

IROP podporuje mobilitu obyvatel ČR

Integrovaný regionální operační program (dále IROP) je klíčovým nástrojem pro rozvoj dopravy v regionech České republiky. V aktuálním období 2021–2027 se zaměřuje především na moderní a udržitelnou mobilitu – podporuje veřejnou dopravu, nízkoemisní vozidla, cyklodopravu i inteligentní dopravní systémy.

IROP tak pomáhá reagovat na současné výzvy, jako je snižování emisí, zlepšení kvality ovzduší nebo omezení dopravní zátěže ve městech. Vedle modernizace infrastruktury podporuje také vznik propojeného dopravního systému, který usnadňuje kombinování různých způsobů dopravy.

Pomáhá tedy vytvářet podmínky, aby doprava v regionech byla rychlejší, bezpečnější a šetrnější k životnímu prostředí a lépe odpovídala potřebám současné společnosti.

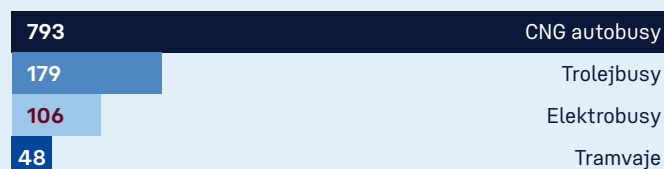
Ke dni 31. 3. 2026 je z IROP 2021–2027 podpořeno celkem

1 108 projektů
s podporou EU ve výši
23,02 mld. Kč.

Vozidla pořízená díky podpoře z IROP 2021–2027



Vozidla pořízená díky podpoře z IROP 2014–2020

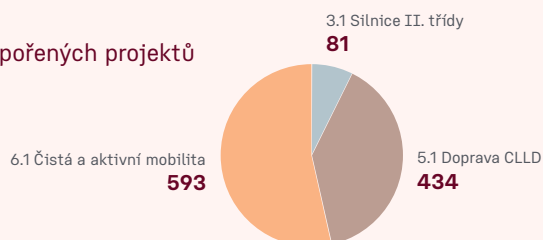


Porovnejme nyní jednotlivé specifické cíle (dále SC) z hlediska počtu podpořených projektů a vynaložené finanční podpory z IROP

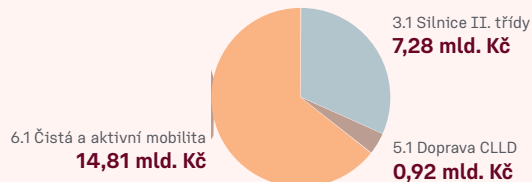
IROP 2021–2027

Největší část podpory nově směřuje do ekologické a moderní dopravy.

Počet podpořených projektů



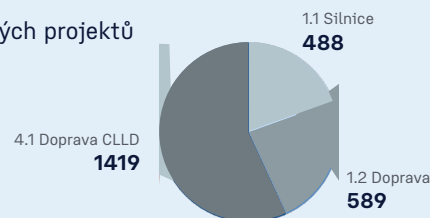
Výše podpory EU



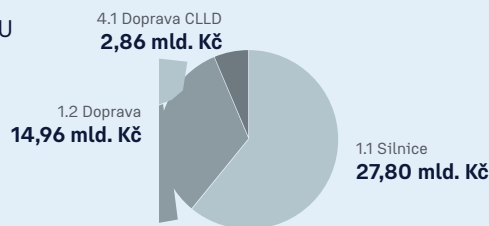
IROP 2014–2020

Dominantní byly investice do silniční infrastruktury – více než polovina všech prostředků.

Počet podpořených projektů



Výše podpory EU



Role silniční infrastruktury

▪ Slábnoucí podíl silnic

V období 2014–2020 tvořily silnice více než polovinu podpory, dnes přibližně třetinu (7,3 mld. Kč z 23 mld. Kč).

7,3 mld. Kč 23 mld. Kč

▪ Posun k optimalizaci

Investice se přesouvají od rozšiřování sítě více k její modernizaci, bezpečnosti a ekologickému doplnění.

Struktura projektů

▪ Více menších projektů

Roste počet podpořených projektů, ale jejich průměrná finanční podpora je nižší.



▪ Diverzifikace investic

Program podporuje širší spektrum menších, cílených intervencí namísto několika velkých staveb.

Změna zaměření podpory

▪ Důraz na čistou mobilitu

V novém období směřuje nejvíce podpory do **čisté mobility** (14,8 mld. Kč), zatímco dříve dominovaly investice do **silnic** (27,8 mld. Kč).

▪ Reakce na nové priority

Podpora více reflektuje environmentální cíle a modernizaci veřejné dopravy.



Spolufinancováno
Evropskou unií



Ministerstvo
pro místní rozvoj



Zaměření podpory IROP 2021–2027

V aktuálním období přináší podpora bezpečnosti nemotorové dopravy více než 660 projektů napříč programem. Oproti minulému období jde o kontinuitu – bezpečnost je dlouhodobě klíčovým tématem.

V aktuálním období je 63 projektů rekonstrukcí oproti 12 projektům výstavby nových silnic. Program se zaměřuje spíše na modernizaci stávající infrastruktury než na její rozšiřování. V aktuálním období se plánuje **více než 205 km rekonstruovaných silnic II. třídy**, zatímco nových úseků má být kolem 24 km.

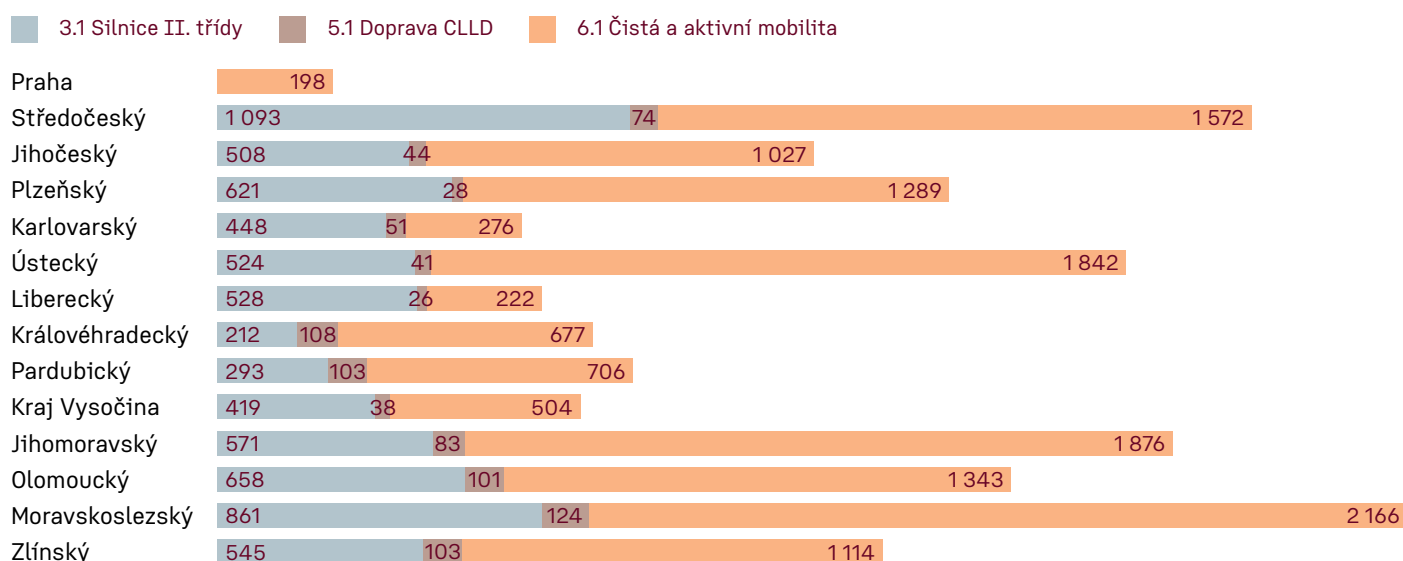
V novém období je podpořeno více než 220 projektů cyklo dopravy, často s vyšší průměrnou podporou než dříve. Doprava se stává více kombinovatelnou – propojuje různé způsoby přepravy.

- 2014–2020: **296 projektů**
- 2021–2027: **222 projektů (k 31. 3. 2026)**

Největší objem podpory míří do Moravskoslezského a Středočeského kraje.

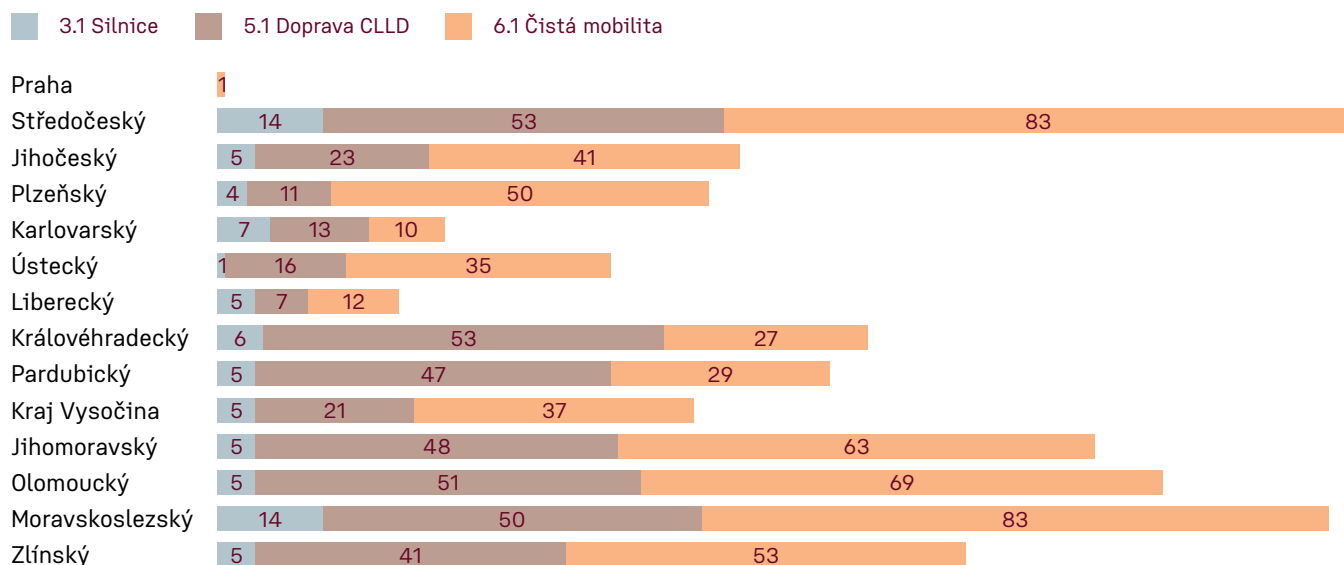
Moravskoslezský kraj přesahuje 3,1 mld. Kč, Středočeský téměř 2,7 mld. Kč. Souvisí to s velikostí regionů, dopravní zátěží i koncentrací projektů veřejné dopravy.

Výše podpory projektů v oblasti dopravy dle kraje realizace (mil. Kč)



Tyto dva kraje mají také nejvyšší počty dosud podpořených projektů (k 31. 3. 2026).

Počet podpořených projektů v oblasti dopravy dle kraje realizace



Spolufinancováno
Evropskou unií



Ministerstvo
pro místní rozvoj

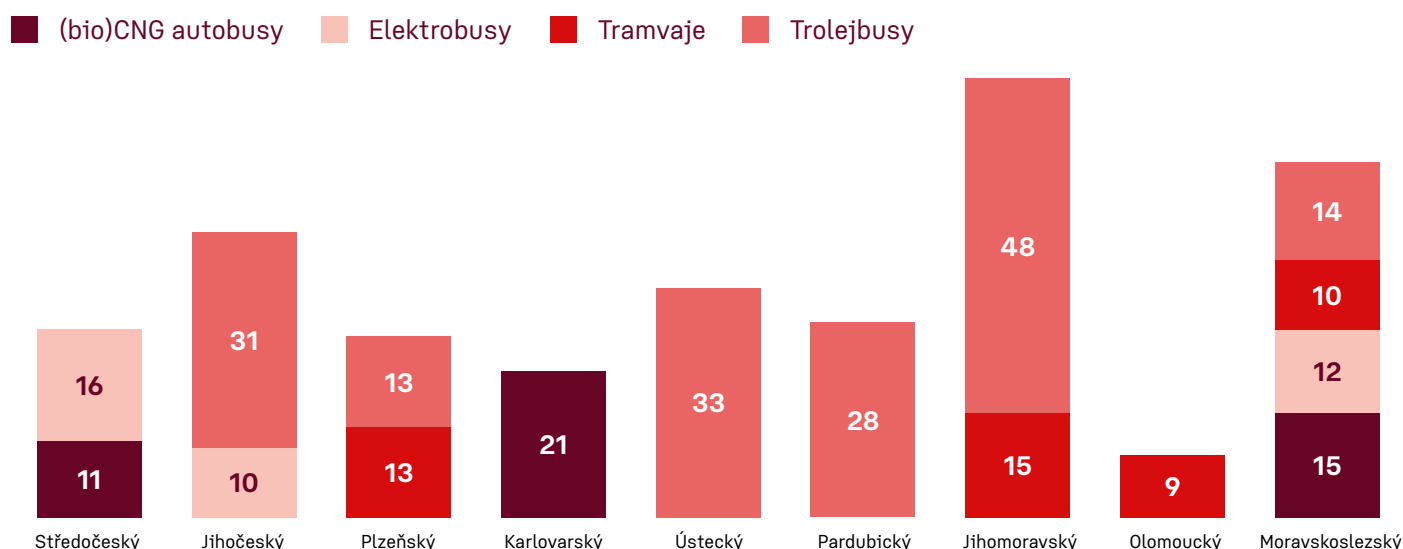


Vozidla zakoupená z IROP 2021–2027

Aktivita „čistá mobilita“ zahrnuje nejen vozidla, ale i infrastrukturu včetně multimodálních uzlů. Podpora samotných vozidel pro veřejnou dopravu představuje více než 6,3 mld. Kč. Ve srovnání s minulým obdobím jde o výrazné posílení tohoto trendu. V předchozím období je vidět velký objem podpory do oblasti nízkoemisních a bezemisních vozidel. Tento typ podpory už tehdy naznačoval posun k ekologičtější veřejné dopravě, který je v novém období ještě výraznější.

Dochází k posunu od CNG autobusů k širšímu mixu technologií. V období 2014–2020 dominovaly CNG autobusy (793 kusů), zatímco nyní je podpora rozložena mezi trolejbusy, tramvaje, elektrobuses i nové technologie včetně vodíku. Diverzifikace vozidel odráží technologický vývoj i snahu o snížení emisí. Projekty nákupu vodíkových autobusů ještě nebyly dokončeny.

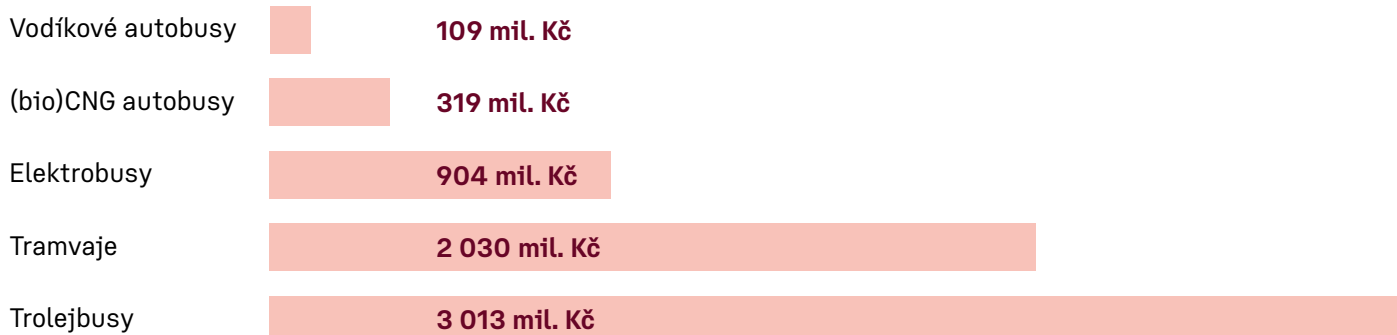
Zakoupená vozidla dle kraje



Dokončené projekty nákupu vozidel zatím nejsou evidovány na území následujících krajů: Praha, Liberecký, Zlínský a Královéhradecký kraj a kraj Vysočina. Z těchto pak pouze Liberecký kraj nemá zatím ani žádný podpořený projekt na nákup vozidel.

Většina výsledků se teprve projeví, např. u přepravených cestujících nebo snížených emisí jsou zatím dosažené hodnoty výrazně nižší než plánované cíle. Je to dáno tím, že projekty jsou často ve fázi realizace a efekty se projeví až po jejich dokončení.

Podpora EU



Spolufinancováno
Evropskou unií



Ministerstvo
pro místní rozvoj



Zajímavosti a dopady

Podpora dopravy byla v obou obdobích rozložena do všech krajů, ale její podoba se liší podle místních potřeb. V některých krajích převažovaly silniční stavby, jinde modernizace veřejné dopravy, terminálů nebo bezpečnostní opatření.

Nejvyšší podpora na obyvatele není vždy v největších krajích.

Např. Olomoucký nebo Plzeňský kraj patří mezi ty s nejvyšší podporou v přepočtu na obyvatele. Menší regiony tak mohou relativně více profitovat z cílených investic.

ČR průměr: 2 112 Kč na obyvatele

Olomoucký kraj 3 320 Kč

Plzeňský kraj 3 160 Kč

Čeho je nyní v plánu dosáhnout aneb vybrané indikátory (cílové hodnoty):

205 km rekonstruovaných silnic

287 km nových cyklostezek

130 mil. přepravených osob ročně

4 874 tun CO₂ snížení ročně

Plné dopady se projeví po dokončení projektů.

Víte, že...



Průměrná podpora na projekt v novém období činí **20,8 mil. Kč**, zatímco při nákupu vozidel přesahuje **132 mil. Kč na projekt**. Rozdíly mezi typy projektů jsou výrazné.

Podpora cyklodopravy přispívá k rozvoji alternativních forem mobility i ke zdravějšímu životnímu stylu. V plánu je vybudovat téměř **287 km cyklostezek**, přičemž dosud bylo realizováno asi **123 km**. Cyklistika se stává plnohodnotnou součástí dopravního systému, nejen doplňkovou aktivitou.

Investice do vozidel a infrastruktury mají zásadní vliv na využívání veřejné dopravy. Očekává se, že počet přepravených osob dosáhne až **130 milionů ročně**, zatímco aktuálně je evidováno asi **50 milionů**. Lepší vozidla, návaznosti a komfort povedou k tomu, že lidé častěji nechají auto doma.

Moderní doprava nestojí na jednom dopravním prostředku – důležitá jsou propojení. Projekty mají vytvořit až **38 nových nebo modernizovaných přestupních uzlů**, zatím jich vzniklo **6**. Díky tomu bude jednodušší kombinovat vlak, autobus, MHD nebo kolo v jedné cestě.

Projekt na jeden z těchto moderních přestupních uzlů spadá mezi Strategické projekty IROP (dále OSI), jde o Centrální dopravní terminál Jihlava, který byl slavnostně otevřen za účasti zástupců Evropské komise dne 24. 6. 2026.

Autor: Jakub Koumar, město Jihlava



Spolufinancováno
Evropskou unií



Ministerstvo
pro místní rozvoj



Poznámky:

Všechny uvedené částky jsou za podíl podpory z EU, Evropského fondu pro regionální rozvoj.
Jako podpořené projekty jsou chápány všechny projekty, kterým byl vydán právní akt o podpoře a jímž byly přislíbeny prostředky k financování. Vždy jde v textu o podpořené projekty, pokud není uvedeno explicitně jinak.

Použité zkratky:

ČR – Česká republika

IROP – Integrovaný regionální operační program

CLLD – Komunitně vedený místní rozvoj

OSI – Strategický projekt (více informací na [IROP – Ministerstvo pro místní rozvoj ČR - Strategické projekty IROP 2021–2027](#))

SC – Specifický cíl



Spolufinancováno
Evropskou unií



Ministerstvo
pro místní rozvoj

