

Východiska pro nastavení pozice Svazu měst a obcí ČR ke kohezní politice Evropské unie po roce 2020

pro Svaz měst a obcí zpracovalo MEPCO, s. r. o.



Praha, listopad 2017

Obsah

1.	Metodický úvod.....	3
2.	Identifikované potřeby měst a obcí	5
2.1	Souhrnné potřeby na úrovni České republiky	5
2.2	Potřeby obcí do 500 obyvatel.....	8
2.3	Potřeby obcí od 501 do 1000 obyvatel.....	10
2.4	Potřeby obcí od 1001 do 3000 obyvatel	12
2.5	Potřeby obcí od 3 001 do 10 000 obyvatel.....	14
2.6	Potřeby měst od 10 001 do 20 000 obyvatel	16
2.7	Potřeby obcí od 20 001 do 50 000 obyvatel.....	18
2.8	Potřeby obcí s více než 50 000 obyvatel	19
3.	Shrnutí problémů měst a obcí ČR.....	21
4.	Relevance globálních výzev pro místní rozvoj.....	25
5.	Relevance identifikovaných problémů ke kohezní politice EU. Chyba! Záložka není definována.	
6.	Závěr.....	34

1. Metodický úvod

Východiska pro nastavení pozice Svazu měst a obcí ČR ke kohezní politice vznikla jako součást výzkumného projektu, který pro Svaz měst a obcí ČR od jara do podzimu roku 2017 zpracovala společnost MEPCO, s. r. o., v úzké spolupráci s Přírodovědeckou fakultou Univerzity Karlovy. Vedle uvedených institucí se svými podněty do projektu zapojili členové Expertního týmu pro kohezní politiku (Etykop) a Pracovní skupiny pro kohezní politiku (PS KP) Svazu měst a obcí ČR.

V souladu s nastavenou metodikou je cílem analýzy **identifikace aktuálních potřeb českých a moravských měst a obcí, jejich vyhodnocení, a až následně identifikace těch problematických oblastí, které mohou být relevantní pro řešení prostřednictvím intervencí kohezní politiky** Evropské unie. Závěry analýzy budou sloužit nejen pro prosazení zájmů měst a obcí při nastavení evropských dotací po roce 2020, ale také pro vyjednání národních podmínek umožňujících rozvoj tuzemských municipalit (např. zohledněním v nové Strategii regionálního rozvoje ČR, přípravou nových národních dotačních programů apod.).

Informace o potřebách měst a obcí byly shromážděny prostřednictvím **dotazníků**, které byly distribuovány starostům/primátorům všech členských měst a obcí SMO ČR (u statutárních měst byli v kopii o dotazníku informováni i příslušní pracovníci odborů rozvoje). Oslovená města a obce byly upozorněny, že odpovědi a názory pomohou při efektivnějším vyjednávání s klíčovými orgány (Vládou ČR, ministerstvy a orgány EU) a k prosazení požadavků měst a obcí při nastavení budoucích evropských dotací a zároveň pro vyjednávání národních dotačních titulů. Analýza dotazníků využila několik metod a postupů při kombinaci kvalitativní analýzy otevřených otázek, jež byla následně doplněna o kvantitativní vyhodnocení, a kvantitativní analýzy uzavřených otázek.

Na analýzu dotazníků (zejména na část, která se týkala vnímání míry problémovosti)¹ navázaly **stromy problémů**, při nichž nejprve byly identifikované potřeby tematicky kategorizovány a následně pro jednotlivé velikostní skupiny obcí vizualizovány nejzávažnější problémy v daných tematických oblastech. Definované potřeby a problémy byly na základě jejich příbuznosti seskupeny do 5 tematických oblastí:

- nekvalitní podmínky pro bezpečnou, plynulou a udržitelnou dopravu,
- zanedbané, poškozené a neodpovídající fyzické prostředí a infrastruktura měst a jejich zázemí,
- nevyužitý ekonomický potenciál měst,
- nabídka služeb neodpovídající současným potřebám,
- problematické sociální prostředí.

Ve stromu problémů byly vždy v dané kategorii vizualizovány první tři problémy s nejvyšší uváděnou mírou závažnosti. Relativní závažnost příslušného problému navíc zobrazuje výška umístěného problému ve stromu (nejvýše jsou uvedeny závažnější, níže méně závažné problémy – výška odpovídá pořadí závažnosti).

¹ Dotazníkové šetření bylo komplexnější, zahrnovalo širší škálu otázek, která se týkala také např. vnímání potenciálu rozvoje, jeho bariér, ale i dalších oblastí (např. vyhodnocení meziobecní spolupráce). Podrobná zpráva z celého dotazníkového šetření je přílohou tohoto dokumentu a uvádí velmi detailní analýzu a interpretaci jednotlivých otázek a oblastí, které byly předmětem dotazníkového šetření.

Následně byly získané závěry detailně prodiskutovány ve **fokusních skupinách**, které poskytly hlubší vhled do nashromážděných analytických závěrů.

PRACOVNÍ VERZE

2. Identifikované potřeby měst a obcí

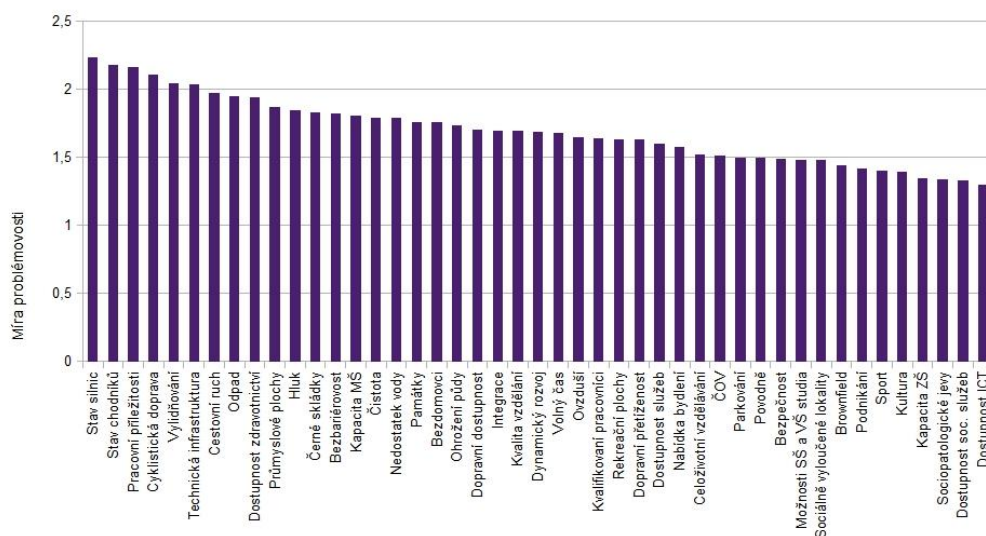
2.1 Souhrnné potřeby na úrovni České republiky

A) Míra problémovosti

Na základě dotazníkového šetření bylo sestaveno celkové **hodnocení míry problémovosti² jednotlivých oblastí života ve městě či obci tak, jak je vnímá respondent** (nejčastěji starosta/primátor). Míra problémovosti zobrazuje pořadí oblastí z hlediska četnosti obcí, které je považovaly za nejvíce, respektive nejméně problematické. K souhrnnému hodnocení byl použit syntetický ukazatel míry problémovosti, který je průměrem z odpovědí problémová (3 body), částečně problémová (2 body), bezproblémová (1 bod), při nezařazení odpovědi netýká se mého města/obce.

Je nutné zdůraznit, že se jedná o souhrnné hodnocení za všechny velikostní kategorie měst a obcí. V jednotlivých velikostních kategoriích se však pořadí vnímání míry problémovosti poměrně výrazně mění.

Obrázek 1: Míra problémovosti oblastí života ve městě/obci



Z hlediska celkové míry problémovosti jsou za nejproblematictější v celkovém souboru měst a obcí považovány:

- **stav silnic,**
- **stav chodníků a**
- **pracovní příležitosti.**

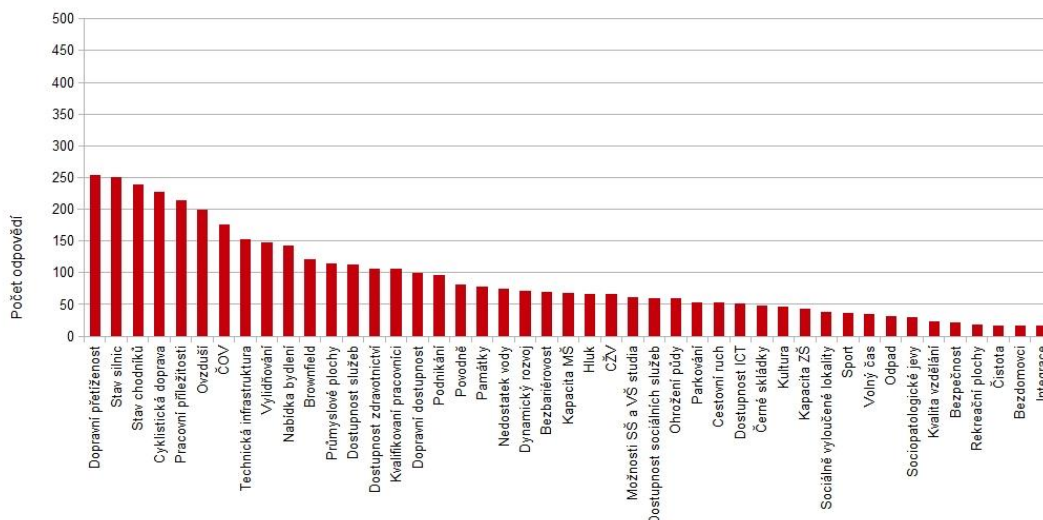
² Jak již bylo uvedeno výše, míra problémovosti byla jen jednou z řady otázek dotazníkového šetření. Závěry z této otázky byly využity jako jeden ze vstupů pro následné jednání fokusních skupin. Při interpretaci je potřeba zohlednit i další souvislosti, které byly mj. podchyceny v dalších částech dotazníkového šetření.

Za nejméně problémové pak dostupnost ICT, dostupnost sociálních služeb a sociopatologické jevy.

B) Četnost problémů

Přestože existuje vysoká podobnost mezi pořadím oblastí z hlediska míry problémovosti a pořadím oblastí podle počtu obcí, které je považují za problémové, existují zde odlišnosti.

Obrázek 2: Problémové oblasti života ve městě/obci



Z hlediska počtu, kolikrát byly v dotaznících označeny oblasti jako problémové, se nejčastěji opakují:

- **dopravní přetíženost,**
- **stav silnic a**
- **stav chodníků.**

Nejmenší počet odpovědí označených jako problémová oblast se objevuje u témat integrace, bezpečnost a čistota.

C) Kategorie problémů

(1) Na úrovni celé České republiky jsou na prvním místě uváděny problémy spadající do oblasti **dopravy**. Ta zaujímá první pozici také v každé samostatné velikostní kategorii s výjimkou nejmenších obcí do 500 obyvatel (viz dále). V rámci dopravních problémů jsou jako nejzávažnější identifikovány:

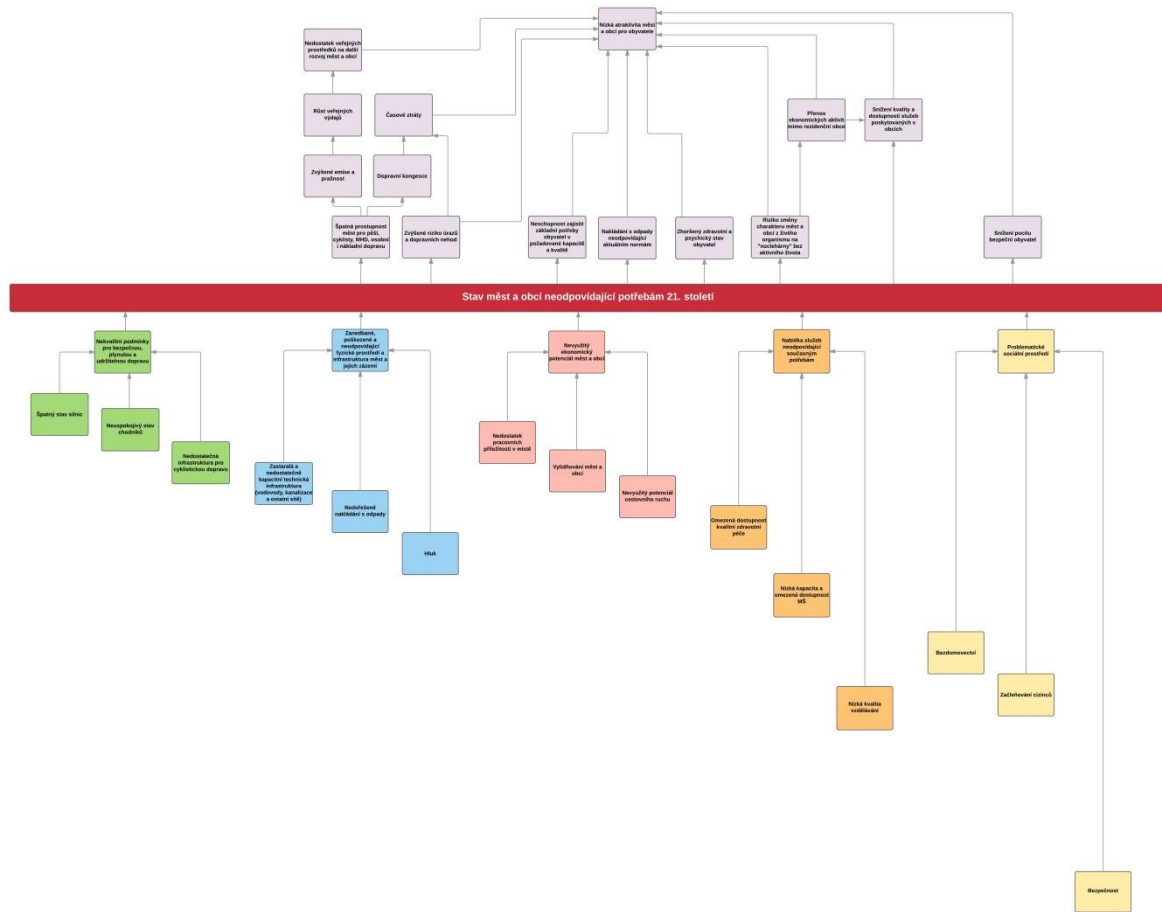
- špatný stav silnic,
- neuspokojivý stav chodníků.

Na třetím místě to je nedostatečná infrastruktura pro cyklistickou dopravu, ta však je zařazena až za problémem nedostatku pracovních příležitostí z kategorie problémů označovaných jako nevyužitý ekonomický potenciál měst.

- (2) Druhou nejzávažnější kategorií na úrovni České republiky je **nevyužitý ekonomický potenciál měst**. Zde jsou hlavními problémy:
- nedostatek pracovních příležitostí v místě,
 - vylidňování měst a obcí a
 - nevyužitý potenciál cestovního ruchu.
- (3) Velmi blízko druhé kategorii se v míře závažnosti objevují problémy **zanedbaného, poškozeného a neodpovídajícího fyzického prostředí a infrastruktury měst a jejich zázemí**. Zde jsou problémy identifikovány v pořadí:
- zastaralá a nedostatečně kapacitní technická infrastruktura (vodovody, kanalizace a ostatní sítě),
 - nedořešené nakládání s odpady a
 - hluk.
- (4) **Neodpovídající nabídka služeb** je v souboru problémů až na čtvrtém místě, a to s relativně vysokým odstupem za předchozími kategoriemi. Jedná se zejména o:
- omezenou dostupnost kvalitní zdravotní péče,
 - nízkou kapacitu a omezenou dostupnost mateřských škol a
 - nízkou kvalitu vzdělávání.
- (5) Relativně okrajově jsou vnímány otázky týkající se **sociálního prostředí měst a obcí**, také s velkým odstupem za prvními třemi kategoriemi. Jako nejpalčivější v této oblasti jsou uváděny:
- problematika bezdomovectví,
 - začleňování cizinců a
 - bezpečnost.

Vizualizaci nabízí následující obrázek. Je však vhodné nečinit zobecňující závěry z této souhrnné zprávy, neboť, jak je zřejmé z následujícího textu, naléhavost problémů se liší podle velikostních kategorií obcí. Vždy (až na nejmenší obce do 500 obyvatel) na prvním místě zůstává oblast dopravy, liší se však struktura této problémové oblasti. Významný posun mezi kategoriemi problémů je zřetelný zejména u sociálního prostředí, kde s růstem velikosti obcí roste také naléhavost této skupiny problémů.

Obrázek 3: Strom problémů souhrnný za ČR



Pozn.: Jedná se pouze o náhled stromu, jeho čitelná verze je samostatnou přílohou této zprávy.

2.2 Potřeby obcí do 500 obyvatel

Struktura problémů podle míry problémovosti u nejmenších obcí do 500 obyvatel se poněkud liší od ostatních velikostních skupin obcí ve dvou aspektech. Je to jediná velikostní skupina, v níž na prvním místě nebyl uveden problém z kategorie dopravy, nýbrž z oblasti nevyužitého ekonomického potenciálu. Přesto bezprostředně po problému spočívajícím v nedostatku pracovních příležitostí následují problémy dopravní (zejména špatný stav chodníků). Relativně velmi vysoko se umístil také problém nedostupnosti bydlení, který je zařazen do oblasti služeb.

- (1) Obce do 500 obyvatel vykazují jako velmi naléhavé problémy **nevyužitého ekonomického potenciálu**, konkrétně
 - nedostatek pracovních příležitostí.

Následují problémy v oblasti dopravy, nicméně jako relativně palčivé problémy související s nevyužitým ekonomickým potenciálem jsou uváděny také nedostatek ploch pro průmyslovou činnost a pro služby a vyliďňování obce.

- (2) **Dopravní problémy** v nejmenších obcích jsou uváděny jako druhé nejzávažnější po nedostatku pracovních příležitostí. Mezi hlavní dopravní problémy starostové uvádějí:

- neuspokojivý stav chodníků a
- nedostatečnou infrastrukturu pro cyklistickou dopravu.

Třetím dopravním problémem je špatný stav silnic, který však následuje až za problémem z oblasti služeb, konkrétně nedostatečnou nabídkou odpovídajícího bydlení.

(3) Na třetí místo problémů (i když s relativně mizivým odstupem za předchozí kategorií) se staví **nabídka služeb neodpovídající současným potřebám**, a sice:

- nabídka kvalitního a dostupného bydlení,
- dostupnost komerčních služeb a
- omezená dostupnost kvalitní zdravotní péče.

(4) Velmi blízko k předchozím problémovým kategoriím je také oblast **zanedbaného, poškozeného a neodpovídajícího fyzického prostředí a infrastruktura** nejmenších obcí, především:

- čističky odpadních vod,
- zastaralá a nedostatečně kapacitní technická infrastruktura a
- brownfieldy.

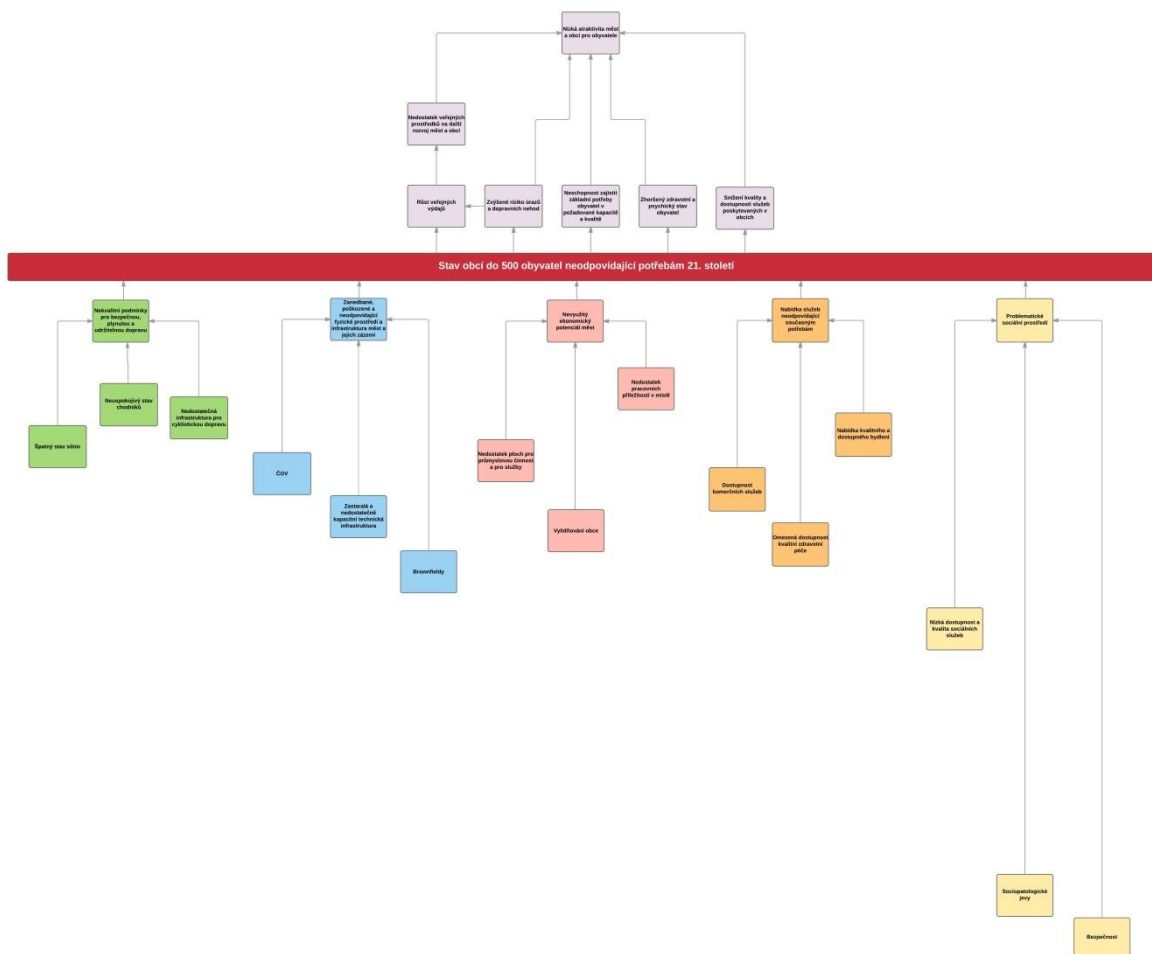
(5) **Sociální problémy** zůstávají (obdobně jako v ostatních menších velikostních skupinách obcí) na relativně velmi nízkých problémových pozicích. Mezi nimi jsou uváděny především:

- nízká dostupnost a kvalita sociálních služeb

S velmi velkým odstupem se potom objevují sociopatologické jevy a problematika bezpečnosti.

V kategorii nejmenších obcí je zřejmé, že s výjimkou problémů v sociální oblasti není výraznější rozestup mezi jednotlivými skupinami problémů, ať už se jedná o dopravu, nabídku služeb, technickou infrastrukturu či využití ekonomického potenciálu.

Obrázek 4: Strom problémů obcí do 500 obyvatel



Pozn.: Jedná se pouze o náhled stromu, jeho čitelná verze je samostatnou přílohou této zprávy.

2.3 Potřeby obcí od 501 do 1000 obyvatel

- (1) Obce od 501 do 1000 obyvatel zcela jednoznačně na prvních pozicích vykazují **dopravní problémy**, a to v absolutním pořadí:
- stav silnic,
 - cyklistickou dopravu a
 - stav chodníků.

Poměrně zajímavé je, že stav silnic, který u nejmenších obcí do 500 obyvatel nebyl na předních příčkách uváděn vůbec, je v této velikostní skupině vnímán jako závažnější problém než stav chodníků. Dokonce i čtvrtý problém v pořadí je z oblasti dopravy, a sice problematické parkování, a s tím související šestý problém dopravní přetíženost.

- (2) Na druhou pozici kategorie problémů byl zařazen **nevyužitý ekonomický potenciál** obcí, který se však umístil jako druhý jen s ohledem na jeden konkrétní problém, který byl uváděn ihned za prvními čtyřmi dopravními problémy, a sice:

- nedostatek pracovních příležitostí.

Další ekonomické problémy se objevují až s větším odstupem, především jde o nedostatek ploch pro průmyslovou činnost a pro služby a nedostatek kvalifikovaných pracovníků.

(3) Vzhledem k výše uvedenému nedostatku pracovních příležitostí se až na třetím místě objevuje kategorie **zanedbaného, poškozeného a neodpovídajícího fyzického prostředí a infrastruktury**. Jedná se o tři problémy v těsné návaznosti:

- brownfieldy,
- zastaralou a nedostatečně kapacitní technickou infrastrukturu a
- rizika povodní.

Nedostatek průmyslových ploch a kvalifikovaných pracovníků z oblasti nevyužitého ekonomického potenciálu se umístily až za infrastrukturními problémy, proto je možné konstatovat, že tato oblast jako celek je u obcí mezi 501 a 1000 obyvateli závažnější než problémy ekonomické.

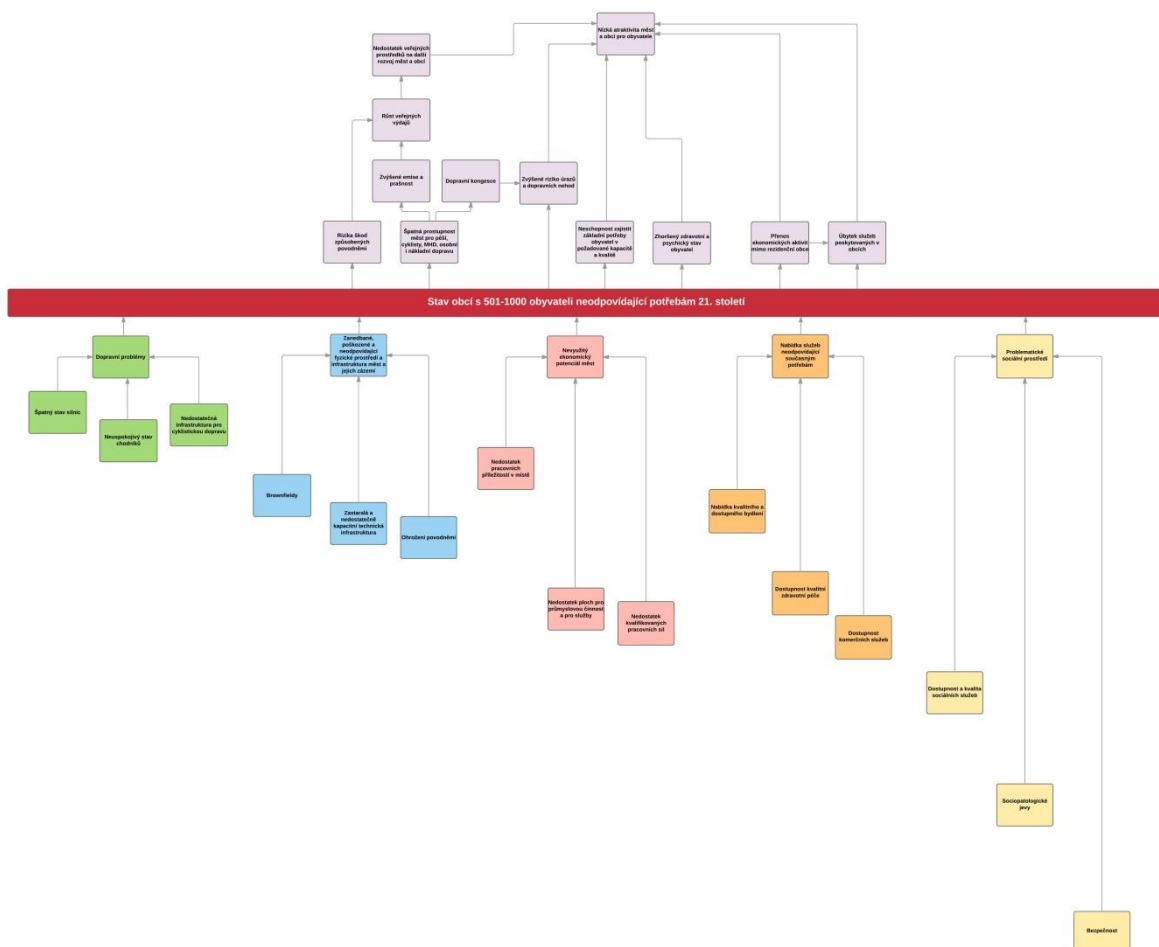
(4) Relativně stejně významně vnímají starostové obcí problémy s **nabídkou služeb**, kde jsou jako hlavní uváděny:

- nabídka kvalitního a dostupného bydlení,
- dostupnost kvalitní zdravotní péče a
- dostupnost komerčních služeb.

(5) **Problematické sociální prostředí** je stejně jako u nejmenších obcí až poslední oblastí, konkrétně jde o

- dostupnost a kvalitu sociálních služeb,
- sociálně patologické jevy a
- bezpečnost.

Obrázek 5: Strom problémů obcí od 501 do 1000 obyvatel



Pozn.: Jedná se pouze o náhled stromu, jeho čitelná verze je samostatnou přílohou této zprávy.

2.4 Potřeby obcí od 1001 do 3000 obyvatel

Ve velikostní skupině obcí od jednoho do tří tisíc obyvatel je pořadí problémů poměrně jednoznačné.

(1) Na prvním místě jsou uváděny **dopravní problémy**, které jsou obdobné jako v předchozích velikostních kategoriích:

- špatný stav silnic,
- neuspokojivý stav chodníků a
- nedostatečná infrastruktura pro cyklistickou dopravu.

Všechny tři výše uvedené problémy se umístily na prvních třech příčkách v absolutním pořadí.

(2) Na rozdíl od nejmenších obcí do tisíce obyvatel je jako druhá nejzávažnější kategorie problémů uváděno **zanedbané, poškozené a neodpovídající fyzické prostředí a infrastruktura**, konkrétně:

- brownfieldy,
- zastaralá a nedostatečně kapacitní technická infrastruktura a
- bezbariérovost.

Nedostatečná bezbariérovost se v této velikostní kategorii objevuje poprvé, v menších obcích nebyla jako jeden z klíčových problémů vnímána.

(3) **Nevyužitý ekonomický potenciál** je uváděn relativně podobně závažný jako infrastrukturní nedostatky obcí. Jedná se zejména o:

- nedostatek pracovních příležitostí,
- možnosti celoživotního vzdělávání a
- nedostatek kvalifikovaných pracovních sil.

Poprvé je nedostatečné celoživotní vzdělávání jako problém vnímáno až u velikostní kategorie obcí od jednoho do tří tisíc obyvatel.

(4) **Nedostatečná nabídka služeb odpovídajících současným potřebám** je obdobně jako v předchozích velikostních skupinách obcí čtvrtou kategorií problémů. Zde starostové jako důležité vnímají:

- nabídku kvalitního a dostupného bydlení.

Přestože s větším odstupem, avšak poprvé v této velikostní kategorii se objevují problémy s nedostatečnými možnostmi středoškolského a vysokoškolského vzdělávání. Obdobně jako u menších obcí je identifikována omezená dostupnost kvalitní zdravotní péče.

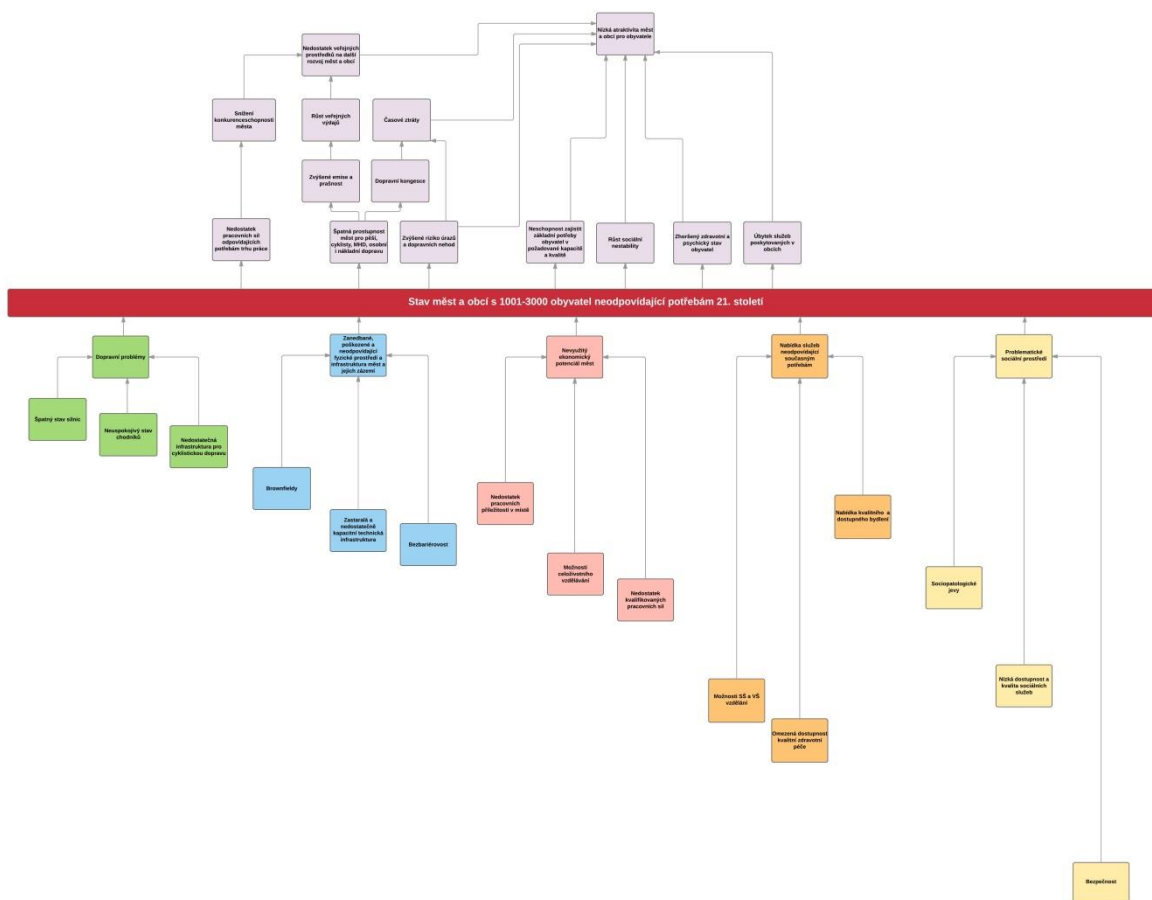
(5) **Problematické sociální prostředí** obcí s jedním až třemi tisíci obyvatel se jednoznačně dostává před problematiku dostupnosti služeb (což v předchozích velikostních skupinách tak jednoznačné nebylo). Konkrétními problémy jsou:

- nedostatečné bydlení,
- sociopatologické jevy a
- dostupnost sociálních služeb.

Zde je patrné, že od této velikostní kategorie začíná být zřejmý příklon k tzv. měkkým faktorům rozvoje, kdy starostové uvádějí nedostatky nejen v infrastrukturních aspektech ekonomického potenciálu měst, ale i v kvalitě lidských zdrojů, a to jak v možnostech vyšších stupňů vzdělávání a celoživotního učení, tak i v nedostatku kvalifikovaných pracovních sil.

Nad rámec prvních tří problémů v jednotlivých kategoriích je možné ze závěrů dotazníkového šetření sledovat opačný trend než u obcí do 500, resp. 1000 obyvatel, kde se jako problém jevil dynamický rozvoj obcí, čemuž neodpovídala vybavenost a kapacitní připravenost obcí. Oproti tomu v obcích mezi jedním a třemi tisíci obyvatel se setkáváme s opačnou situací, kdy se obce vylidňují, což opět dopadá na strukturu služeb v obci, a sice zejména rizikem zániku některých dosud poskytovaných služeb.

Obrázek 6: Strom problémů obcí od 1001 do 3000 obyvatel



Pozn.: Jedná se pouze o náhled stromu, jeho čitelná verze je samostatnou přílohou této zprávy.

2.5 Potřeby obcí od 3 001 do 10 000 obyvatel

(1) Již tradičně **dopravní problémy** jsou také v kategorii město od tří do deseti tisíc obyvatel vnímány jako nejzávažnější. Mění se však struktura těchto problémů, kdy jako klíčové jsou uváděny:

- špatný stav silnic,
- parkování a
- dopravní přetíženost.

Přesto i na čtvrtém a pátém místě v absolutním pořadí jsou zmiňovány stav chodníků a cyklistická doprava. Z toho je zřejmé, že u větších měst je znatelnější problém s motorizovanou dopravou (vč. řešení dopravy v klidu), kdežto u menších obcí má větší význam doprava cyklistická.

(2) **Nevyužitý ekonomický potenciál** je prostřednictvím dvou problémů uváděn na druhém místě. Těmi jsou:

- nedostatek kvalifikovaných pracovních sil a
- vylidňování obce.

Dále jsou jako problematické označeny nedostatečné pracovní příležitosti, ty nicméně obsadily pořadí až za další kategorií problémů z oblasti infrastruktury. Je zřejmé, že vylidňování obcí je narůstající problém s růstem velikosti obce či města.

- (3) **Zanedbané, poškozené a neodpovídající fyzické prostředí a infrastruktura měst a jejich zázemí** je třetí nejzávažnější kategorií problémů u měst a obcí od tří do deseti tisíc obyvatel, a to s velmi podobnou závažností jako nevyužitý ekonomický potenciál měst. Předně jde o:
- brownfieldy,
 - zastaralou a nedostatečně kapacitní technickou infrastrukturu a
 - bezbariérovost.

- (4) U této velikostní kategorie je ještě zřetelnější než u menších obcí závažnost **sociální problematiky** (ve srovnání s dostupností a kvalitou služeb). Jako palčivé jsou uváděny:
- sociopatologické jevy a
 - sociálně vyloučené lokality.

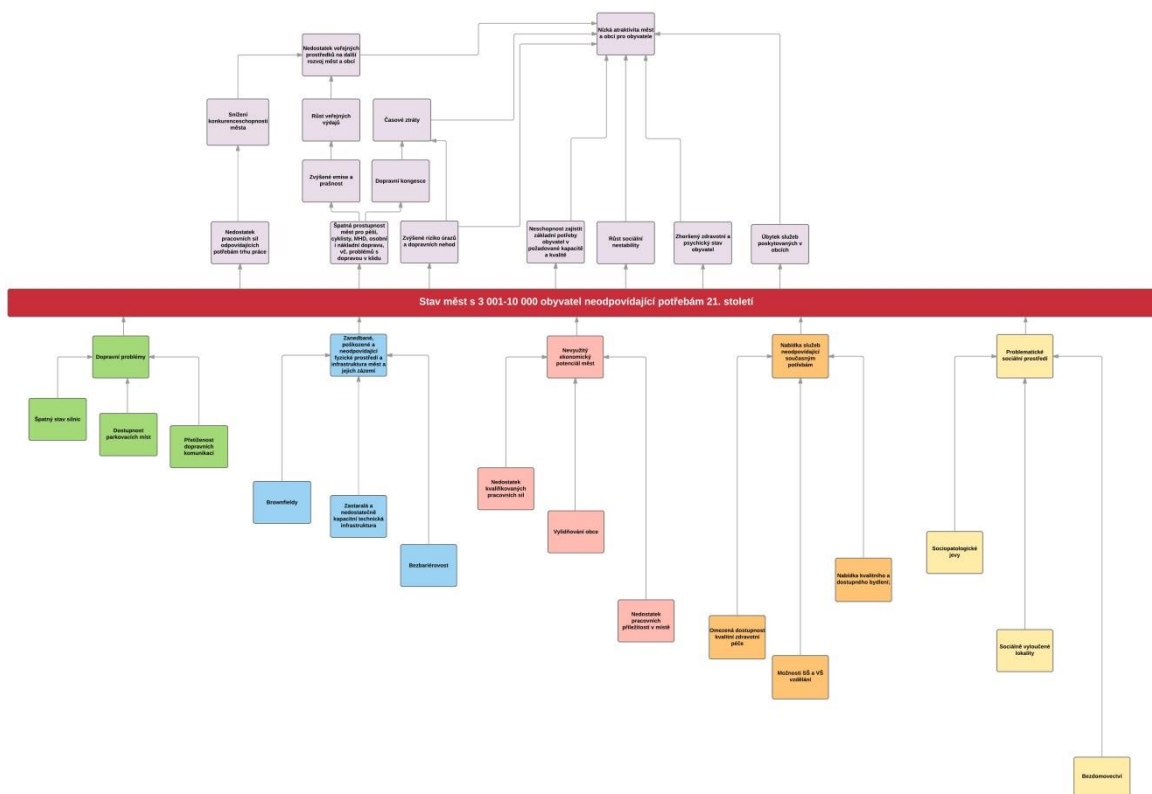
Zde je zřejmé, že sociopatologické jevy jsou vnímány závažněji a že se sociálně vyloučené osoby koncentrují do sociálně vyloučených lokalit, kdy je logické, že v menších obcích jde spíše o ojedinělé případy sociálního vyloučení, kdežto u měst větší kategorie se již jedná o komplexnější fenomén. Také jsou zmiňovány problémy s bezdomovectvím, avšak až s větším odstupem za předchozími tématy.

Města od tří do deseti tisíc obyvatel jsou první velikostní skupinou, kdy se oblast sociálních problémů ve své závažnosti dostala před okruh nabídky služeb.

- (5) **Nabídka služeb** je v obcích a městech od tří do deseti tisíc obyvatel poměrně bezproblémová, přesto jsou jako nedostatečné uváděny:
- nabídka kvalitního a dostupného bydlení,
 - omezená dostupnost kvalitní zdravotní péče a
 - možnosti středoškolského a vysokoškolského studia

Je poměrně překvapivé, že menší obce do 3000 obyvatel vnímají kvalifikaci pracovních sil (vč. celoživotního vzdělávání a možností vyšších stupňů vzdělávání) jako významnější faktor, než je tomu u měst do 10 tisíc obyvatel.

Obrázek 7: Strom problémů obcí od 3 001 do 10 000 obyvatel



Pozn.: Jedná se pouze o náhled stromu, jeho čitelná verze je samostatnou přílohou této zprávy.

2.6 Potřeby měst od 10 001 do 20 000 obyvatel

Střední města zcela zřetelně oproti menším obcím a městům odsouvají dále do pozadí problémy s dostupností a kvalitou služeb a vyzdvihují sociální problémy. Nicméně pořadí kategorií problémů je obdobné jako v ostatních velikostních skupinách s tím, že větší závažnost vykazují infrastrukturní faktory než faktory ekonomické. Stejně jako u měst do 10 tisíc obyvatel nejsou na předních místech uváděny problémy se vzděláváním (ačkoli nedostatek kvalifikovaných pracovních sil stále přetrvává ve vyšších příčkách).

(1) **Dopravní problémy** ve městech s deseti až dvaceti tisíci obyvatel jsou také na prvních pěti příčkách, mění se však jejich pořadí takto:

- dostupnost parkovacích míst a přetíženost dopravních komunikací (oboje se stejnou mírou závažnosti) a
- špatný stav silnic.

Cyklistická doprava a stav chodníků jsou na čtvrtém a pátém místě.

(2) Překvapivým zjištěním je, že **zanedbané, poškozené a neodpovídající fyzické prostředí a infrastruktura měst a jejich zázemí** je jednoznačně druhou kategorií problémů a předstihla tak problémy ekonomického potenciálu. Města se potýkají s:

- brownfieldy,
- zastaralou a nedostatečně kapacitní technickou infrastrukturou a
- bezbariérovostí.

(3) **Nevyužitý ekonomický potenciál měst** je až na třetí pozici, reprezentovaný především problémem:

- nedostatku kvalifikovaných pracovníků.

Teprve s větším odstupem jsou ještě uváděny problémy s vylidňováním měst a s nedostatkem ploch pro průmyslovou činnost a služby.

(4) Závažnost **problematického sociálního prostředí** s růstem počtu obyvatel stoupá. Dvě prioritní sociální otázky jsou dokonce před problémy nevyužitého ekonomického potenciálu měst. Jde zejména o:

- sociopatologické jevy,
- bezdomovectví.

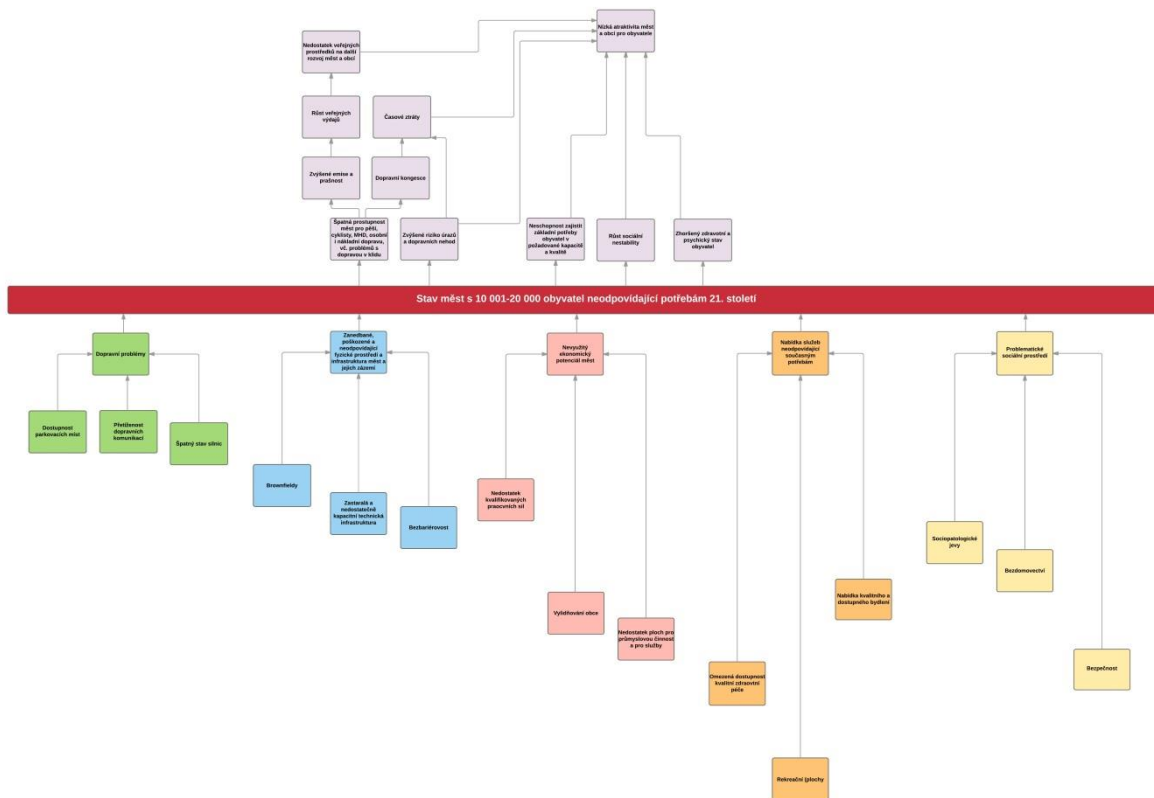
Bezdomovectví je ve velikostní kategorii měst od deseti do dvaceti tisíc obyvatel uváděno poprvé mezi třemi největšími problémy v sociální oblasti. S mírným odstupem je také uváděna bezpečnost.

(5) **Nabídka služeb** není u střední kategorie měst vnímána příliš zásadně. V intenzitě vyčnívá:

- nabídka kvalitního a dostupného bydlení.

Problematika bydlení je dokonce výše než dva problémy související s nevyužitým ekonomickým potenciálem měst. Dále je uváděna omezená dostupnost kvalitní zdravotní péče a poprvé se objevuje nedostatek rekreačních (zelených) ploch.

Obrázek 8: Strom problémů měst od 10 001 do 20 000 obyvatel



Pozn.: Jedná se pouze o náhled stromu, jeho čitelná verze je samostatnou přílohou této zprávy.

2.7 Potřeby obcí od 20 001 do 50 000 obyvatel

Ve skupině větších měst od dvaceti do padesáti tisíc obyvatel je již zcela zřetelný posun významu nevyužitého ekonomického potenciálu před problémy fyzického prostředí a infrastruktury. Ještě více do pozadí ustupuje problematika nabídky služeb. Na prvním místě stále zůstávají dopravní problémy.

- (1) **Dopravní problémy** jsou strukturované shodně s městy v předchozí velikostní kategorii, tzn.:
- dostupnost parkovacích míst,
 - přetíženost dopravních komunikací a
 - špatný stav silnic.

Oproti menším městům a obcím je poměrně níže odsunuta problematika cyklistické dopravy.

- (2) **Nevyužitý ekonomický potenciál** je u měst s dvaceti až padesáti tisíci obyvatel problémem velmi závažným. Nejvíce se města potýkají s:
- vylidňováním a
 - nedostatkem kvalifikovaných pracovníků.

Další slabinou je nedostatek pracovních příležitostí, který je však uváděn až za skupinou sociálních a infrastrukturních problémů.

- (3) S růstem velikosti měst roste také **problematika sociálního prostředí**. Větší města se potýkají zejména se:
- sociálně vyloučenými lokalitami a
 - bezdomovectvím.

Dále jsou zmiňovány sociopatologické jevy, které stojí však až za infrastrukturními nedostatky.

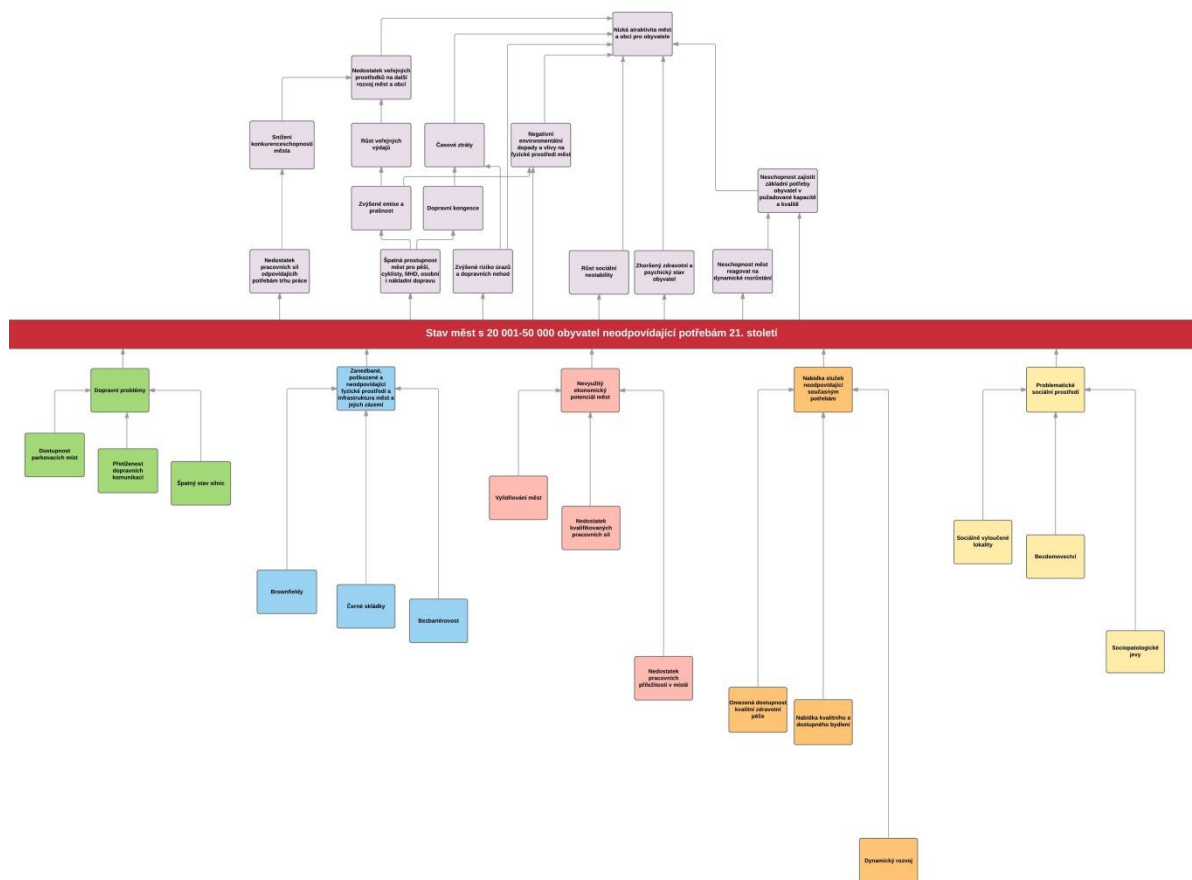
- (4) **Zanedbané, poškozené a neodpovídající fyzické prostředí a infrastruktura měst a jejich zázemí** spočívá především v:
- existenci brownfieldů,
 - existenci černých skládek a
 - bezbariérovosti.

Jedná se o první velikostní skupinu měst, kde v první trojici problémů souvisejících s fyzickým prostředím jsou uváděny černé skládky.

- (5) **Nabídka služeb** spíše odpovídá požadavkům občanů větších měst, nicméně i zde se objevují problémy, které se víceméně shodují s těmi, které zmiňovali zástupci menších měst a obcí:
- nabídka kvalitního a dostupného bydlení a
 - dostupnost kvalitní zdravotní péče.

Poprvé jsou také zmiňovány problémy související s dynamickým růstem měst, který může mít negativní vliv na schopnost měst zajistit služby a infrastrukturu v souladu s nároky obyvatel v nově vybudovaných lokalitách.

Obrázek 9: Strom problémů měst od 20 001 do 50 000 obyvatel



Pozn.: Jedná se pouze o náhled stromu, jeho čitelná verze je samostatnou přílohou této zprávy.

2.8 Potřeby obcí s více než 50 000 obyvatel

Největší města sice obdobně jako ostatní uvádějí nejzávažnější dopravní problémy, nicméně v těsném závěsu za nimi jsou problémy sociální následované nevyužitým ekonomickým potenciálem.

(1) Hlavními **dopravními problémy** u největších měst jsou:

- přetíženost dopravních komunikací a
- dostupnost parkovacích míst.

Také špatný stav silnic je problematický, avšak je méně závažný než sociálně vyloučené lokality.

(2) Velmi závažnou kategorií problémů u velkých měst je **problématické sociální prostředí**, a to především:

- sociálně vyloučené lokality,
- bezdomovectví a
- sociálně patologické jevy.

(3) **Nevyužitý ekonomický potenciál měst** zmiňuje většina respondentů v kategorii největších měst jako problém, který spočívá zejména v:

- nedostatku kvalifikovaných pracovníků.

Druhým největším problémem v oblasti ekonomického potenciálu je nedostatek průmyslových ploch následovaný problémem s vylidňováním měst.

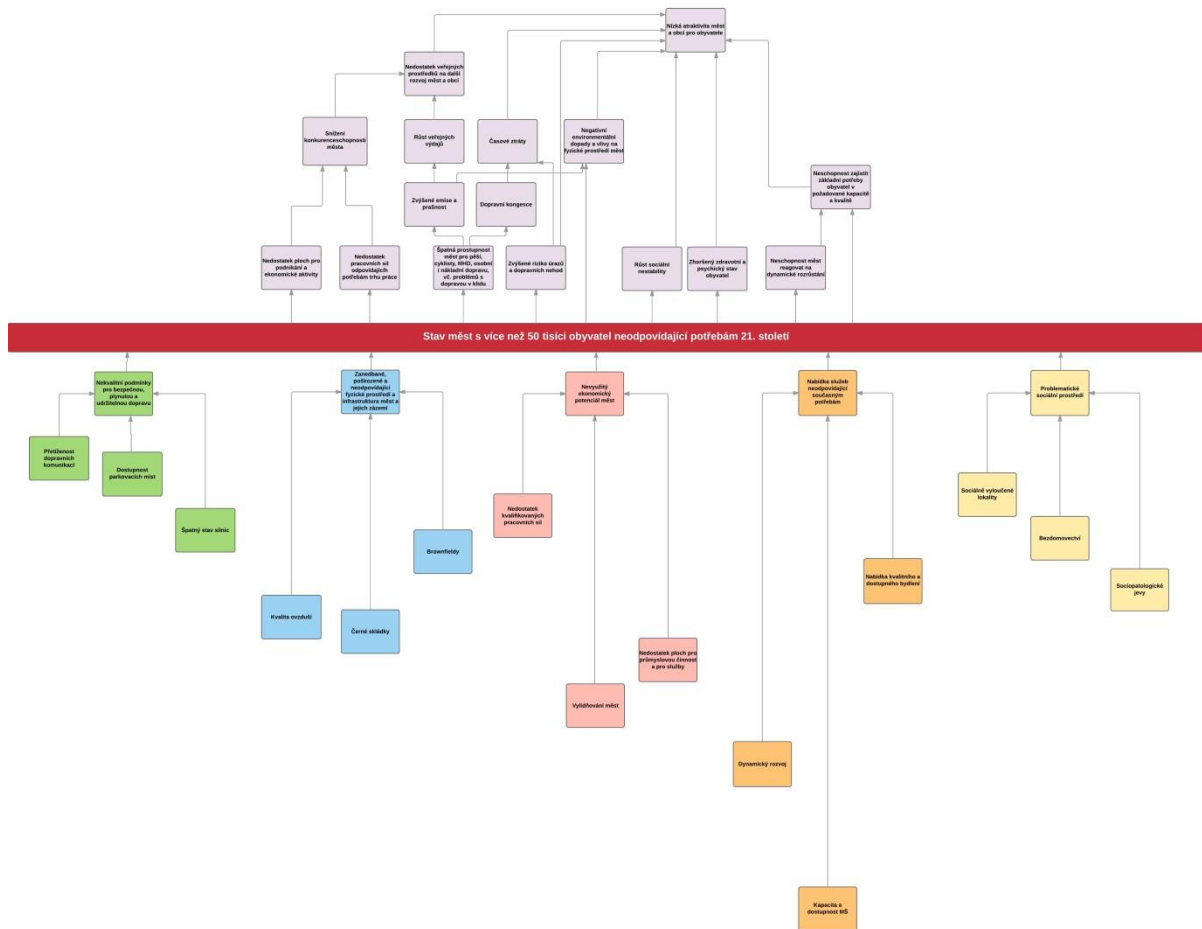
(4) **Zanedbané, poškozené a neodpovídající fyzické prostředí a infrastruktura měst a jejich zázemí** je až čtvrtou kategorií problémů největších měst. Nejvíce se města potýkají s:

- brownfieldy,
- kvalitou ovzduší a
- černými skládkami.

(5) **Nabídka služeb** není ve velkých městech vnímána jako nejzásadnější téma. V této kategorii města řeší problémy:

- nabídka kvalitního a dostupného bydlení,
- dynamický rozvoj a
- kapacita a dostupnost mateřských škol.

Obrázek 10: Strom problémů měst s více než 50 000 obyvatel



Pozn.: Jedná se pouze o náhled stromu, jeho čitelná verze je samostatnou přílohou této zprávy.

3. Shrnutí problémů měst a obcí ČR

Základní zjištění z analýzy postavené na dotazníkovém šetření³, z něhož byly následně zpracovány stromy problémů pro území celé České republiky a pro jednotlivé velikostní kategorie měst a obcí, a z návazně realizovaných fokusních skupin, jsou následující:

- (1) **Nekvalitní podmínky pro bezpečnou, plynulou a udržitelnou dopravu** jsou jak v celostátním měřítku, tak i ve všech velikostních kategoriích měst a obcí v míře problémovosti první, klíčovou oblastí. S růstem velikosti obcí se však mění struktura těchto problémů. U obcí a menších měst se jedná zejména o neuspokojivou kvalitu chodníků a silnic či podmínky pro cyklistickou dopravu, u větších měst pak jde především o problematiku parkování a dopravní přetíženosti. Avšak také u malých obcí v některých případech jsou problémem chybějící obchvaty.

Zjištění o největším významu dopravních problémů bylo potvrzeno také fokusními skupinami. Jedná se jak o finanční náročnost dopravních opatření a staveb, tak také o nekoncepční přístup a nízkou úroveň spolehlivosti (trvalosti) rozhodnutí příslušných orgánů. Neexistuje vzájemná koordinace subjektů, které realizují dopravní stavby či investice, jež mají (být i dočasný) vliv na dopravní chování obyvatel. Zvláště negativně je vnímána průjezdnost obcí při dočasných uzavírkách či velmi nízká koordinace a komunikace vlastníků a správců sítí s dalšími subjekty, které mají vliv na dopravní infrastrukturu. Řadu měst a obcí tíží absence obchvatů sídel, která má velmi negativní vlivy na zatížení měst a obcí tranzitní dopravou se všemi dalšími aspekty, jako je dopad na životní prostředí či bezpečnost obyvatel. Zejména větší města zdůrazňují, že dopravní chování ve městech musí být řešeno koncepčně (prostřednictvím plánů udržitelné městské mobility) a inovativními přístupy (smart technologie, bike and car sharing apod.). Zlepšení dopravní situace by pomohla nejen infrastrukturní opatření, ale také lepší organizace dopravy (např. integrace dopravy).

- (2) **Zanedbané, poškozené a neodpovídající fyzické prostředí a infrastruktura měst, obcí a jejich zázemí** je oblastí problémů, které se objevují na druhé až třetí pozici v míře problémovosti. U menších obcí představuje závažnější problém (bezprostředně po dopravě), u větších měst se vyrovnává v míře závažnosti s ekonomickým potenciálem měst, v největších městech ji však předstihly sociální problémy. U kategorie fyzického prostředí je znatelný trend, kdy v menších obcích převažují problémy s technickou infrastrukturou (vodovody, kanalizace, čističky odpadních vod), s přechodem k větším městům je zřejmý příklon spíše k environmentálním tématům (kvalita ovzduší, hluk). Ve všech velikostních kategoriích jsou v relativně vysokých pozicích problémovosti uváděny brownfieldy.

Účastníci fokusní skupiny obcí uvádějí, že fyzický stav prostředí úzce souvisí se změnou hospodaření v zemědělství. Nejedná se pouze o brownfieldy z původních areálů zemědělských družstev, ale také o problematiku záplav kvůli změně způsobu osevu a využití zemědělské půdy apod. Velký problém v malých obcích je spojen s neekonomickou životaschopností technické infrastruktury typu kanalizace a čističky odpadních vod, přičemž

³ zejména z části týkající se vnímání míry problémovosti jednotlivých témat

nejde jen o nedostatek prostředků na pořízení investice, ale zejména o následný provoz. Řešením není ani předání takové infrastruktury k provozování správcům („sružení vodovodů a kanalizací“), neboť hlas malých obcí je při rozhodování o investicích a údržbě v takové situaci marginální. Ve všech velikostních kategoriích měst a obcí došlo ke shodě, že klíčovým problémem při nakládání s brownfieldy je jejich vlastnická struktura a schopnost samospráv intervenovat do řešení těchto lokalit vlastněných soukromými vlastníky. Vítané by byly také dotační prostředky na jiné než podnikatelské využití takových objektů a lokalit.

- (3) Ve všech velikostních skupinách měst a obcí obsazuje stabilně střední pořadí oblast **nevyužitého ekonomického potenciálu měst a obcí**. Velmi často se objevují dva vzájemně provázané problémy – nedostatek pracovních příležitostí v místě na straně jedné a nedostatek kvalifikovaných sil na straně druhé. To vypovídá o nesouladu nabídky a poptávky na trhu práce. Tento fakt bývá často podtržen ještě dalším fenoménem, jímž je vylidňování měst a obcí. Limitem ekonomického rozvoje bývá také nedostatek ploch pro průmyslovou činnost a pro služby.

Z fokusních skupin vyplynulo, že v aktuální konjunkturální fázi nedostatek pracovních příležitostí tak, jak vyšel z dotazníkového šetření, problémem není, nicméně může se jednat o přechodné období, které se v čase opět může vrátit do méně příznivého stavu. Prostor pro podporu hospodářského rozvoje a souvisejících témat, jako jsou výzkum, vývoj a inovace, je relevantnější pro velká města. Nicméně i v tomto případě se role municipality týká spíše síťování, zajišťování komunikace relevantních subjektů, jimiž jsou zejména podnikatelský a akademický sektor. V určitých případech vystupují statutární města jako spoluzakladatelé či iniciátoři vzniku podnikatelských inkubátorů, vědecko-technických parků apod., málokdy se však jedná o ryze městskou aktivitu. Stěžejním diskusním tématem bylo duální vzdělávání, které je vnímáno jako jediná účinná cesta k propojení nabídky a poptávky trhu práce. Prímé, pravidelné a trvalé praxe žáků v konkrétních podnicích jako neoddelitelná součást výuky je nezbytné k dosažení požadované kvalifikace absolventů. Relativně překvapivé zjištění je, že také nejmenší obce podporují vzdělávání v oblasti ICT (vč. zajištění odpovídající ICT infrastruktury) s ohledem na Průmysl 4.0 a možností udržení obyvatel v obci prostřednictvím práce na dálku.

- (4) **Problematické sociální prostředí** je kategorie, jejíž závažnost roste přímo úměrně s růstem velikosti měst. V malých obcích se jedná o relativně menší téma (avšak ne nerelevantní), ve velkých městech se posouvá na přední příčky, dokonce u měst s více než 50 tisíci obyvatel je druhým okruhem problémů hned po oblasti dopravy. Také se mění struktura těchto problémů. Malé obce nejčastěji uvádějí nízkou dostupnost sociálních služeb, výskyt sociálně patologických jevů a bezpečnost. S růstem velikosti měst stoupá výskyt sociálně patologických jevů na významu, objevuje se problematika bezdomovectví a silně rezonuje existence sociálně vyloučených lokalit.

Sociální problematika je komplexním problémem, který je úzce provázán s ostatními tématy a nelze jej řešit izolovaně. Má úzkou vazbu na ekonomický potenciál měst a obcí, ale souvisí také s dostupností služeb a kvalitou infrastruktury a projevuje se také v dopravním chování ve městě či obci. Jako klíčový problém v této oblasti zmiňovali účastníci fokusních skupin fenomén stárnutí, který má (a bude mít) zásadní vliv na život v obci. Výrazně rezonuje

požadavek na decentralizaci moci a související změnu legislativy tak, aby poskytování sociálních dávek bylo kompetencí municipalit. Jedná se o oblast, která prochází poměrně dynamickým vývojem, proto je potřeba, aby systém umožňoval flexibilní reakci na postupně se objevující a proměňující sociální problémy v konkrétních městech a obcích.

- (5) **Nabídka služeb** není primárním problémem v žádné velikostní kategorii měst a obcí. Přesto její větší závažnost vnímají menší obce, s růstem velikosti municipalit jejich problémovost klesá. Téměř vždy se však objevuje nedostatečná nabídka kvalitního a dostupného bydlení a omezená dostupnost kvalitní zdravotní péče.

Téměř otázku přežití představuje pro nejmenší obce zachování základních služeb v místě. Jedná se o služby, které za běžných okolností mají komerční charakter, ale v nejmenších obcích nejsou ziskové. Nástroje na podporu takových služeb jsou výzvou do budoucna. V malých obcích je také vyvolávána potřeba na snížení administrativní zátěže drobných živnostníků za účelem udržení jejich činnosti v místě. Negativní dopad na život v obci mají nové legislativní požadavky, jako je např. protikuřácký zákon či elektronická evidence tržeb. Osvědčil se model Pošta Partner, který umožnil zachování, a v některých případech dokonce zlepšení poštovních služeb občanům malých obcí. Otázkou je však způsob výpočtu příspěvku na tuto službu (za úkon), který mnohdy znamená, že obce musejí na tuto službu doplácet. Velkým tématem napříč všemi velikostními skupinami je dostupnost zdravotnictví. Jedná se o systémový problém spočívající ve způsobu financování zdravotní péče, který nemotivuje lékaře setrávat v obcích a městech s dislokovanými pacienty. Za této situace selhávají (resp. nejsou dostatečně účinné) motivační nástroje, které některá města lékařům nabízejí (startovací byty, zdarma zařízení ordinace apod.). Dostupnost bydlení by se neměla omezovat na sociální bydlení. Větší města jsou konfrontována s vylidňováním center, což vede také k přesunu služeb z center na okraje měst.

Z fokusních skupin vyplynuly další závěry, které výše uvedená zjištění zasazují do širšího kontextu a mají spíše systémový charakter:

- a) Při definování potřeb by se volení zástupci neměli zaměřovat pouze na současné výzvy, ale problémy svých municipalit posuzovat budoucím pohledem. Jako příklad lze uvést fenomén stárnutí, který má klíčový dopad na život ve městě a obci (nabídka služeb, přizpůsobení infrastruktury). Tento přístup se musí promítnout i v nastavování centrálních politik, dotačních možnostech a dalších přístupech, které utvářejí rámec pro konkrétní intervence municipalit. Dalším významným tématem (i z pohledu zacílení politik EU), které zaznívalo na fokusní skupině velkých měst, může být snaha o udržitelnost města – přizpůsobení se budoucím změnám (nejen klimatickým) – průmět do oblasti dopravy a životního prostředí, ale nejen tam.
- b) Společnost 21. století se vyznačuje velmi vysokou dynamikou, na kterou nestihá dostatečně flexibilně reagovat veřejná správa ve všech svých stupních. Zástupci měst a obcí by měli posuzovat své připravované kroky optikou budoucího období. Stejně tak by ale nástroje centrálních orgánů (nejen finanční) měly být flexibilní a umožňovat pružnou reakci na měnící se podmínky. To by se mělo promítnout také do nastavení dotačních titulů tak, aby konkrétní podmínky (přesné zacílení podporovaných aktivit) nebyly zafixované po celou dobu programového období.

- c) Napříč tuzemskou veřejnou správou nefunguje dostatečně koncepční přístup k řešení problémů. Chybí dlouhodobá závaznost jednotlivých politik (např. nezávaznost plánů výzev, která vede k přípravě projektů, jež nemohou být následně zrealizovány, protože avizovaná výzva není vyhlášena, či např. změny rozhodnutí Ministerstva dopravy o prioritách při realizaci úseků dálnic a rychlostních silnic, což vede k odsouvání realizace městských projektů, které na tuto infrastrukturu mají navazovat apod.). Zmiňována je také nekompetentnost pracovníků centrálních orgánů, kteří nemají praktickou zkušenost s problémy ve městech a obcích, a tato odtrženost od praxe vede k vzájemnému nedorozumění obou úrovní veřejné správy.
- d) Ačkoli se za poslední roky rozšířilo strategické plánování formou strategických rozvojových dokumentů, nedochází k potřebné koordinaci subjektů, a to jak horizontálně (spolupráce subjektů v obcích), tak vertikálně (vzájemná rovnocenná komunikace mezi obcemi, kraji a centrálními orgány).
- e) Neustále se zvyšující administrativní zátěž obcí (ale nejen jich, i podnikatelských subjektů, škol apod.) zvyšuje výkon operativních činností a ubírá prostor pro skutečné strategické řízení. Ačkoli integrované nástroje významnou měrou přispívají k lepšímu strategickému řízení, trend růstu zvyšující se administrativní zátěže je např. znatelný i u velkých měst, relativně snižuje reálný čas, který by bylo možné věnovat strategickým úvahám o rozvoji měst, ve prospěch času, který je věnován administraci procesů při naplňování strategií.
- f) Vzhledem k vysoké administrativní náročnosti, dlouhým časovým prodlevám, úzkému věcnému vymezení a velmi mnoha zužujícím podmínkám v dotacích starostové a primátoři stále více preferují distribuci veřejných financí prostřednictvím lépe zacíleného rozpočtového určení daní než prostřednictvím růstu škály dotačních titulů. To by umožnilo efektivnější zacílení intervencí měst a obcí na řešení skutečných místních potřeb a problémů.
- g) Významným zjištěním v případě fokusní skupiny největších měst bylo, že potřeby této kategorie obcí nejsou často finančního, nýbrž procesního charakteru (zastaralá územně-plánovací dokumentace, chybějící odpovídající legislativa atd.). Tato potřeba se nepromítne směrem ke kohezní politice EU, nicméně by měla být v dokumentu obsažena a sloužit jako jasný signál národní úrovni jako silný impulz pro relevantní legislativní/institucionální úpravy.

4. Relevance globálních výzev pro místní rozvoj

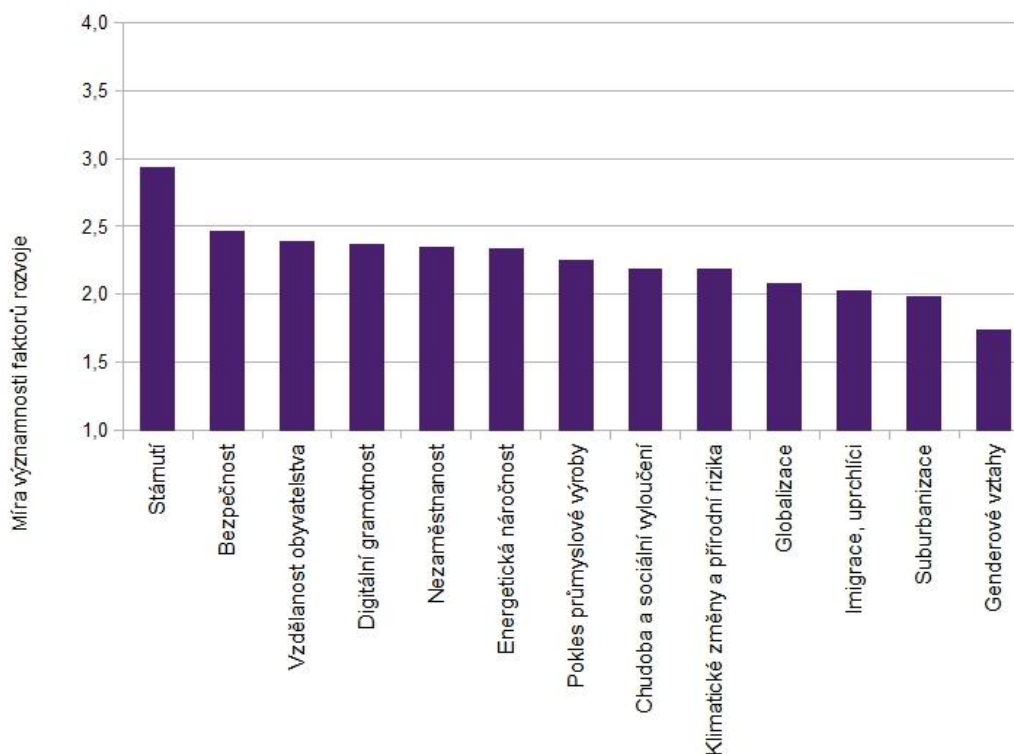
Záměrem této kapitoly je promítnout zjištěné problémy měst a obcí tak, jak jsou vnímány respondenty ať už v dotazníkovém šetření či ve fokusních skupinách, do faktorů budoucího rozvoje, na něž se také dotazník zaměřoval. Cílem této části dotazníku bylo získat odpověď na otázku: „Jakou roli budou hrát následující faktory v rozvoji Vašeho města/obce v následujících 10 letech?“. V podstatě se jedná o globální výzvy a společenské fenomény, které jsou identifikovány v současném světě. Snahou této části je nalézt odpověď, jak tyto trendy ovlivní život v tuzemských městech a obcích a naopak, jak řešení definovaných problémů může být zároveň reakcí na tyto trendy. Jinými slovy je snahou nalézt relevanci vybraných dílčích problémů měst a obcí ke globálním výzvám 21. století.

Na tomto místě je nutné zmínit, že je nutné místní rozvoj realizovat ve funkčním území – ať už v metropolitních oblastech, tak v ucelených aglomeracích či jiných spádových územích. Na rozvoj nelze pohlížet izolovaně optikou jedné municipality, protože dění v území se vzájemně ovlivňují a podmiňují.

4.1 Míra významnosti faktorů rozvoje

Míra významnosti faktorů rozvoje souhrnně na úrovni celé České republiky ukazuje, jak respondenti (bez ohledu na velikostní kategorii měst a obcí) vnímají jednotlivé faktory za zásadní, spíše významné, spíše nevýznamné či nevýznamné pro rozvoj municipality.

Obrázek 11: Míra významnosti faktorů rozvoje



Zcela jednoznačně je fenomén (1) **stárnutí** vnímán jako klíčový faktor budoucího rozvoje, s nímž musí města a obce počítat a zohlednit ho ve všech agendách, jimiž se zabývají. Pouze velmi nízký počet respondentů uvedl, že tento faktor je nevýznamný. Toto tvrzení se potvrdilo také v diskusích během jednání fokusních skupin.

Další faktory, které budou mít vliv na život a rozvoj měst a obcí, následují s poměrně velkým odstupem za faktorem stárnutí. Na druhém místě se umístila problematika (2) **bezpečnosti**. Následuje skupina zhruba čtyř faktorů s obdobným významem:

- (3) vzdělanost obyvatelstva,
- (4) digitální gramotnost,
- (5) nezaměstnanost,
- (6) energetická náročnost.

Následující čtveřicí faktorů rozvoje jsou:

- (7) pokles průmyslové výroby,
- (8) chudoba a sociální vyloučení,
- (9) klimatické změny a přírodní rizika,
- (10) globalizace.

Za relativně nejméně zásadní faktory na souhrnné celorepublikové úrovni jsou uváděny (11) integrace a migrace, (12) suburbanizace a (13) genderové vztahy.

Významnost těchto faktorů se ovšem liší v jednotlivých velikostních kategoriích měst a obcí. Největší města nad 50 tis. obyvatel akcentují shodně s celostátní statistikou **stárnutí**, následované trojicí **vzdělanost, digitální gramotnost a bezpečnost**.

Města od mezi 20 a 50 tis. obyvatel také akcentují jako významný faktor **stárnutí**, avšak v těsném závěsu za ním je uváděn **pokles průmyslové výroby**. Další čtveřicí faktorů uzavírá **bezpečnost, vzdělanost obyvatelstva, chudoba a sociální vyloučení a nezaměstnanost**. Zde je zřejmý dopad změny struktury hospodářství na zaměstnanost a na ni navazující sociální aspekty.

Města v kategorii 10 až 20 tis. obyvatel identifikují podobné faktory jako největší města, tedy s odstupem za **stárnutím** jsou to **vzdělanost a bezpečnost**, následované trojicí **chudoba a sociální vyloučení, digitální gramotnost a pokles průmyslové výroby**. K obdobným závěrům došla i skupina měst mezi 3 a 10 tis. obyvatel s tím rozdílem, že bezpečnost se umístila před vzdělaností a místo digitální gramotnosti se v první šestici objevuje **energetická náročnost**.

U obcí a měst s 1 až 3 tisíci obyvatel je zřejmé, že ačkoli je **stárnutí** také na prvním místě, odstup za druhou **bezpečností** je jen minimální. **Vzdělanost s digitální gramotností, poklesem průmyslové výroby a energetickou náročností** jsou velmi vyrovnané, podobně jako následující trojice **klimatické změny a přírodní rizika, nezaměstnanost a chudoba a sociální vyloučení** (která je sice v absolutním pořadí až na 9. místě, avšak vše s velmi vyrovnaným skóre).

Ani ve dvou nejmenších velikostních kategoriích se první příčka nemění – **stárnutí** je hlavním faktorem jak u obcí od 500 do 1000 obyvatel, tak i u těch nejmenších obcí do 500 obyvatel. U druhé nejmenší kategorie jsou významnými faktory **bezpečnost, digitální gramotnost, nezaměstnanost a vzdělanost**, následované **energetickou náročností, klimatickými změnami, poklesem průmyslové výroby a imigrací**. Nejmenší obce řadí místo bezpečnosti na druhé místo **nezaměstnanost**

následovanou ve vyrovnaném pořadí **energetickou náročností, digitální gramotností, vzdělaností a bezpečností.**

Následující podkapitoly zobrazují klíčové problémy⁴ měst a obcí a jejich vazbu na 13 klíčových faktorů rozvoje. Identifikuje, zda řešení problému může přispět k využití daného faktoru (řešení problému jako Zdroj pro využití faktoru rozvoje)⁵, či zda naopak využití faktoru rozvoje může přispět k řešení daného problému (faktor rozvoje jako Nástroj řešení problému)⁶.

4.2 Vazba problémů a faktorů rozvoje v oblasti dopravy

Tabulka 1: Matice problémů a faktorů rozvoje v oblasti dopravy

DOPRAVA		Faktor rozvoje jako NÁSTROJ řešení problému												Celkem	
		Stárnutí	Bezpečnost	Vzdělanost	Digitální gramotnost	Nezaměstnanost	Energetická náročnost	Pokles průmyslové výroby	Chudoba a sociální vyloučení	Klimatické změny	Globalizace	Migrace, cizinci	Suburbanizace		Gender
Problém, jehož řešení je ZDROJEM využití faktoru	Stav silnic	Z	Z			Z	Z	Z	Z	Z	Z		Z N		9Z 1N
	Stav chodníků	Z	Z				Z	Z N	Z	Z N					6Z 2N
	Cyklodoprava		Z N			Z	Z	Z N		Z N			Z		6Z 3N
	Parkování	Z	Z		N	Z	Z	Z N	N	Z			Z N		7Z 4N
	Dopravní přetíženost	Z	Z		N	Z	Z	Z N	N	Z N			Z N		7Z 5N
Celkem		4Z 0N	5Z 1N	0Z 0N	0Z 2N	4Z 0N	5Z 0N	5Z 4N	2Z 2N	5Z 3N	1 Z 0 N	0Z 0N	4Z 3N	0Z 0N	

A) Řešení dopravních problémů jako zdroj využití faktorů rozvoje

Řešení nekvalitního stavu silnic spolu s **řešením dopravní přetíženosti** a **parkování** může být zdrojem ovlivnění největšího počtu faktorů rozvoje - přispěje k lepšímu zajištění dostupnosti služeb pro seniory, zvýší bezpečnost dopravy, zajistí lepší dostupnost do práce, může být zdrojem snížení energetické náročnosti, přispěje k lepší obslužnosti provozů (včetně průmyslových areálů), sníží segregaci periferních oblastí, bude mít nižší negativní dopady na životní prostředí související se změnou klimatu, zvýší konkurenceschopnost sídel v globální ekonomice a v probíhajícím suburbanizačním procesu přispěje k zajištění dostupnosti sídel.

⁴ viz kap. 2.1 a násl.

⁵ Příklad interpretace: vyřešíme-li nekvalitní stav chodníků, přispějeme k vyšší kvalitě života seniorů

⁶ Příklad interpretace: využijeme-li rozvojový faktor digitální gramotnosti (tzn. zvýšíme-li digitální gramotnost), přispějeme k řešení nedostatku pracovních příležitostí.

Naopak nejvíce faktorů rozvoje může přispět k řešení souboru těchto tří problémů – rozvoj digitální gramotnosti vedoucí k masivnějšímu zavádění telematiky a inteligentních dopravních systémů, pokles průmyslové výroby a s tím související změna struktury ekonomiky povede k nutnosti lepšího plánování dopravní dostupnosti měst, stejně jako opatření snižující lokální segregaci sídel a suburbanizační tendence. Také řešení dopadů klimatických změn (charakter protipovodňových opatření apod.) bude muset být prováděna v kontextu dopravního chování ve městech.

Kvalita chodníků a podmínky pro cyklo dopravu přispějí k podobným globálním faktorům rozvoje, avšak relativně v menší míře než systémová dopravní opatření uvedená výše.

B) Faktory rozvoje jako nástroje pro řešení dopravních problémů

„Nejvlivnějším“ faktorem rozvoje pro řešení dopravních problémů je **změna struktury hospodaření** (jako důsledek poklesu průmyslové výroby). Ta s sebou přináší možnosti jiné orientace ekonomiky (např. založené na službách), která na sebe nabaluje nové dopravní chování, a tudíž jiné potřeby pro zajištění dopravní infrastruktury a služeb. Obdobný vliv (v pozitivním i negativním směru) mají dopady **suburbanizace** a technická opatření vyvolaná potřebou reakcí na **klimatické změny**.

4.3 Vazba problémů a faktorů rozvoje v oblasti nevyužitého ekonomického potenciálu měst

Tabulka 2: Matice problémů a faktorů rozvoje v oblasti nevyužitého ekonomického potenciálu měst

NEVYUŽITÝ EKONOMICKÝ POTENCIÁL MĚST		Faktor rozvoje jako NÁSTROJ řešení problému												Celkem	
		Stárnutí	Bezpečnost	Vzdělanost	Digitální gramotnost	Nezaměstnanost	Energetická náročnost	Pokles průmyslové výroby	Chudoba a sociální vyloučení	Klimatické změny	Globalizace	Migrace, cizinci	Suburbanizace		Gender
Problém, jehož řešení je ZDROJEM využití faktoru rozvoje	Nedostatek pracovních příležitostí	Z	Z	N	N	Z N		Z N	Z		N	Z N	Z N	Z N	8Z 8N
	Vylidňování měst a obcí	Z	Z N	Z N	N	N	N	Z N	Z N	N		N	Z N		6Z 10N
	Nevyužitý potenciál ČR		N	N	Z N	Z N	N	Z N	Z N	N	Z N	N	N	Z N	6Z 12N
	Nedostatek ploch pro podnikání		Z			Z	N	Z N	Z N		Z N	Z	Z N		7Z 5N
	Nedostatek kvalifik. pracovníků	N		N	N	Z		Z N	Z N		Z	Z N	N	Z N	6Z 8N
	Možnosti ČZV	Z	Z	Z N	Z N	Z N		Z N	Z N		Z N	Z N		Z N	10Z 8N
Celkem		3Z 1N	4Z 2N	2Z 5N	2Z 5N	5Z 4N	0Z 3N	6Z 6N	6Z 5N	0Z 2N	4Z 5N	3Z 6N	3Z 5N	4Z 4N	

A) Řešení ekonomických problémů jako zdroj využití faktorů rozvoje

Rozvoj možností celoživotního vzdělávání přispěje k nejvíce faktorům rozvoje – ať už se jedná o aktivní stárnutí, bezpečnost (např. v oblasti finanční gramotnosti), rozvoj vzdělanosti (včetně digitální gramotnosti) vedoucí k lepšímu uplatnění na trhu práce. Může být také zdrojem změn struktury hospodářství (podpořené poklesem průmyslové výroby) a lepší konkurenceschopnosti v globální ekonomice. V konečném důsledku má vliv na snížení rizika sociálního vyloučení a chudoby. V kontextu celoživotního učení se objevují také genderová témata či integrace cizinců. Celou tuto oblast lze považovat za podmnožinu **nesouladu nabídky a poptávky na trhu práce** (nedostatku kvalifikovaných pracovníků na straně jedné a nedostatku pracovních příležitostí na straně druhé, to vše podpořeno nedostatkem ploch pro podnikání)

Naopak nejvíce rozvojových faktorů může pozitivně zvýšit **potenciál cestovního ruchu** a zbrzdit **vyliďňování měst a obcí** – ať už se jedná o zvýšení bezpečnosti života ve městech, snížení nezaměstnanosti, chudoby a sociálního vyloučení, ale také o faktory nízké energetické náročnosti, digitální gramotnosti, či integrace cizinců, které těmto tématům mohou přispět. Přímou vazbu má řešení problému suburbanizace, který zcela zásadně ovlivňuje život ve městě, jeho atraktivitu jak pro cestovní ruch, tak i pro stávající občany (vyliďňování center měst a na to navázaná redukce služeb a provozoven).

B) Faktory rozvoje jako nástroje pro řešení ekonomických problémů

Nejbližší vazbu na řešení ekonomických problémů měst lze najít u faktorů **integrace cizinců a pokles průmyslové výroby**. Oba tyto faktory mohou (budou-li podchyceny správným způsobem) přispět k řešení identifikovaných problémů (nedostatek odborných pracovníků, nedostatek pracovních míst, vyliďňování měst a obcí, nedostatečně využitý potenciál cestovního ruchu). Následujícími faktory jsou **rozvoj vzdělanosti, vč. digitální gramotnosti**. Výzvou je nalezení správné pozice v **globalizačním procesu**. Pokud se podaří zabránit nechtěné **suburbanizaci**, může to také výrazně přispět rozvoji ekonomického potenciálu měst. Pozitivní roli má také **minimalizace chudoby a sociálního vyloučení**.

4.4 Vazba problémů a faktorů rozvoje v oblasti zanedbaného, poškozeného a neodpovídajícího fyzického prostředí a infrastruktury měst

Tabulka 3: Matice problémů a faktorů rozvoje v oblasti zanedbaného, poškozeného a neodpovídajícího fyzického prostředí a infrastruktury měst a jejich zázemí

NEODPOVÍDAJÍCÍ FYZICKÉ PROSTŘEDÍ A INFRASTRUKTURA		Faktor rozvoje jako NÁSTROJ řešení problému												Celkem	
		Stárnutí	Bezpečnost	Vzdělanost	Digitální gramotnost	Nezaměstnanost	Energetická náročnost	Pokles průmyslové výroby	Chudoba a sociální vyloučení	Klimatické změny	Globalizace	Migrace, cizinci	Suburbanizace		Gender
Problém, jehož	Nedostatečná technická infrastruktura		Z			Z	Z N	Z N	Z	Z N			Z N		7Z 4N
	Nedořešené nakládání s odpady		Z				Z N	N		Z			Z N		4Z 3N

Hluk	Z	Z					N					Z	N	3Z 2N
ČOV		Z					N		Z	N		Z	N	3Z 3N
Brownfieldy	Z	Z	N		Z		Z	N	Z		Z	N		7Z 4N
Povodně		Z	N		N		Z			N		Z		3Z 3N
Nedostatečná bezbariérovost	Z	Z	N		N	N	Z	N	Z		Z	Z	Z	7Z 5N
Černé skládky		Z					Z	N	N					2Z 3N
Kvalita ovzduší		Z	N				N	N	N	Z			N	2Z 5N
Celkem	3Z 0Z	9Z 3N	0Z 1N	0Z 2N	2Z 1N	3Z 4N	3Z 8N	3Z 2N	3Z 3N	1Z 1N	1Z 0N	7Z 6N	1Z 1N	

A) Řešení infrastrukturních problémů jako zdroj využití faktorů rozvoje

Zlepšení technické infrastruktury a snížení bezbariérovosti jsou oblasti, které nejvíce mohou přispět řešení globálních rozvojových faktorů. Přispějí k vyšší kvalitě života seniorů, mají vliv na bezpečnost v nejširším slova smyslu (energetická bezpečnost, bezpečnost zajištění zdrojů, kriminalita, apod.). Tyto parametry mají také vliv na hospodářské subjekty, umožňují rozvoj podnikání a zaměstnanosti, a tudíž i na zamezování sociální exkluze a chudoby (a to i s ohledem na integraci cizinců či genderovou vyváženost). Vyřešení těchto nedostatků by také mohlo snížit suburbanizační tendence. Nepopiratelný je vliv na životní prostředí.

Posuzujeme-li bezbariérovost nejen v jejím technickém pojetí, ale jako bariéru jakéhokoli rozvoje (ekonomického, sociálního, osobnostního), pak se jedná o problém, k jehož řešení přispívá nejvíce rozvojových faktorů – nezaměstnanost, digitální gramotnost, bezpečnost (resp. pocit bezpečí), či genderová rovnost.

B) Faktory rozvoje jako nástroje pro řešení infrastrukturních problémů

Pokles průmyslové výroby je globálním faktorem, který má vliv na řešení nejvíce identifikovaných problémů v oblasti infrastruktury a fyzického prostředí měst a jejich zázemí. Jedná se v podstatě o výzvu, kterou je potřeba využít k přenastavení (kapacitnímu i kvalitativnímu) technické infrastruktury, má vliv na řešení odpadového hospodářství, čištění odpadních vod, využití brownfieldů (k podnikatelskému využití, ale i pro občanskou vybavenost, pro služby či k zatraktivnění veřejných prostranství) a má přesah do všech složek životního prostředí.

Druhým významným faktorem je proces **suburbanizace**, jenž má na vybavenost a fyzické prostředí měst zásadní vliv. Proto je obě tyto výzvy brát vážně a k jejich řízení se stavět proaktivně, nenechat je kolem sebe pasivně plynout a pouze reagovat na jejich dopady.

4.5 Vazba problémů a faktorů rozvoje v oblasti nabídky služeb

Tabulka 4: Matice problémů a faktorů rozvoje v oblasti nabídky služeb

NEDOSTATEČNÁ NABÍDKA SLUŽEB		Faktor rozvoje jako NÁSTROJ řešení problému												Celkem	
		Stárnutí	Bezpečnost	Vzdělanost	Digitální gramotnost	Nezaměstnanost	Energetická náročnost	Pokles průmyslové výroby	Chudoba a sociální vyloučení	Klimatické změny	Globalizace	Migrace, cizinci	Suburbanizace		Gender
Problém, jehož řešení je ZDROJEM využití faktorů rozvoje	Omezená dostupnost zdravotní péče	N	Z		N	Z N		Z	Z			Z	Z N	N	6Z 5N
	Nízká kapacita a dostupnost MŠ					Z						Z N	Z N	Z N	5Z 4N
	Nízká kvalita vzdělávání	Z	Z	Z N	Z N	Z		Z N	Z N		Z N	Z N	Z	Z N	11Z 7N
	Kvalitní a dostupné bydlení	Z N	Z N			Z N	Z N		Z N	N		Z N	Z N	Z N	8Z 9N
	Dostupnost komerčních služeb	Z			Z N	Z N	Z	Z N	Z N		N	Z N	Z N		8Z 7N
	Možnosti SŠ a VŠ studia			Z N	Z N	Z		N	Z N		Z N	Z N	Z		7Z 6N
	Nedostatek rekreačních ploch	Z	Z				Z	N	N	N			Z		4Z 3N
	Dynamický rozvoj	N	Z			Z	Z	Z N			N	N	Z N		5Z 5N
Celkem	4Z 3N	5Z 1N	2Z 2N	3Z 4N	7Z 3N	4Z 1N	4Z 5N	6Z 6N	0Z 1N	2Z 4N	6Z 6N	8Z 5N	3Z 4N		

A) Řešení nedostatečné nabídky služeb jako zdroj využití faktorů rozvoje

Zvýšení kvality vzdělávání vede k výrazně k efektivnímu využití faktorů, které mohou ovlivnit rozvoj měst a obcí. Má pozitivní dopady jak do ekonomické oblasti (zaměstnanost, lepší členění dopadům globalizace, genderová vyváženost), tak do sociální oblasti (integrace, začleňování cizinců, vyšší kvalita života ve stáří, ale i bezpečnostní dopady).

Významnou roli hraje také **zajištění kvalitního a dostupného bydlení a dostupnost komerčních služeb**. Překonání těchto problémů (spolu se zvýšením kvality vzdělávání) může zbrzdit nežádoucí suburbanizační tendence, stárnutí obyvatelstva v obcích, vede k zajištění zaměstnanosti v obci a má vliv na sociální kvalitu života (pojistka proti sociální segregaci). Značnou měrou těmto faktorům přispívá také rozšíření **možností vysokoškolského a středoškolského studia** v místě.

B) *Faktory rozvoje jako nástroje pro řešení problémů spojených s nedostatečnou nabídkou služeb*

Řešení **chudoby, sociálního vyloučení** a s nimi související **integrace cizinců** mohou být sérií nástrojů pro řešení řady problémů, které spočívají v nedostatku kvalitních služeb ve městech a obcích, ať už se jedná o nízkou kvalitu bydlení, nízkou dostupnost zdravotní péče či nedostatečnou nabídkou komerčních služeb (to vše z důvodu nízké atraktivity města).

Obdobně důležitými faktory jsou **suburbanizace** a **pokles průmyslové výroby**, které ovlivňují strukturu nejen obyvatelstva, ale také služeb ve městě či obci. Proto se by se i v tomto případě mělo jednat o řízený proces, který bude mít město pod kontrolou a zajistí tak udržitelnost služeb ve městě.

4.6 Vazba problémů a faktorů rozvoje sociálního prostředí

Tabulka 5: Matice problémů a faktorů rozvoje sociálního prostředí

SOCIÁLNÍ PROSTŘEDÍ		Faktor rozvoje jako NÁSTROJ řešení problému												Celkem	
		Stárnutí	Bezpečnost	Vzdělanost	Digitální gramotnost	Nezaměstnanost	Energetická náročnost	Pokles průmyslové výroby	Chudoba a sociální vyloučení	Klimatické změny	Globalizace	Migrace, cizinci	Suburbanizace		Gender
Problém, jehož řešení je ZDROJEM využití faktorů rozvoje	Bezdomovectví	N	Z N	N		N		N	Z N			N		N	2Z 8N
	Začleňování cizinců	Z	Z N	N	N	Z N					Z N	N	N		5Z 8N
	Bezpečnost	Z N	Z N	N	N	N						N	Z N	Z N	5Z 9N
	Dostupnost kvalitních soc. služeb	Z N	Z N	Z N		Z		Z	Z N			Z N	N	Z N	8Z 7N
	Sociálně patologické jevy	Z	Z N	Z N	N	Z N		N	Z N		N	N	Z	Z N	7Z 9N
	Sociálně vyloučené lokality		Z N	Z N	N	Z N	Z	N	Z N			Z N	Z		7Z 7N
Celkem		4Z 3N	6Z 6N	3Z 6N	0Z 4N	4Z 5N	1Z 0N	1Z 3N	6Z 6N	0Z 0N	0Z 1N	3Z 6N	3Z 3N	3Z 5N	

A) *Řešení nekvalitního sociálního prostředí jako zdroj využití faktorů rozvoje*

Zajištění **dostupnosti a vysoké kvality sociálních služeb** je problémem, který pokud bude vyřešen, přispěje k největšímu počtu faktorů, jež mohou mít rozvojový potenciál pro města a obce. Dopad tohoto opatření povede jak k řešení problematiky stárnutí, tak k růstu vzdělanostní úrovně a s tím související zaměstnanosti, snížení chudoby a sociálního vyloučení, jež ovlivňují také míru bezpečnosti (to vše také s ohledem na integraci cizinců či genderovou rovnost).

Nutné je také **snížení sociálně patologických jevů a snížení počtu a lidnatosti sociálně vyloučených lokalit**, které mají dopad na stejné faktory, jako poskytované sociální služby.

Bezpečnost a sociálně patologické jevy jsou problémy, k jejichž řešení může přispět největší počet globálních faktorů – rozvoj vzdělanosti (včetně digitální gramotnosti), boj proti nezaměstnanosti, minimalizace počtu sociálně vyloučených osob, dobře řízená migrace a začleňování cizinců.

B) Faktory rozvoje jako nástroje pro řešení nekvalitního sociálního prostředí

Bezpečnost, vzdělanost, boj proti chudobě a sociálnímu vyloučení a integrace cizinců jsou faktory rozvoje, na které je potřeba se zaměřit s cílem ovlivnění nejvíce problémů, které města a obce identifikovaly v sociální oblasti – ať už jde o sociálně patologické jevy, existenci sociálně vyloučených lokalit, bezdomovectví, ale i dostupnost sociálních služeb.

Významněji mohou řešení těchto problémů přispět také aktivity na podporu **genderové rovnosti a snížení nezaměstnanosti**.

5. Závěr

- města potřebují vyřešit tyto problémy, část promítnout do pozice ČR a prosadit do kohezní politiky, část vnímat z národní úrovně

PRACOVNÍ VERZE