procento plnění indikátoru	Typ indikátoru	Měrná jednotka
	ných a ekologicky nenáročných forem dopravy na dopravních výkonech	ké a bezbariérové veřejné dopravy a nízkemisních vozidel veřejné dopravy	ké a bezbariérové veřejné dopravy a nízkemisních vozidel veřejné dopravy	operační program		veřejnou dopravou												
14	A2 Zvýšit podíl udržitelých a ekologicky nenáročných forem dopravy na dopravních výkonech	A2.2 Zavádění ekologické a bezbariérové veřejné dopravy a nízkemisních vozidel veřejné dopravy	A2.2 Zavádění ekologické a bezbariérové veřejné dopravy a nízkemisních vozidel veřejné dopravy	Integrovaný regionální operační program	36111	Množství emisí primárních částic a prekursorů sekundárních částic v rámci podpořených projektů	10,93	31.12.2015	1,87	31.12.2023 0:00:00	4,35	11.03.2022	0,00	27.09.2022	4,35		Výsledek	t/rok
15	A3 Zlepšit dopravní dostupnost	A3.1 Rozvoj a modernizace silnic II.	A3.1 Rozvoj a modernizace silnic II.	Integrovaný regionální operační program	72210	Plocha území dostupného z TEN-T	67 761,00	31.12.2014	68 079,00	31.12.2023 0:00:00	318,00		0,00	31.12.2014	67 761,00		Výsledek	km2

Sestava vytvořena v MS2014+

HERBLA

6.1.2025 7:58

Ex-post evaluace IPRÚ Karlovy Vary pro období 2014–2020

Číslo řádku	Specifický cíl ITI/IPRÚ/CLLD	Opatření ITI/IPRÚ/CLLD	Podopatření	Program	Kód indikátoru	Název indikátoru	Výchozí hodnota	Datum výchozí hodnoty	Cílová hodnota	Datum cílové hodnoty	Závazek	Datum závazku	Dosažená hodnota (ve sledovaném období)	Datum dosažené hodnoty	Dosažená hodnota (za celé období realizace IN)	Procento plnění indikátoru	Typ indikátoru	Měrná jednotka
	ost a napojenost území	a III. tříd	a III. tříd-06.1.42.1.1	í program		do 45 minut												
16	A3 Zlepšit dopravní dostupnost a napojenost území	A3.1 Rozvoj a modernizace silnic II. a III. tříd	A3.1 Rozvoj a modernizace silnic II. a III. tříd-06.1.42.1.1	Integrovaný regionální operační program	72304	Délka rekonstruovaných silnic III. třídy	0,00	01.01.2014	3,53	31.12.2023 0:00:00	2,60	27.10.2021	0,00	28.02.2023	2,61		Výstup	km
17	A3 Zlepšit dopravní dostupnost a napojenost území	A3.1 Rozvoj a modernizace silnic II. a III. tříd	A3.1 Rozvoj a modernizace silnic II. a III. tříd-06.1.42.1.1	Integrovaný regionální operační program	72300	Celková délka rekonstruovaných nebo modernizovaných silnic	0,00	01.01.2014	7,88	31.12.2023 0:00:00	2,60	27.10.2021	0,00	28.02.2023	2,61		Výstup	km
18	B1 Revitalizovat a chránit historické kulturní dědictví prostředím	B1.1 Obnova hmotného kulturního dědictví a historických objektů	B1.1 Obnova hmotného kulturního dědictví a historických objektů-06.3.33.3.1	Integrovaný regionální operační program	90501	Počet revitalizovaných památkových objektů	0,00	01.01.2014	4,00	31.12.2023 0:00:00	4,00	03.03.2020	0,00	30.09.2021	4,00		Výstup	Objekty
19	B1 Revitaliz	B1.1 Obnova	B1.1 Obnova	Integrovaný	91010	Počet návštěv	26 553 793,00	31.12.2013	27 500 000,00	31.12.2023	946 207 ,00		0,00	31.12.2017	34 021 133,00		Výsledek	Návštěvy/rok

Sestava vytvořena v MS2014+

HERBLA

6.1.2025 7:58

Ex-post evaluace IPRÚ Karlovy Vary pro období 2014–2020

Číslo řádku	Specifický cíl ITI/IPRÚ/CLLD	Opatření ITI/IPRÚ/CLLD	Podopatření	Program	Kód indikátoru	Název indikátoru	Výchozí hodnota	Datum výchozí hodnoty	Cílová hodnota	Datum cílové hodnoty	Závazek	Datum závazku	Dosažená hodnota (ve sledovaném období)	Datum dosažené hodnoty	Dosažená hodnota (za celé období realizace IN)	Procento plnění indikátoru	Typ indikátoru	Měrná jednotka
	ovat a chránit historické kulturní prostředí	hmotné kulturního dědictví a historických objektů	hmotné kulturního dědictví a historických objektů-06.3.33.3.1	regionální operační program		kulturních památek a paměťových institucí zpřístupněných za vstupné				0:00:00								
20	B1 Revitalizovat a chránit historické kulturní prostředí	B1.1 Obnova hmotného kulturního dědictví a historických objektů	B1.1 Obnova hmotného kulturního dědictví a historických objektů-06.3.33.3.1	Integrovaný regionální operační program	91005	Zvýšení očekávaného počtu návštěv podporovaných kulturních a přírodních památek a atrakcí	0,00	01.01.2014	30 497,00	31.12.2023 0:00:00	42 147,00	03.03.2020	0,00	31.12.2022	623 645,00		Výstup	Návštěvy/rok
21	B1 Revitalizovat a chránit historické kulturní prostředí	B1.1 Obnova hmotného kulturního dědictví a historických objektů	B1.1 Obnova hmotného kulturního dědictví a historických objektů-06.3.33.3.1	Integrovaný regionální operační program	90801	Počet realizací rozvoje infrastrukturních opatření	0,00	01.01.2014	0,00				0,00				Výstup	Realizace

Sestava vytvořena v MS2014+

HERBLA

6.1.2025 7:58

Ex-post evaluace IPRÚ Karlovy Vary pro období 2014–2020

Číslo řádku	Specifický cíl ITI/IPRÚ/CLLD	Opatření ITI/IPRÚ/CLLD	Podopatření	Program	Kód indikátoru	Název indikátoru	Výchozí hodnota	Data výchozí hodnoty	Cílová hodnota	Data cílové hodnoty	Závazek	Data závazku	Dosažená hodnota (ve sledovaném období)	Data dosažené hodnoty	Dosažená hodnota (za celé období realizace IN)	Procento plnění indikátoru	Typ indikátoru	Měrná jednotka
22	B2 Zatraktivit a zkvalitnit infrastrukturu pro vzdělávání a podporovat trh práce	B2.1 Modernizace škol a školských zařízení, včetně jejich vybavení, otevření škol zájmovému, neformálnímu a celoživotnímu učení	B2.1 Modernizace škol a školských zařízení, včetně jejich vybavení, otevření škol zájmovému, neformálnímu a celoživotnímu učení-06.2.67.2.4	Integrovaný regionální operační program	50030	Podíl osob předčasně opouštějících vzdělávací systém	5,40	31.12.2013	5,00	31.12.2023 0:00:00	0,40		0,00	31.12.2017	6,80		Výsledek	%
23	B2 Zatraktivit a zkvalitnit infrastrukturu pro vzdělávání a podporovat trh práce	B2.1 Modernizace škol a školských zařízení, včetně jejich vybavení, otevření škol zájmovému,	B2.1 Modernizace škol a školských zařízení, včetně jejich vybavení, otevření škol zájmovému,	Integrovaný regionální operační program	50000	Počet podpořených vzdělávacích zařízení	0,00	01.01.2014	34,00	31.12.2023 0:00:00	24,00	29.08.2022	0,00	31.12.2023	24,00		Výstup	Zařízení

Ex-post evaluace IPRÚ Karlovy Vary pro období 2014–2020

Číslo řádku	Specifický cíl ITI/IPRÚ/CLLD	Opatření ITI/IPRÚ/CLLD	Podopatření	Program	Kód indikátoru	Název indikátoru	Výchozí hodnota	Datum výchozí hodnoty	Cílová hodnota	Datum cílové hodnoty	Závazek	Datum závazku	Dosažená hodnota (ve sledovaném období)	Datum dosažené hodnoty	Dosažená hodnota (za celé období realizace IN)	Procento plnění indikátoru	Typ indikátoru	Měrná jednotka
		neformálnímu a celoživotnímu učení	neformálnímu a celoživotnímu učení-06.2.67.2.4															
24	B2 Zatraktivit a zkvalitnit infrastrukturu pro vzdělávání a podporovat trh práce	B2.1 Modernizace škol a školských zařízení, včetně jejich vybavení, otevření škol zájmovému, neformálnímu a celoživotnímu učení	B2.1 Modernizace škol a školských zařízení, včetně jejich vybavení, otevření škol zájmovému, neformálnímu a celoživotnímu učení-06.2.67.2.4	Integrovaný regionální operační program	50001	Kapacita podporovaných zařízení péče o děti nebo vzdělávacích zařízení	0,00	01.01.2014	6 346,00	31.12.2023 0:00:00	3 608,00	29.08.2022	0,00	31.12.2023	3 628,00		Výstup	Osoby
25	C2 Zlepšit dostupnost, kapacitu a kvalitu potřebných	C2.1 Zřizování nových, rekonstrukce a rozšiřování	C2.1 Zřizování nových, rekonstrukce a rozšiřování	Integrovaný regionální operační program	67510	Kapacita služeb a sociální práce	24,00	31.12.2015	57,00	31.12.2023 0:00:00	195,00	09.08.2022	0,00	30.11.2023	195,00		Výsledek	Klienti

Sestava vytvořena v MS2014+

HERBLA

6.1.2025 7:58

Ex-post evaluace IPRÚ Karlovy Vary pro období 2014–2020

Číslo řádku	Specifický cíl ITI/IPRÚ/CLLD	Opatření ITI/IPRÚ/CLLD	Podopatření	Program	Kód indikátoru	Název indikátoru	Výchozí hodnota	Datum výchozí hodnoty	Cílová hodnota	Datum cílové hodnoty	Závazek	Datum závazku	Dosažená hodnota (ve sledovaném období)	Datum dosažené hodnoty	Dosažená hodnota (za celé období realizace IN)	Procento plnění indikátoru	Typ indikátoru	Měrná jednotka
	sociálních služeb	kapacit stávajících sociálních služeb	kapacit stávajících sociálních služeb-06.2.56.2.1															
26	C2 Zlepšit dostupnost, kapacitu a kvalitu potřebných sociálních služeb	C2.1 Zřízení nových, rekonstrukce a rozšiřování kapacit stávajících sociálních služeb	C2.1 Zřízení nových, rekonstrukce a rozšiřování kapacit stávajících sociálních služeb-06.2.56.2.1	Integrovaný regionální operační program	55401	Počet podpořených zázemí pro služby a sociální práci	0,00	01.01.2014	21,00	31.12.2023 0:00:00	16,00	09.08.2022	0,00	30.11.2023	16,00		Výstup	Zázemí
27	C2 Zlepšit dostupnost, kapacitu a kvalitu potřebných sociálních služeb	C2.1 Zřízení nových, rekonstrukce a rozšiřování kapacit stávajících sociálních	C2.1 Zřízení nových, rekonstrukce a rozšiřování kapacit stávajících sociálních	Integrovaný regionální operační program	55402	Počet poskytovatelů sociálních služeb	0,00	01.01.2014	14,00	31.12.2023 0:00:00	14,00	09.08.2022	0,00	30.11.2023	11,00		Výstup	Služby

Sestava vytvořena v MS2014+

HERBLA

6.1.2025 7:58

Ex-post evaluace IPRÚ Karlovy Vary pro období 2014–2020

Číslo řádku	Specifický cíl ITI/IPRÚ/CLLD	Opatření ITI/IPRÚ/CLLD	Podopatření	Program	Kód indikátoru	Název indikátoru	Výchozí hodnota	Data výchozí hodnoty	Cílová hodnota	Data cílové hodnoty	Závazek	Data závazku	Dosažená hodnota (ve sledovaném období)	Data dosažené hodnoty	Dosažená hodnota (za celé období realizace IN)	Procento plnění indikátoru	Typ indikátoru	Měrná jednotka
		ch služeb	služeb-06.2.56.2.1															
28	B2 Zatraktivnit a zkvalitnit infrastrukturu pro vzdělávání a podporovat trh práce	B2.2 Zřízení a podpora vzniku nových pracovních míst v oblastech přispívajících ke zvýšení atraktivity prostředí	B2.2 Zřízení a podpora vzniku nových pracovních míst v oblastech přispívajících ke zvýšení atraktivní prostředí - 03.1.48.1	Operační program Zaměstnanost	60000	Celkový počet účastníků	0,00	01.01.2014	750,00	31.12.2022 0:00:00	904,00	02.07.2019	0,00	31.10.2022	1 016,00		Výstup	Osoby
29	B2 Zatraktivnit a zkvalitnit infrastrukturu pro vzdělávání a podporovat trh práce	B2.2 Zřízení a podpora vzniku nových pracovních míst v oblastech přispívajících ke zvýšení atraktivity	B2.2 Zřízení a podpora vzniku nových pracovních míst v oblastech přispívajících ke zvýšení	Operační program Zaměstnanost	62600	účastníci, kteří získali kvalifikaci po ukončení své účasti	0,00	31.12.2015	370,00	31.12.2022 0:00:00	404,00	02.07.2019	0,00	31.10.2022	488,00		Výsledek	Osoby

Sestava vytvořena v MS2014+

HERBLA

6.1.2025 7:58

Ex-post evaluace IPRÚ Karlovy Vary pro období 2014–2020

Číslo řádku	Specifický cíl ITI/IPRÚ/CLLD	Opatření ITI/IPRÚ/CLLD	Podopatření	Program	Kód indikátoru	Název indikátoru	Výchozí hodnota	Data výchozí hodnoty	Cílová hodnota	Data cílové hodnoty	Závazek	Data závazku	Dosažená hodnota (ve sledovaném období)	Data dosažené hodnoty	Dosažená hodnota (za celé období realizace IN)	Procento plnění indikátoru	Typ indikátoru	Měrná jednotka
		ty prostředí	atraktivní prostředí - 03.1.48.1															
30	C1 Zajistit koncepční přístup při prevenci a řešení problémů se sociální exkluzí	C1.1 Rozvoj komplexního systému restartu rodin (jednotlivců) na pokračí sociální exkluze a realizace sociální prevence	C1.1 Rozvoj komplexního systému restartu rodin (jednotlivců) na pokračí sociální exkluze a realizace sociální prevence- 03.2.60.1	Operační program Zaměstnanost	80500	Počet napsaných a zveřejněných analytických a strategických dokumentů (vč. evaluačních)	0,00	01.01.2014	1,00	31.12.2023 0:00:00	5,00	24.09.2019	0,00	31.12.2021	5,00		Výstup	Dokumenty
31	A3 Zlepšit dopravní dostupnost a napojenost území	A3.1 Rozvoj a modernizace silnic II. a III. tříd	A3.1 Rozvoj a modernizace silnic II. a III. tříd- 06.1.42.1.1	Integrovaný regionální operační program	72303	Délka rekonstruovaných silnic II. třídy	0,00	01.01.2014	4,35	31.12.2023 0:00:00			0,00				Výstup	km

Ex-post evaluace IPRÚ Karlovy Vary pro období 2014–2020

Číslo řádku	Specifický cíl ITI/IPRÚ/CLLD	Opatření ITI/IPRÚ/CLLD	Podopatření	Program	Kód indikátoru	Název indikátoru	Výchozí hodnota	Data výchozí hodnoty	Cílová hodnota	Data cílové hodnoty	Závazek	Data závazku	Dosažená hodnota (ve sledovaném období)	Data dosažené hodnoty	Dosažená hodnota (za celé období realizace IN)	Procento plnění indikátoru	Typ indikátoru	Měrná jednotka
32	C2 Zlepšit dostupnost, kapacitu a kvalitu potřebných sociálních služeb	C2.2 Vytváření nabídky sociálního bydlení pro ohrožené skupiny obyvatel	C2.2 Vytváření nabídky sociálního bydlení pro ohrožené skupiny obyvatel - 06.2.56.2.1	Integrovaný regionální operační program	55301	Počet podpořených bytů pro sociální bydlení	0,00	01.01.2014	5,00	31.12.2023 0:00:00	12,00	22.10.2021	0,00	31.08.2023	12,00		Výstup	Bytové jednotky
33	C2 Zlepšit dostupnost, kapacitu a kvalitu potřebných sociálních služeb	C2.2 Vytváření nabídky sociálního bydlení pro ohrožené skupiny obyvatel	C2.2 Vytváření nabídky sociálního bydlení pro ohrožené skupiny obyvatel - 06.2.56.2.1	Integrovaný regionální operační program	55320	Průměrný počet osob využívající sociální bydlení	0,00	31.12.2015	11,00	31.12.2023 0:00:00	16,80	22.10.2021	0,00	31.08.2023	0,00		Výsledek	Osoby/rok
34	C2 Zlepšit dostupnost, kapacitu a kvalitu potřebných sociálních služeb	C2.2 Vytváření nabídky sociálního bydlení	C2.2 Vytváření nabídky sociálního bydlení	Integrovaný regionální operační program	55310	Nárůst kapacity sociálních bytů	0,00	31.12.2015	16,00	31.12.2023 0:00:00	24,00	22.10.2021	0,00	31.08.2023	24,00		Výsledek	Lůžka

Sestava vytvořena v MS2014+

HERBLA

6.1.2025 7:58

Ex-post evaluace IPRÚ Karlovy Vary pro období 2014–2020

Číslo řádku	Specifický cíl ITI/IPRÚ/CLLD	Opatření ITI/IPRÚ/CLLD	Podopatření	Program	Kód indikátoru	Název indikátoru	Výchozí hodnota	Data výchozí hodnoty	Cílová hodnota	Data cílové hodnoty	Závazek	Data závazku	Dosažená hodnota (ve sledovaném období)	Data dosažené hodnoty	Dosažená hodnota (za celé období realizace IN)	Procento plnění indikátoru	Typ indikátoru	Měrná jednotka
	ých sociálních služeb	pro ohrožené skupiny obyvatel	pro ohrožené skupiny obyvatel - 06.2.56.2.1	program														
35	C1 Zajistit koncepční přístup při prevenci a řešení problémů se sociální exkluzí	C1.1 Rozvoj komplexního systému restartu rodin (jednotlivců) na pokračí sociální exkluze a realizace sociální prevence	C1.1 Rozvoj komplexního systému restartu rodin (jednotlivců) na pokračí sociální exkluze a realizace sociální prevence - 03.2.60.1	Operační program Zaměstnanost	60000	Celkový počet účastníků	0,00	01.01.2014	176,00	31.12.2022 0:00:00	196,00	24.09.2019	0,00	30.09.2022	188,00		Výstup	Osoby
36	C1 Zajistit koncepční přístup při prevenci a řešení problémů	C1.1 Rozvoj komplexního systému restartu rodin (jednotlivců) na	C1.1 Rozvoj komplexního systému restartu rodin (jednotlivců) na	Operační program Zaměstnanost	67001	Kapacita podpořených služeb	0,00	01.01.2014	80,00	31.12.2022 0:00:00	82,00	24.09.2019	0,00	31.12.2021	91,00		Výstup	Místa

Sestava vytvořena v MS2014+

HERBLA

6.1.2025 7:58

Ex-post evaluace IPRÚ Karlovy Vary pro období 2014–2020

Číslo řádku	Specifický cíl ITI/IPRÚ/CLLD	Opatření ITI/IPRÚ/CLLD	Podopatření	Program	Kód indikátoru	Název indikátoru	Výchozí hodnota	Data výchozí hodnoty	Cílová hodnota	Data cílové hodnoty	Závazek	Data závazku	Dosažená hodnota (ve sledovaném období)	Data dosažené hodnoty	Dosažená hodnota (za celé období realizace IN)	Procento plnění indikátoru	Typ indikátoru	Měrná jednotka
	ú se sociální exkluzí	pokrají sociální exkluze a realizace sociální prevence	pokrají sociální exkluze a realizace sociální prevence-03.2.60.1															
37	C1 Zajistit koncepční přístup při prevenci a řešení problémů se sociální exkluzí	C1.1 Rozvoj komplexního systému restartu rodin (jednotlivců) na pokrají sociální exkluze a realizace sociální prevence	C1.1 Rozvoj komplexního systému restartu rodin (jednotlivců) na pokrají sociální exkluze a realizace sociální prevence-03.2.60.1	Operační program Zaměstnanost	67401	Nové nebo inovované sociální služby týkající se bydlení	0,00	01.01.2014	1,00	31.12.2022 0:00:00	2,00	24.09.2019	0,00	30.09.2021	2,00		Výstup	Služby
38	C1 Zajistit koncepční přístup při	C1.1 Rozvoj komplexního systému restartu	C1.1 Rozvoj komplexního systému restartu	Operační program Zaměstnanost	62900	účastníci zaměstnaní 6 měsíců po ukončení své účasti,	0,00		0,00		0,00	24.09.2019	2,00	06.05.2024	34,00		Výsledek	Osoby

Sestava vytvořena v MS2014+

HERBLA

6.1.2025 7:58

Ex-post evaluace IPRÚ Karlovy Vary pro období 2014–2020

Číslo řádku	Specifický cíl ITI/IPRÚ/CLLD	Opatření ITI/IPRÚ/CLLD	Podopatření	Program	Kód indikátoru	Název indikátoru	Výchozí hodnota	Data výchozí hodnoty	Cílová hodnota	Data cílové hodnoty	Závazek	Data závazku	Dosažená hodnota (ve sledovaném období)	Data dosažené hodnoty	Dosažená hodnota (za celé období realizace IN)	Procento plnění indikátoru	Typ indikátoru	Měrná jednotka
	prevence a řešení problémů se sociální exkluzí	rodin (jednotlivců) na pokračí sociální exkluze a realizace sociální prevence	rodin (jednotlivců) na pokračí sociální exkluze a realizace sociální prevence-03.2.60.1			včetně OSVČ												
39	C1 Zajistit koncepční přístup při prevenci a řešení problémů se sociální exkluzí	C1.1 Rozvoj komplexního systému restartu rodin (jednotlivců) na pokračí sociální exkluze a realizace sociální prevence	C1.1 Rozvoj komplexního systému restartu rodin (jednotlivců) na pokračí sociální exkluze a realizace sociální prevence-03.2.60.1	Operační program Zaměstnanost	62700	účastníci zaměstnaní po ukončení své účasti, včetně OSVČ	0,00		0,00		0,00	24.09.2019	2,00	06.05.2024	25,00		Výsledek	Osoby
40	C1 Zajistit koncepční	C1.1 Rozvoj komplex	C1.1 Rozvoj komplex	Operační progra	62600	účastníci, kteří získali	0,00		0,00		0,00	24.09.2019	0,00	30.09.2022	16,00		Výsledek	Osoby

Ex-post evaluace IPRÚ Karlovy Vary pro období 2014–2020

Číslo řádku	Specifický cíl ITI/IPRÚ/CLLD	Opatření ITI/IPRÚ/CLLD	Podopatření	Program	Kód indikátoru	Název indikátoru	Výchozí hodnota	Data výchozí hodnoty	Cílová hodnota	Data cílové hodnoty	Závazek	Data závazku	Dosažená hodnota (ve sledovaném období)	Data dosažené hodnoty	Dosažená hodnota (za celé období realizace IN)	Procento plnění indikátoru	Typ indikátoru	Měrná jednotka
	ní přístup při prevenci a řešení problémů se sociální exkluzí	ního systému restartu rodin (jednotlivců) na pokračující sociální exkluzi a realizaci sociální prevence	ního systému restartu rodin (jednotlivců) na pokračující sociální exkluzi a realizaci sociální prevence-03.2.60.1	m Zaměstnanost		kvalifikaci po ukončení své účasti												
41	C1 Zajistit koncepční přístup při prevenci a řešení problémů se sociální exkluzí	C1.1 Rozvoj komplexního systému restartu rodin (jednotlivců) na pokračující sociální exkluzi a realizaci sociální prevence	C1.1 Rozvoj komplexního systému restartu rodin (jednotlivců) na pokračující sociální exkluzi a realizaci sociální prevence-03.2.60.1	Operační program Zaměstnanost	62400	Neaktivní účastníci, kteří znovu začali hledat zaměstnání po ukončení své účasti	0,00		0,00		0,00	24.09.2019	0,00	06.05.2024	10,00		Výsledek	Osoby

Ex-post evaluace IPRÚ Karlovy Vary pro období 2014–2020

Číslo řádku	Specifický cíl ITI/IPRÚ/CLLD	Opatření ITI/IPRÚ/CLLD	Podopatření	Program	Kód indikátoru	Název indikátoru	Výchozí hodnota	Datum výchozí hodnoty	Cílová hodnota	Datum cílové hodnoty	Závazek	Datum závazku	Dosažená hodnota (ve sledovaném období)	Datum dosažené hodnoty	Dosažená hodnota (za celé období realizace IN)	Procento plnění indikátoru	Typ indikátoru	Měrná jednotka
42	C1 Zajistit koncepční přístup při prevenci a řešení problémů se sociální exkluzí	C1.1 Rozvoj komplexního systému restartu rodin (jednotlivců) na pokraji sociální exkluze a realizace sociální prevence	C1.1 Rozvoj komplexního systému restartu rodin (jednotlivců) na pokraji sociální exkluze a realizace sociální prevence-03.2.60.1	Operační program Zaměstnanost	62000	Počet projektů, které zcela nebo zčásti provádějí sociální partneři nebo nevládní organizace	0,00	01.01.2014	0,00		4,00		0,00		4,00		Výstup	Projekty
43	C1 Zajistit koncepční přístup při prevenci a řešení problémů se sociální exkluzí	C1.1 Rozvoj komplexního systému restartu rodin (jednotlivců) na pokraji sociální exkluze a realizace sociální	C1.1 Rozvoj komplexního systému restartu rodin (jednotlivců) na pokraji sociální exkluze a realizace sociální prevence	Operační program Zaměstnanost	67010	Využívání podpořených služeb	0,00	31.12.2015	300,00	31.12.2022 0:00:00	341,00	24.09.2019	0,00	30.09.2022	463,00		Výsledek	Osoby

Ex-post evaluace IPRÚ Karlovy Vary pro období 2014–2020

Číslo řádku	Specifický cíl ITI/IPRÚ/CLLD	Opatření ITI/IPRÚ/CLLD	Podopatření	Program	Kód indikátoru	Název indikátoru	Výchozí hodnota	Data výchozí hodnoty	Cílová hodnota	Data cílové hodnoty	Závazek	Data závazku	Dosažená hodnota (ve sledovaném období)	Data dosažené hodnoty	Dosažená hodnota (za celé období realizace IN)	Procento plnění indikátoru	Typ indikátoru	Měrná jednotka
		prevence	e-03.2.60.1															

Ex-post evaluace IPRÚ Karlovy Vary pro období 2014–2020

Příloha C: MS2014+ tisková sestava financování dle specifických cílů

Financování dle specifických cílů

Číslo řádku	Specifický cíl ITI/IPRÚ/C LLD	Opatření ITI/IPRÚ/C LLD	Podopatření	Program	Celkové způsobilé výdaje (plánovaný stav)	Celkové způsobilé výdaje (ve sledovaném období)	Celkové způsobilé výdaje (za celé období realizace)	Podpora (plánovaný stav)	Podpora (ve sledovaném období)	Podpora (za celé období realizace)	Příspěvek Unie (plánovaný stav)	Příspěvek Unie (ve sledovaném období)	Příspěvek Unie (za celé období realizace)	Národní veřejné zdroje (SR, SF) (plánovaný stav)	Národní veřejné zdroje (SR, SF) (ve sledovaném období)	Národní veřejné zdroje (SR, SF) (za celé období realizace)
1	C1 Zajistit koncepční přístup při prevenci a řešení problémů se sociální exkluzí	C1.1 Rozvoj komplexního systému restartu rodin (jednotlivců) na pokraji sociální exkluze a realizace sociální prevence	C1.1 Rozvoj komplexního systému restartu rodin (jednotlivců) na pokraji sociální exkluze a realizace sociální prevence-03.2.60.1	Operační program Zaměstnanost	28 095 120,00	0,00	18 224 688,02	27 376 018,57	0,00	17 713 261,75	23 880 843,00	0,00	15 490 984,72	3 495 175,57	0,00	2 222 277,03
2	A1 Vybudovat integrovaný a inteligentní dopravní systém	A1.1 Zavádění inteligentních prvků a technologií v dopravním systému	A1.1 Zavádění inteligentních prvků a technologií v dopravním systému-06.1.13.1.2	Integrovaný regionální operační program	46 700 000,00	0,00	46 616 392,00	39 695 000,00	0,00	39 623 933,20	39 695 000,00	0,00	39 623 933,20	0,00	0,00	0,00
3	A1 Vybudovat integrovaný a inteligentní dopravní systém	A1.2 Rozvoj vertikální dopravy	A1.2 Rozvoj vertikální dopravy-04.1.40.1.4	Operační program Doprava	0,00			0,00			0,00			0,00		
4	A2 Zvýšit podíl udržitelných	A2.1 Rekonstrukce a	A2.1 Rekonstrukce a	Integrovaný regionální	76 476 350,40	0,00	28 657 211,56	68 828 715,36	0,00	25 791 490,39	65 004 897,84	0,00	24 358 629,81	3 823 817,52	0,00	1 432 860,58

Sestava vytvořena v MS2014+

HERBLA

6.1.2025 7:58

Ex-post evaluace IPRÚ Karlovy Vary pro období 2014–2020

Číslo řádku	Specifický cíl ITI/IPRÚ/C LLD	Opatření ITI/IPRÚ/C LLD	Podopatření	Program	Celkové způsobilé výdaje (plánovaný stav)	Celkové způsobilé výdaje (ve sledovaném období)	Celkové způsobilé výdaje (za celé období realizace)	Podpora (plánovaný stav)	Podpora (ve sledovaném období)	Podpora (za celé období realizace)	Příspěvek Unie (plánovaný stav)	Příspěvek Unie (ve sledovaném období)	Příspěvek Unie (za celé období realizace)	Národní veřejné zdroje (SR, SF) (plánovaný stav)	Národní veřejné zdroje (SR, SF) (ve sledovaném období)	Národní veřejné zdroje (SR, SF) (za celé období realizace)
	ha ekologicky nenáročných forem dopravy na dopravních výkonech	výstavba komplexní sítě pro cyklo dopravu vč. související infrastruktury za účelem zvýšení dopravní mobility obyvatel	výstavba komplexní sítě pro cyklo dopravu vč. související infrastruktury za účelem zvýšení dopravní mobility obyvatel-06.1.13.1.2	operační program												
5	A1 Vybudovat integrovaný a inteligentní dopravní systém	A1.3 Modernizace dopravních uzlů veřejné hromadné přepravy osob a jejich vhodná lokalizace	A1.3 Modernizace dopravních uzlů veřejné hromadné přepravy osob a jejich vhodná lokalizace-06.1.13.1.2	Integrovaný regionální operační program	119 591 176,47	0,00	110 732 607,43	107 632 058,83	0,00	99 659 346,68	101 652 500,00	0,00	94 122 716,30	5 979 558,83	0,00	5 536 630,38
6	A2 Zvýšit podíl udržitelných a ekologicky nenáročných forem dopravy na	A2.2 Zavádění ekologické a bezbariérové veřejné dopravy a nízkoeemis	A2.2 Zavádění ekologické a bezbariérové veřejné dopravy a nízkoeemis	Integrovaný regionální operační program	200 000 000,00	0,00	223 367 342,70	170 000 000,00	0,00	191 149 143,02	170 000 000,00	0,00	189 862 241,27	0,00	0,00	1 286 901,75

Sestava vytvořena v MS2014+

HERBLA

6.1.2025 7:58

Ex-post evaluace IPRÚ Karlovy Vary pro období 2014–2020

Číslo řádku	Specifický cíl ITI/IPRÚ/C LLD	Opatření ITI/IPRÚ/C LLD	Podopatření	Program	Celkové způsobilé výdaje (plánovaný stav)	Celkové způsobilé výdaje (ve sledovaném období)	Celkové způsobilé výdaje (za celé období realizace)	Podpora (plánovaný stav)	Podpora (ve sledovaném období)	Podpora (za celé období realizace)	Příspěvek Unie (plánovaný stav)	Příspěvek Unie (ve sledovaném období)	Příspěvek Unie (za celé období realizace)	Národní veřejné zdroje (SR, SF) (plánovaný stav)	Národní veřejné zdroje (SR, SF)(ve sledovaném období)	Národní veřejné zdroje (SR, SF)(za celé období realizace)
	dopravních výkonech	ních vozidel veřejné dopravy	ních vozidel veřejné dopravy-06.1.13.1.2													
7	A3 Zlepšit dopravní dostupnost a napojenost území	A3.1 Rozvoj a modernizace silnic II. a III. tříd	A3.1 Rozvoj a modernizace silnic II. a III. tříd-06.1.42.1.1	Integrovaný regionální operační program	61 641 445,74	0,00	40 638 646,31	55 477 301,17	0,00	36 574 781,66	52 395 228,88	0,00	34 542 849,35	3 082 072,29	0,00	2 031 932,31
8	B1 Revitalizovat a chránit historicko-kulturní ráz prostředí	B1.1 Obnova hmotného kulturního dědictví a historických objektů	B1.1 Obnova hmotného kulturního dědictví a historických objektů-06.3.33.3.1	Integrovaný regionální operační program	145 600 033,15	0,00	145 169 573,78	131 040 029,84	0,00	130 652 616,38	123 760 028,18	0,00	123 394 137,70	7 280 001,66	0,00	7 258 478,68
9	B2 Zatraktivnit a zkvalitnit infrastrukturu pro vzdělávání a podporovat trh práce	B2.1 Modernizace škol a školských zařízení, včetně jejich vybavení, otevření škol zájmovému, neformálnímu a	B2.1 Modernizace škol a školských zařízení, včetně jejich vybavení, otevření škol zájmovému, neformálnímu a celoživotní	Integrovaný regionální operační program	148 388 235,29	0,00	116 622 571,47	133 549 411,75	0,00	104 960 314,18	126 130 000,00	0,00	99 129 185,61	7 419 411,75	0,00	5 831 128,57

Ex-post evaluace IPRÚ Karlovy Vary pro období 2014–2020

Číslo řádku	Specifický cíl ITI/IPRÚ/C LLD	Opatření ITI/IPRÚ/C LLD	Podopatření	Program	Celkové způsobilé výdaje (plánovaný stav)	Celkové způsobilé výdaje (ve sledovaném období)	Celkové způsobilé výdaje (za celé období realizace)	Podpora (plánovaný stav)	Podpora (ve sledovaném období)	Podpora (za celé období realizace)	Příspěvek Unie (plánovaný stav)	Příspěvek Unie (ve sledovaném období)	Příspěvek Unie (za celé období realizace)	Národní veřejné zdroje (SR, SF) (plánovaný stav)	Národní veřejné zdroje (SR, SF) (ve sledovaném období)	Národní veřejné zdroje (SR, SF) (za celé období realizace)
		celoživotnímu učení	mu učení-06.2.67.2.4													
10	B2 Zatraktivnit a zkvalitnit infrastrukturu pro vzdělávání a podporovat trh práce	B2.2 Zřízení a podpora vzniku nových pracovních míst v oblastech přispívajících ke zvýšení atraktivity prostředí	B2.2 Zřízení a podpora vzniku nových pracovních míst v oblastech přispívajících ke zvýšení atraktivity prostředí -03.1.48.1	Operační program Zaměstnanost	111 904 882,35	0,00	102 808 724,04	111 904 882,35	0,00	102 808 724,04	95 119 150,00	0,00	87 387 415,23	16 785 732,35	0,00	15 421 308,81
11	C2 Zlepšit dostupnost, kapacitu a kvalitu potřebných sociálních služeb	C2.2 Vytváření nabídky sociálního bydlení pro ohrožené skupiny obyvatel	C2.2 Vytváření nabídky sociálního bydlení pro ohrožené skupiny obyvatel -06.2.56.2.1	Integrovaný regionální operační program	11 730 549,41	0,00	11 730 549,42	10 557 494,47	0,00	11 144 021,94	9 970 967,00	0,00	9 970 967,00	586 527,47	0,00	1 173 054,94
12	C2 Zlepšit dostupnost, kapacitu a kvalitu potřebných sociálních služeb	C2.1 Zřizování nových, rekonstrukce a rozšiřování kapacit stávajících	C2.1 Zřizování nových, rekonstrukce a rozšiřování kapacit stávajících sociálních	Integrovaný regionální operační program	54 118 413,12	0,00	41 963 037,89	51 412 492,47	0,00	39 265 826,29	46 000 651,16	0,00	35 668 582,16	5 411 841,31	0,00	3 597 244,13

Ex-post evaluace IPRÚ Karlovy Vary pro období 2014–2020

Číslo řádku	Specifický cíl ITI/IPRÚ/CLLD	Opatření ITI/IPRÚ/CLLD	Podopatření	Program	Celkové způsobilé výdaje (plánovaný stav)	Celkové způsobilé výdaje (ve sledovaném období)	Celkové způsobilé výdaje (za celé období realizace)	Podpora (plánovaný stav)	Podpora (ve sledovaném období)	Podpora (za celé období realizace)	Příspěvek Unie (plánovaný stav)	Příspěvek k Unie (ve sledovaném období)	Příspěvek Unie (za celé období realizace)	Národní veřejné zdroje (SR, SF) (plánovaný stav)	Národní veřejné zdroje (SR, SF)(ve sledovaném období)	Národní veřejné zdroje (SR, SF)(za celé období realizace)
		sociálních služeb	služeb-06.2.56.2.1													

Ex-post evaluace IPRÚ Karlovy Vary pro období 2014–2020

Číslo řádku	Vlastní zdroje příjemce (plánovaný stav)	Vlastní zdroje příjemce (ve sledovaném období)	Vlastní zdroje příjemce (za celé období realizace)	Národní veřejné zdroje (kraj, obec, jiné) (plánovaný stav)	Národní veřejné zdroje (kraj, obec, jiné) (ve sledovaném období)	Národní veřejné zdroje (kraj, obec, jiné) (za celé období realizace)	Národní soukromé zdroje (plánovaný stav)	Národní soukromé zdroje (ve sledovaném období)	Národní soukromé zdroje (za celé období realizace)	Nezpůsobilé výdaje (plánovaný stav)	Nezpůsobilé výdaje (ve sledovaném období)	Nezpůsobilé výdaje (za celé období realizace)	Soukromé zdroje (plánovaný stav)	Soukromé zdroje (ve sledovaném období)	Soukromé zdroje (za celé období realizace)
1	719 101,43	0,00	511 426,27	719 101,43	0,00	511 426,27	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2	7 005 000,00	0,00	6 992 458,80	0,00	0,00	0,00	7 005 000,00	0,00	6 992 458,80	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
3	0,00			0,00			0,00			0,00			0,00		
4	7 647 635,04	0,00	2 865 721,17	7 647 635,04	0,00	2 865 721,17	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
5	11 959 117,64	0,00	11 073 260,75	11 959 117,64	0,00	11 073 260,75	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
6	30 000 000,00	0,00	32 218 199,68	0,00	0,00	2 573 803,50	30 000 000,00	0,00	29 644 396,18	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
7	6 164 144,57	0,00	4 063 864,65	6 164 144,57	0,00	4 063 864,65	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
8	14 560 003,31	0,00	14 516 957,40	14 560 003,31	0,00	14 516 957,40	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
9	14 838 823,54	0,00	11 662 257,29	14 838 823,54	0,00	11 662 257,29	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
10	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
11	1 173 054,94	0,00	586 527,48	1 173 054,94	0,00	0,00	0,00	0,00	586 527,48	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
12	2 705 920,65	0,00	2 697 211,60	2 705 920,65	0,00	1 198 119,35	0,00	0,00	1 499 092,25	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Příloha D: Usnesení RM Statutárního města Karlovy Vary

Karlovy VARY^o

Statutární město Karlovy Vary • Moskevská 21, 361 20 Karlovy Vary • tel.: +420 353 151 111 • IČ: 00254657



Usnesení č. RM/1070/9/25
z 23. jednání Rady města Karlovy Vary, které se konalo dne 23. 9. 2025

Věc: Ex post evaluace Integrovaného plánu rozvoje území Karlovy Vary

Rada města Karlovy Vary

projednala předložený materiál a

vzala na vědomí Ex post evaluaci Integrovaného plánu rozvoje území (IPRÚ) Karlovy Vary dle přílohy č. 1 předloženého materiálu, zpracovanou dle metodického pokynu Ministerstva pro místní rozvoj k integrovaným nástrojům v programovém období 2014 – 2020, a

schvaluje Ex post evaluaci IPRÚ Karlovy Vary dle přílohy č. 1 předloženého materiálu.

V Karlových Varech dne 25. 9. 2025

Za správnost

Mgr. Jiřina Orlichová
Digitálně podepsal
Mgr. Jiřina Orlichová
Datum: 2025.09.25
14:20:23 +02'00'

Mgr. Jiřina Orlichová
Magistrát města Karlovy Vary
odbor strategií a dotací
vedoucí odboru

