

IROP 2021-2027 podporuje moderní a klimaticky odolnou dopravní infrastrukturu v českých regionech

21.4.2026 - | IROP-Evropský fond pro regionální rozvoj

Integrovaný regionální operační program (IROP), který spadá pod Ministerstvo pro místní rozvoj, pomáhá českým městům a regionům rozvíjet moderní a klimaticky odolnou dopravní infrastrukturu. Podpora z Evropského fondu pro regionální rozvoj (EFRR) přispívá k bezpečnější a udržitelnější mobilitě, lepšímu propojení obcí i vyšší odolnosti dopravních sítí vůči extrémním výkyvům počasí.

„Investice do dopravní infrastruktury dnes musí reagovat nejen na potřeby mobility, ale také na dopady změny klimatu. Prostřednictvím IROP pomáháme městům a regionům realizovat projekty, které zvyšují bezpečnost účastníků dopravy, zlepšují dojíždku obyvatelům a zároveň posilují odolnost infrastruktury vůči extrémním výkyvům počasí,“ říká Zuzana Mrázová, ministryně pro místní rozvoj.

Zkušenosti z nedávných let jasně ukazují, jak zásadní roli dopravní infrastruktura hraje při zvládání krizových situací, ale zároveň jak sama musí krizovým situacím čelit. Povodně v září 2024 způsobily v Česku rozsáhlé škody, zatímco vodohospodářská infrastruktura byla postižena nejvíce, dopravní infrastruktura skončila hned na druhém místě s téměř 15 mld. korun škod, což představovalo přibližně čtvrtinu celkových ztrát. Poškozeno bylo více než 1000 km komunikací a desítky mostů musely být nahrazeny provizorními konstrukcemi.

IROP proto sleduje téma odolnosti i do budoucna. V březnu 2026 se zapojil do 17. světového silničního kongresu ve francouzském Chambéry, kde mezi více než 2000 delegáty silně rezonovalo zejména zavádění principu Build Back Better a důraz na proaktivní přístup. Ten vychází ze zjištění, že náklady na nečinnost bývají vyšší než investice do preventivních opatření. Prezentovaná technická i organizační adaptační opatření tak mohou být inspirací pro další rozvoj podpory dopravní infrastruktury v budoucnosti.

Cyklolávka v Šenově u Ostravy

Vytvořit bezpečné propojení částí města a podpořit rozvoj bezmotorové dopravy s napojením na okolní cyklotrasy. To byl hlavní cíl v Šenově, kde vyrostla cyklostezka se soustavou lávek včetně lávky přes silnici I/11. Právě tato frekventovaná komunikace dlouhodobě představovala významnou dopravní bariéru. Realizaci podpořil IROP částkou 42,5 mil. korun z EFRR.

Stezku dnes využívají především místní obyvatelé při každodenních cestách, cyklisté dojíždějící za prací či službami, ale i pěší a turisté. Výstavbou lávky však rozvoj udržitelné dopravy v Šenově nekončí. *„Do budoucna plánujeme s postupným rozšiřováním cyklistické infrastruktury a s posilováním návazností na okolní obce, zejména ve směru na Ostravu a následně na Havířov,“* uvedl starosta města Tomáš Holuša.

Na lávku přes silnici navazuje lávka přes záplavové území řeky Lučiny a lávka přes samotnou Lučinu. Tyto dvě lávky celkové délky 100 m jsou navrženy a realizovány v takové výšce, aby s rezervou respektovaly hladinu stoleté vody.

Pozoruhodná cyklostezka podél náhonu v Loučovicích

V úseku Čertova stěna – Loučovice vznikla unikátní cyklostezka, která využívá těleso odkrytého přírodního kanálu významné hydroelektrárny. Tento úsek o délce 2,11 km je klíčovou součástí celkového konceptu Vltavské cyklostezky. Projekt, na který IROP přispěl částkou 35 mil. korun z EFRR, vede přírodní krajinou v sousedství Schwarzenberského kanálu. Klimatické prověření projektu potvrdilo, že díky zvolenému trasování a technickému řešení cyklostezky dochází ke snížení rizika přívalových povodní.

Hlavním přínosem je bezpečné oddělení cyklistů a pěších od automobilové dopravy na úzké silnici ohraničené skalním svahem. *„Dalším přínosem je, že jako součást Vltavské cyklostezky propojí v celé trase území od Lipna až po Hlubokou nad Vltavou, a to přes několik jihočeských měst i atraktivní přírodní lokality, přičemž zajistí bezpečný pohyb pro pěší i cyklisty,“* uvedla projektová manažerka oddělení přípravy a realizace silničních staveb Jihočeského kraje Jitka Liláková.

Cyklostezky v Nymburku a podél Ohře

V Nymburku vznikla levobřežní cyklostezka s novým mostkem přes Staré Labe, která propojuje město s okolím a slouží nejen cyklistům, ale i běžcům a pěším. Z EFRR na ni směřovalo 13 mil. korun. V některých exponovanějších úsecích investice směřovala také do břehového opevnění nebo byla pata stezky směrem k vodě sanována lomovým kamenem.

Rozvoj cyklistické infrastruktury podpořil IROP také podél levého břehu řeky Ohře, kde nový dvoukilometrový úsek, který prochází záplavovým územím a je vybaven betonovými obrubami, přispěl ke zvýšení komfortu uživatelů i snížení nehodovosti. Na jeho realizaci směřovalo z EFRR 11,6 mil. korun. Tento úsek je součástí páteřní cyklostezky Ohře, která v celé délce měří 280 kilometrů.

Stoupací pruh Libínské Sedlo

Rekonstrukce se dočkala také silnice II/141 v úseku mezi Prachaticemi a Libínským Sedlem. Tento úsek vede náročným, v podstatě horským terénem, kde silnice směrem na Libínské Sedlo stoupá až do nadmořské výšky 855 m, a byl dlouhodobě považován za velmi nebezpečný.

IROP podpořil její modernizaci částkou 43,7 mil. korun z EFRR. *„Přímo v místě realizovaného přídatného jízdního pruhu došlo k radikálnímu snížení počtu dopravních nehod, a to také odstraněním nebezpečné zatáčky, ve které někteří řidiči nezvládali bezpečný průjezd,“* uvedla projektová manažerka Jitka Liláková.

Vybudování stoupacího pruhu výrazně zlepšilo podmínky pro bezpečné předjíždění pomalu jedoucích vozidel a zkrátilo čas jízdy mezi Prachaticemi a Volary. Rekonstrukce kromě rozšíření vozovky zahrnuje také nové, efektivnější odvodnění, které snižuje rizika plynoucí z vydatných srážek a povodní.

<https://irop.gov.cz/cs/ostatni/web/novinky/irop21-moderni-klimaticka-odolna-dopravni-infr?feed=Novinky>