

9. Pilíř G. Infrastruktura a veřejná správa

Cíl pilíře	Pilíř G. Infrastruktura a veřejná správa		
	Zajistit nezbytnou infrastrukturu a kvalitu služeb veřejné správy v návaznosti na plnění cílů restrukturalizace a posílit kompetence a kapacitu veřejné správy.		
Strategické cíle	G.1 Dopravně propojit území tam, kde dochází k signifikantní bariéře pro rozvoj a růst a podpořit čistou mobilitu	G.2 Zefektivnit řízení a služby veřejné správy pro podnikatele a obyvatele s využitím moderních technologií	G.3 Zajistit dostatečné administrativní a odborné kapacity obcí a krajů, tak aby byly schopny vytvářet efektivní strategie k řešení problémů a využít všechny dostupné nástroje k jejich realizaci
	<p><i>Způsoby měření:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Délka plně dokončených/zcela modernizovaných koridorů/tratí železnic spojujících krajské centrum a jeho hlavní sídla, a krajská sídla okolních krajů, vč. zahraničních - Délka plně dokončených/zcela modernizovaných dálnic a silnic I. třídy spojujících krajské centrum a jeho hlavní (zpravidla okresní) sídla, a krajská sídla okolních krajů, vč. zahraničních - Nízkoemisní a bezemisní prostředky veřejné hromadné dopravy 	<p><i>Způsoby měření:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Služby poskytované veřejnou správou on-line - Firmy, které jednají on-line s úřady veřejné správy v kraji - Obyvatelé/jednotlivci, kteří jednají on-line s úřady veřejné správy v kraji 	<p><i>Způsoby měření:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Počet center společných služeb - Počet projektů realizovaných ve spolupráci více obcí - Počet nových projektových pracovníků obcí - Počet projektů podpořených z fondů EU / z národních zdrojů - Finanční objem výdajů projektů podpořených z fondů EU / z národních zdrojů
Co se změní	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Zlepšení dopravního propojení hospodářských center krajů s hlavními trhy v ČR a zahraničí ▪ Zlepšení propojení periferních území s jádrovými oblastmi krajů ▪ Vyšší využívání udržitelných, čistých forem dopravy, a to jak v individuální automobilové dopravě, tak ve veřejné dopravě 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Zvýšení objemu a kvality dostupných a využitelných dat pro řízení a rozhodování ▪ zvýšení přenosové rychlosti a snížení nákladů na agendy města a současně snížení administrativní náročnosti na straně uživatelů (podnikatelů a občanů). ▪ Zajištění dostatečné kapacity ICT infrastruktury pro využití moderních technologií náročných na rychlost a objem poskytovaných a sdílených dat 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Zvýšení počtů a výdajů projektů, které získaly podporu z fondů EU a z národních zdrojů ▪ Centra společných služeb pokryjí svou působností celá území krajů a zvětší se jejich role při administrativní podpoře obcí ▪ Zlepšení rozvojové spolupráce

Cíl: Zajistit nezbytnou infrastrukturu a kvalitu služeb veřejné správy v návaznosti na plnění cílů restrukturalizace.

Cílem pilíře je (i) dopravně propojit území tam, kde dochází k signifikantní bariéře pro rozvoj a růst, (ii) zefektivnit řízení a služby veřejné správy pro podnikatele a obyvatele s využitím moderních technologií, (iii) zkvalitnit veřejnou správu tak, aby byla schopna rychle reagovat na rostoucí společenské výzvy.

Investice do infrastruktury a kvality veřejné správy vytváří podmínky pro účinnější či úspěšnější intervence v dalších oblastech. Tyto investice samy o sobě k restrukturalizaci ekonomiky nepovedou, představují ovšem důležitá podpůrná opatření pro investice v dalších oblastech, především podnikání a zahraničních investic jako jsou klíčová napojení dopravní infrastruktury nebo nabídka efektivních služeb veřejné správy. V případě územní samosprávy budou všechna opatření v rámci pilíře G realizována v samostatné působnosti.

Cíle dosáhneme, pokud se podaří:

- Dopravně **propojit ekonomická centra v krajích s hlavními trhy** v ČR a v zahraničí tak, že se prokazatelně a významně zkrátí dopravní časy a současnělepší plynulost a bezpečnost dopravy a propustnost komunikací.
- Dopravně **propojit metropolitní a periferní sídla** v krajích, která vykazují prokazatelnou potřebu zkvalitnění a zkapacitnění hlavních tahů v souvislosti s rostoucí hospodářskou výkonností nebo v návaznosti na realizované rozvojové aktivity, které toto propojení vyžadují jako podmínku, případně jako odstranění úzkých hrdel prokazatelně ohrožujících existující ekonomické aktivity.
- **Vybudovat potřebnou ICT infrastrukturu a realizovat návazné investice s využitím moderních technologií** pro aplikaci a služby s cílem zefektivnit řízení a výkon veřejné správy pro podnikatele a obyvatele.
- Vybudovat infrastrukturu a rozvíjet služby pro čistou mobilitu (elektromobilitu, vodíkovou mobilitu).

9.1 Návaznost na analýzu a predikce

1. Nedostatky v dopravní infrastruktuře

V krajích nejsou dokončena napojení silniční infrastrukturou na hlavní tahy. V některých lokalitách chybí kapacitní spojení hlavních center a periférií (především v Karlovarském kraji).

Dokončení lepšího dopravního napojení krajů na jádrové oblasti okolních regionů ČR především z Karlovarského kraje (Praha, pánevní oblast Ústeckého kraje, Plzeň), a ze všech krajů na blízké příhraniční oblasti (do Bavorska, Saska, Dolního Slezska) může být významným faktorem pro příchod nových investorů, pro dopravu zboží, pro pohyb pracovní síly, ale také pro lepší spolupráci místních firem s VŠ i pro usnadnění využití potenciálu regionu pro různé druhy cestovního ruchu (sportovně - rekreační, kongresový / incentívni a další). Lze očekávat, při lákání zahraničních i tuzemských investic nebo případném příchodu nového investora, že dojde ke zvýšení nároků a objeví se nové požadavky na zkapacitnění infrastruktury a napojení produkčních center na hlavní dopravní tahy.

Velkým nedostatkem je dopravní infrastruktura vyššího řádu překračující hranice ČR. Jelikož je česká ekonomika exportně orientovaná, potřebuje rychlé a kvalitní spojení se sousedními státy

(výjimku v daných regionech tvoří dálnice D8 do Německa a dálnice D1 do Polska). Velmi podfinancovaná a obecně podhodnocená je železniční doprava, přitom (intenzivnější) budování vysokorychlostní železnice by umožnilo rychlé, pohodlné a ekologicky šetrné spojení s metropolitními oblastmi v ČR i zahraničí. Rozvoj by neměl být orientován pouze na silniční infrastrukturu, i když ta v současné době hraje jednoznačně nejdůležitější roli.

- 2. Nerozvinuté podmínky pro čistou mobilitu.** Navzdory zlepšení energetické účinnosti je doprava ve všech třech krajích stále z velké části závislá na fosilních palivech, ropě a ropných produktech. Dosažení udržitelné mobility je celosvětovým cílem a úzce se váže na cíle nové evropské politiky Green Deal. Opožděné či nesmělé zavádění nových technologií by mohlo odsoudit odvětví dopravy k nezvratnému úpadku. Pokud budeme uplatňovat dosavadní přístup, mohla by závislost dopravy na ropě dosahovat stále téměř 90 %. Omezení mobility není řešením, proto je nutné začít a pokračovat s dekarbonizací dopravy ve všech krajích. Soustředěním pouze na jedno alternativní palivo nebude v krátké době možné dosáhnout cílů v dekarbonizaci dopravy v kraji a dostatečné snížení CO₂ z dopravy. Úkolem je provést strukturální změny, které by umožnily v individuální automobilové i veřejné hromadné dopravě masový nástup elektromobility v první řadě a následné zavádění vodíkových pohonů. Roli v dělbě přepravní práce může sehrát také železniční doprava a na úrovni jednotlivých měst i městská hromadná doprava a cyklodoprava.

Specifická zjištění ze vstupní analýzy

Specifická zjištění pro Ústecký kraj

Lokálně nedostatečné dopravní napojení (např. dostavba dálnice D7 v plné délce nebo lokální přivaděče na dálnici D8) při jinak v průměru husté a dostatečně kapacitní infrastruktuře, která se modernizuje: např. nesplavné Labe po mnoho dní brání dopravě velkých kusových zásilek jinak nepřepravitelných, napojení na dálniční síť z Děčína a severní části okresu Děčín nedostatečně kapacitní pro větší průmyslové podniky (např. automotive).

Na Děčínsku existují lokální úzká hrdla silniční sítě, zhoršující napojení průmyslových areálů na zbytek kraje, do ostatních krajů ČR a do zahraničí. Velký potenciál nabízí plánovaná stavba vysokorychlostní železniční trati Drážďany – Ústí nad Labem – Praha, její realizace je však velmi pozvolná.

Specifická zjištění pro Karlovarský kraj

Kraj nedisponuje přímým napojením na českou ani německou dálniční síť (na rozdíl např. od sousedního Plzeňského kraje). Určitou roli zde hraje periferní poloha kraje a jeho malá populační velikost s absencí silného ekonomického centra. Marginalizace periferních oblastí (Tepelsko, Žluticko, Kraslicko) a jejich špatné dopravní napojení na centrální pánevní oblast může vést k prohloubení ekonomického a sociálního zaostávání těchto lokalit. Je třeba klást důraz na dostavbu dálnice D6 v plné délce a její propojení na Německo.

Specifická zjištění pro Moravskoslezský kraj

Propojení Bruntálska dopravním tahem s vyšší kapacitou na region jsou podle místních aktérů jedním z klíčových faktorů ovlivňujících rozhodování o investicích v těchto oblastech. Vzhledem k poloze Bruntálska se nejedná jen o zajištění kvalitního spojení na krajské město Ostravu, ale též o zajištění kvalitního spojení na Olomouc či do Polska. Dnes je vše zajišťováno pouze silnicemi I. třídy různé úrovně kvality.

Dokončení tahu na Slovensko, zejména se jedná o dostavbu dálnice D48 v plné délce (především úsek Běloutín – Nový Jičín – Rybí) a ekodukt v Mostech u Jablunkova. Umožní se tak propojení východní části Moravskoslezského kraje (včetně Ostravské aglomerace) se západním Slovenskem (primárně s Žilinským krajem).

3. Veřejná správa má příležitost zvýšit svou výkonnost s využitím moderních technologií pro lepší nabídku služeb podnikatelům a obyvatelům

Kraj a města v krajích mají příležitost zvýšit výkonnost veřejné správy s pomocí moderních technologií v oblasti ICT. Promyšlená řešení navazující na koncepty tzv. „chytrých měst“ budou mít za cíl zefektivnit řízení a výkon veřejné správy ve vztahu k podnikatelům a občanům s dopadem na zvýšení produktivity. Cílem je v restrukturalizovaných krajích aplikovat chytrá řešení a ICT technologie v řízení a organizaci veřejné správy jako impuls pro další investice rozvoje v oborech ICT a průmyslu 4.0.

K aplikaci moderních technologií a sofistikovaných softwarových řešení je zapotřebí odpovídající ICT infrastruktury (datových center, širokopásmového internetového připojení, dostatečná výkonnost hardware) a kompetentního projektového řízení. Aplikace chytrých technologií v oblasti infrastruktury může zvýšit kvalitu rozhodování (např. dostupnost big data pro rozhodování o investicích do vyšší kvality ovzduší), a současně přispět k transformaci na nízkouhlikovou ekonomiku (vybavenost infrastruktury pro udržitelnou mobilitu a elektromobilitu apod.).

4. Veřejná správa realizuje evidence informed policy s dostatečnou odbornou výbavou municipalit a krajů

Pro věcně správné rozhodování na jakékoli úrovni je nezbytná jasná dlouhodobá strategie rozvoje, založená na znalostech, které vycházejí z dlouhodobého sběru dat a jejich interpretace. K tomu je potřebná odpovídající regionální infrastruktura – jednak dostatečné kapacity v oblasti strategie a její realizace na daném úřadě, jednak dlouhodobá odborná podpora, vytvářená zejména v přímo řízených organizacích, u smluvních partnerů a v regionálních inovačních centrech.

Evidence based, resp. evidence informed policy dosud patří k nejslabším místům veřejné správy, což dlouhodobě ovlivňuje inovační výkonnost regionů – zejména jejich veřejného sektoru (tím se rozumí nejen kraje, ale soubory municipalit, mikroregiony i samotné municipality) a tím nedochází dostatečně ke kohezi regionů.

9.2 Strategické cíle a oblasti změn

9.2.1 Strategický cíl G.1: Dopravně propojit území tam, kde dochází k signifikantní bariéře pro rozvoj a růst a podpořit čistou mobilitu

Zlepšit dopravní propojení krajských ekonomických center s hlavními trhy v ČR a v zahraničí, zlepšit propojení regionálních center krajů a posílit dopravní napojení a obslužnost ze zázemí do těchto center, aby došlo k usnadnění dojížděky za prací a službami a podnikání.

Strategický cíl se zaměřuje na dobudování klíčové dopravní infrastruktury pro zvýšení propojení sídel v krajích a zlepšení dostupnosti jak pro podnikatelské účely, tak pro dojížděku na trhu práce.

Cílem je zvýšení atraktivity krajů pro investice a pro podnikání odstraněním významných bariér v propojení s významnými trhy nebo v přístupnosti produkčních center ke globálním trhům. Významným ekonomickým centřům v krajích, převážně v největších a nejhustěji zalidněných sídlech s koncentrací významných produkčních funkcí a s průmyslovými zónami, hrozí ztráta

konkurenceschopnosti a zaostávání v ekonomické výkonnosti, budou-li existovat významné bariéry zvyšující přepravní náklady nebo časovou náročnost dopravy.

Investice do dopravní infrastruktury v restrukturalizovaných krajích nemají být zaměřeny na výstavbu jakékoliv dopravní infrastruktury opřené o generely dopravy nebo plány krajů, měst a obcí. Podmínkou podpory v souladu s výše uvedeným cílem jsou prokazatelné přínosy v hospodářství krajů. Změna, které se má prostřednictvím intervencí do dopravní infrastruktury v krajích dosáhnout, odstraní bariéry (kapacitní, rychlostní) v propojení krajů s významnými trhy a tím ovlivní pozitivně zkrácení přepravních časů a snížení nákladů na přepravu. Změny, kterých je žádoucí dosáhnout, musí mít reálný dopad na kritickou masu producentů a významně ovlivnit hospodářskou výkonnost ekonomiky krajů, v ideálním případě posouzenou standardními nástroji hodnocení socioekonomických přínosů v regionech.

Vzhledem k odlehlosti mnohých částí krajů musí být řešeno i kvalitní dopravní spojení s regionálními centry zaměstnanosti a služeb. Dojde tak ke zvýšení motivace k zaměstnání i ke zvýšení atraktivity bydlení v územích, kde dojde k usnadnění dojížděky za prací a službami.

Důležitá bude také vazba dopravní infrastruktury na rozvoj cestovního ruchu, což je významný sektor hospodářství zejména v Karlovarském kraji. Ve vazbě na cestovní ruch hrají roli i podpora nemotorové dopravy.

Bez dokončení dopravní základní infrastruktury nelze očekávat úspěch v hospodářském restartu dotčených krajů. Požadavky investorů, ale i požadavky nutné pro zvýšení pracovní mobility obyvatel krajů, souvisejí přímo s možnostmi infrastruktury.

Oblasti změn pro dosažení strategického cíle

Změny se soustřeďují na dva okruhy dopravní infrastruktury, které se liší svým účelem a přínosy pro kraje. První oblast změn se soustřeďuje na dokončení nebo zlepšení dopravního propojení hospodářských center krajů s hlavními trhy v ČR a se zahraničními trhy se signifikantním dopadem na hospodářskou výkonnost v krajích. Investice se budou týkat významných silničních nebo železničních napojení, která budou posuzována z hlediska významného dopadu v návaznosti na následující parametry:

- Významné zkrácení přepravních časů
- Zvýšení kapacity pro přepravu lidí a zboží
- Snížení nákladů na přepravu
- Odstranění kongescí v úzkých místech
- Odstranění negativních dopadů na životní prostředí (znečištění ovzduší)
- Zvýšení bezpečnosti v dopravě

Druhá oblast změn se soustřeďuje na propojení zejména periferních území s jádrovými oblastmi krajů s cílem snížit jejich znevýhodnění dané odlehlostí a periferní polohou a zlepšit podmínky pro konkrétní rozvojové záměry a soukromé investice v těchto oblastech v případech, kdy dopravní napojení představuje překážku rozvoje. Jde zejména o odstranění úzkých hrdel v dopravě mezi rozvinutými a periferními oblastmi nebo o zlepšení komunikací, které bude mít přímý dopad na konkrétní toky zboží nebo na dopravu lidí. Důsledkem bude zlepšená základní dostupnost periferních oblastí

k ekonomickým centrům, tedy k základním či strategickým službám jako je vzdělávací, bezpečnostní nebo zdravotnická infrastruktura, výzkumně, vývojová centra apod.

Investice budou směřovány především do zlepšení parametrů komunikací po celé délce vybraných tahů tak, aby se zlepšily podmínky na celém spojení mezi periferií a jádrem dotčených krajů. V některých případech budou investice směřovány do odstranění specifických úzkých hrdel dopravních komunikací a dopravních toků, např. do výstavby obchvatů. V případě obchvatů je nutné posoudit, zda stávající dopravní situace představuje zásadní dopravní brzdu pro pohyb zboží a lidí a zásadní zdroj prašnosti a hluchnosti v obydlých oblastech s výrazným dopadem na kvalitu života obyvatel. Silniční infrastruktura bude posuzována z hlediska zvýšení kapacity pro přepravu lidí a zboží mezi metropolitními centry a periferními oblastmi a odstranění kongescí v úzkých místech dopravních tahů. V případě napojení periferních center, v nichž budou připravovány rozvojové záměry, např. získání investora, musí být investice spojeny s dalšími implementačními kroky, v případě získání investorů např. na straně služeb pro investory a podniky. Investice do propojení nerozvinutých částí jsou zpravidla neefektivní, pokud nejsou doprovázeny koncentrovanou snahou o komplexní podporu nových investic, podnikavosti a razantní zvýšení mobility pracovní síly.

Periferní sídla vykazují kombinaci negativních aspektů, kde kromě dojížděky, časově a finančně nákladnější oproti ostatním sídlům v rámci krajů, působí další negativní faktory jako je negativní saldo migrace, klesající počet obyvatel, vysoká míra nezaměstnanosti, vysoká míra počtu obyvatel závislejších na sociálních dávkách, vysoký počet neobydlených bytů.

Zavádět nízkoemisní dopravu jako součást životního stylu obyvatel. Zavádění bezemisních způsobů dopravy, a to jak v dopravní obslužnosti veřejné správy, tak i ve využívání bezemisních vozidel ve veřejné hromadné dopravě. Elektrifikace vybraných železničních tratí. Vytvoření podmínek pro intenzivnější přechod k elektromobilitě a vývoj v oblasti vodíkových pohonů. Z dlouhodobého hlediska postupné vyloučení veškerých uhlíkatých paliv.

Typová opatření

- **Dálnice D6 Praha – Karlovarský kraj.** Pokračuje výstavba D6 pro spojení Karlovarského kraje s hlavním městem Prahou. V současnosti je D6 dokončena v úseku Praha – Krušovice (41 km) a také Lubenec – Bošov (9 km), zbylé úseky jsou vedeny zatím ve formě stávající I/6; další části D6 jsou v různých fázích přípravy, příp. již samotné realizace. Přivedení D6 z Prahy až do Karlových Varů se předpokládá do konce roku 2028, dálniční propojení tří největších měst Karlovarského kraje – Karlových Varů, Sokolova a Chebu – je zajištěno již od roku 2012.
- **Dokončení staveb silnic „Slezského kříže“ – Moravskoslezský kraj.** Tzv. Slezský kříž představuje severojižní a západovýchodní tahy klíčové silniční infrastruktury v Moravskoslezském kraji. Prioritou je dokončení staveb silnic „Slezského kříže“ – západ (silnice I/11 a I/57) nejpozději do konce roku 2025 a silnic „Slezského kříže“ – východ (I/11) nejpozději do konce roku 2030, koridor „Slezský kříž“ – východ (I/11) byl zprovozněn v roce 2023. Realizace úseku Havířov – Třanovice ve smyslu investičních akcí „I/11 Havířov – Třanovice, 1. etapa“ a návazně „I/11 Havířov – Třanovice, 2. etapa“ je součástí seznamu staveb, které Ředitelství silnic a dálnic v těsné spolupráci s Ministerstvem dopravy v regionu Moravskoslezského kraje aktivně připravuje. Aktuální stav projektové přípravy definuje termín zprovoznění obou úseků pro rok 2032.

- **Napojení Bruntálska na metropolitní oblasti.** Komplexní podpora vzniku malých a středních firem a podnikavosti obyvatel a lákání investic do regionu s jednou z nejvyšších nezaměstnaností v ČR. Součástí komplexní podpory bude také rychlejší a kvalitnější dopravní napojení Bruntálska na ostravskou aglomeraci, respektive na dálniční tahy a leteckou dopravu.
- Podporovat zavádění vozidel na vodíkový pohon ve veřejné hromadné dopravě – Vývoj vodíkových autobusů a plnicích stanic, podpora vývoje a certifikace lokomotiv na vodíkový pohon, spolupráce při nastavení podmínek a dotací k nastartování trhu s vodíkovým palivem ve veřejné hromadné dopravě.
- Zajistit obsluhu stávající elektrické trakce a dále ji rozšiřovat. Obnovovat a nakoupit nová vozidla elektrické trakce.
- Modernizovat a rozvíjet drážní infrastrukturu elektrické trakce
- Umožnit rozvoj infrastruktury pro trolejbusovou dopravu a parciální trolejbusy v městské hromadné dopravě
- Podporovat a urychlit výstavbu nabíjecích stanic pro vozidla individuální automobilové dopravy a elektrobusy
- Jít příkladem v zavádění nízkouhlíkové a bezemisní dopravy na úrovni krajských korporací
- Zkvalitnit dopravní spojení odlehlých území s regionálními centry zaměstnanosti a služeb.
- Dobudovat či zkvalitnit dopravní infrastrukturu důležitou pro rozvoj cestovního ruchu včetně nemotorové dopravy.

9.2.2 Strategický cíl G.2: Zefektivnit řízení a služby veřejné správy pro podnikatele a obyvatele s využitím moderních technologií

Zefektivnit řízení a výkon veřejné správy pro podnikatele a obyvatele, vybudovat za tímto účelem potřebnou ICT infrastrukturu a realizovat návazné investice s využitím moderních technologií pro aplikace a služby.

Územní veřejná správa v ČR a v dotčených krajích prochází v současnosti změnami, které jsou zaměřeny na posílení institucionální kapacity a zvýšení efektivity, které mají vliv na podnikatelské prostředí a klima ve městě či regionu. Tyto postupné změny směřují k efektivní a výkonné veřejné správě, která je primárně pojímána jako služba občanovi, ale zároveň také jako služba podnikatelským subjektům. Přístup veřejné správy k podnikatelům se v různých obcích, městech a krajích liší.

Intenzivní rozvoj ICT technologií přináší nové příležitosti a uplatnění nalézají moderní (chytré) technologie ve městech a regionech, které se snaží využívat nových technologických možností s cílem zvýšit kvalitu života. Koncept „smart cities“ a „smart regions“ přináší zároveň pozitivní efekt v podobě sběru a následného poskytování tzv. otevřených dat (open data), vytváření městských „laboratoří“, testovacích polygonů atd., které jsou živnou půdou pro inovace, začínající i zavedené podnikatelské subjekty, výzkumné a vývojové společnosti aj.

Prakticky je tak využíván vysoký potenciál soustředěný ve městech pro inovace jak v oblasti myšlenek a nápadů, tak v oblasti uplatňování nových technologií a systémů pro řízení a rozhodování. Dopady lokálních aktivit se pak významně projeví na úrovni celého regionu, potažmo celé země. Navrhovaná chytrá řešení by se měla soustřeďovat především na krajské úrovni (do krajských institucí a organizací a jejich sítí) a do větších měst (typicky nad 30 tis. obyv.) a vytváření sítí v zázemí těchto měst.

Oblasti změn pro dosažení strategického cíle

Změny se zaměřují na aplikace konceptu „smart cities“, resp. SMART řešení (dle koncepce MMR) v rovině software i hardware. Změnou bude zavedení ICT služeb a aplikací, které řeší nejpalčivější potřeby podnikatelů a občanů při komunikaci a vyřizování záležitostí s veřejnou správou a elektronizace běžných agend města. Jedná se například o otevřené sdílení dat a databází, rychlejší komunikaci s občany a podnikateli elektronickou formou, elektronizaci formulářů, posilování participativního řízení a posilování hardwarových kapacit pro softwarová řešení.

Na základě důkladné analýzy je nutné posoudit potřebnost zavádění nových technologií a ekonomickou návratnost, kterou generuje až kritická masa uživatelů, a zajištění udržitelnosti a kontinuity kvality poskytovaných služeb.

Díličí parametry změn, kterých se má prostřednictvím intervencí zefektivnění veřejné správy v krajích dosáhnout:

- změna klimatu a prostředí pro podnikání
- zkrácení časů projednávání záležitostí podnikatelů
- odstranění bariér a zjednodušení procesů v agendách úřadů ve prospěch klientů z řad podnikatelů
- vytváření trvalého partnerství mezi subjekty veřejné správy a podnikatelským sektorem
- vytváření nových příležitostí pro inovace díky otevřenosti a poskytování otevřených dat
- vytváření prostředí pro aplikování nových chytrých řešení ve městech a krajích, na nichž se mohou realizovat začínající i zavedené podniky z regionu

Typová opatření

- **Vysokorychlostní síť internetu propojující centra s periferními oblastmi a zlepšení koordinace budování a provozu informačních systémů.**
- **Open data** – k využití pro podnikatelskou a akademickou sféru.
- **Elektronizace agend a sdílená ekonomika** – aplikace a portály a služby pro zefektivnění služeb ve veřejném i soukromém sektoru.
- **Podpora chytrých myšlenek** – zavádění inovativních nástrojů pro identifikaci a rozvoj inovativních myšlenek s využitím pro veřejnou sféru a potenciálem komercializace (příklad – Chytřejší myšlenka v Moravskoslezském kraji).
- **Zlepšení koordinace**

9.2.3 Strategický cíl G.3: Zajistit dostatečné administrativní a odborné kapacity obcí a krajů, tak aby byly schopny vytvářet efektivní strategie k řešení problémů a využít všechny dostupné nástroje k jejich realizaci

Cílem je zvýšit kvalitu dlouhodobého strategického řízení municipalit a regionů, tak aby byly schopny vytvářet efektivní strategie k řešení problémů a výzev a využít všechny dostupné nástroje k jejich realizaci a vyhodnocení, a vybavit k tomu veřejnou správu kapacitami, znalostmi a kompetencemi.

Municipality a regiony se stále více stávají významným segmentem inovační výkonnosti. Pochopení této role veřejné správy (zejména s ohledem na zelenou tranzici a nástroje digitalizace) je v současnosti mimořádně důležité, a to jak na úrovni politické reprezentace, tak na výkonné úrovni veřejné správy.

Municipality a regiony/kraje se stávají zásadním hráčem v inovativním rozvoji společnosti. Tyto přístupy se vyvíjejí také na úrovni EU až v posledních 10–15 letech, proto není překvapivé, že v ČR, která má mimořádně složitou veřejnou správu, vzhledem k počtu obcí, nejsou v obcích a v krajích dostatečné znalostní kapacity uvnitř veřejné správy. Jsou zde však dobré předpoklady, dané zejména možnostmi intenzivnější spolupráce poskytovatelů znalostí v území. Významnou roli zde mohou hrát regionální univerzity, inovační centra, MAS a DSO, ale i další aktéři. Veřejná správa tedy musí být vybavena kapacitně, technologicky a znalostně. Lze rozlišit tři základní typy schopností veřejné správy, a to provozní, analytické a politické.⁸⁰ Provozní schopnosti umožňují sladění dostupných lidských, finančních a časových zdrojů s politikou a formální (byrokratickou) koordinaci a komunikaci s ostatními veřejnými institucemi. Analytické schopnosti a znalosti umožňují získání znalostí o povaze implementované politiky a o předmětném území a syntézu těchto znalostí do konkrétní politické akce. Jsou nutné k pochopení jádra územních problémů, struktury a cílů OP, analýzu dopadů projektů ex ante a k formulaci životaschopných projektů. Politické schopnosti umožňují analýzu, získání a udržení politické legitimacy, důvěry a podpory pro politickou akci. Usnadňují koordinaci mezi státní správou a žadatelem, umožňují pochopit pozici ostatních aktérů a získat důvěru (např. komunikační schopnosti) umožňující spolupráci na projektech mezi více subjekty v území a analyzovat politická rizika pro nositele projektu. Rozvoj schopností veřejné správy vyžaduje to systém dlouhodobé podpory, založený na spolupráci quadruple helix na místní i regionální úrovni a na existenci znalostního zázemí.

Ve všech třech strukturálně postižených krajích je třeba zvýšení administrativní kapacity a kompetencí veřejné správy. Souvisí to mimo jiné s velkou administrativní zátěží zvláště při tvoření projektů a realizace přípravy žádostí o jejich financování z národních či evropských zdrojů, dále také s požadavky na dílčí administraci dostupných programů a výzev na krajských úrovních, kdy zaměření projektů a rozsah není dostatečně vázán na jasnou evidence based strategii.⁸¹ Kraje upozorňují na nezbytnost center zaměřených na rozvoj vzájemné spolupráce sektorů v rámci quadruple helix, rozvoj výzkumu a vývoje v regionu, podporu start-upů, začínajících podnikatelů, podporu zavádění nových trendů a nových průmyslů, rozvoje vzdělávání a v neposlední řadě na komplexní rozvoj inovačního ekosystému v kraji, který spadá do strukturálně postiženého regionu. Po vzniku inovačních struktur v Moravskoslezském i Ústeckém kraji by mělo v Karlovarském kraji být z OPST podpořeno nové Karlovarské inovační centrum, které je základním pilířem transformace v Karlovarském kraji.

Nedostatek administrativní kapacity, který se projevuje například nízkou absorpční kapacitou a nedostatečným strategickým řízením, je největší výzvou zejména pro menší obce. Zde je cestou využití, resp. posílení existujících podpůrných struktur jako jsou MAS či svazky obcí. Dílčím řešením, které může mít systémovou podobu, může být i sdílení projektových manažerů, resp. jejich know-how mezi obcemi či jiné obdobné řešení.

Významným předpokladem pro čerpání prostředků z programů je jasná vize pro dosažení cílů, kvalitní strategie, dobrá orientace ve výzvách, a připravené projektové záměry. K tomuto je potřeba mít především dostatečné a kvalifikované lidské zdroje, které podmiňují využití dotací, alternativně pak dostatek finančních zdrojů pro zajištění kvalitní přípravy projektů za využití externích zdrojů (služeb).

⁸⁰ Wu, X., Ramesh, M., & Howlett, M. (2015). Policy capacity: A conceptual framework for understanding policy competences and capabilities. *Policy and Society*, 34(3–4), 165–171.

⁸¹ Podrobnosti viz např. Bosák, V., Slach, O., Hýllová, L., Nováček, A., & Pohorská, B. (2023). Europeanization mechanisms in context: metropolitan development through integrated territorial investments in Central and Eastern Europe. *Regional Studies*, 1-13, DOI: 10.1080/00343404.2022.2152435.

Jasnou vizi je možné vytvořit při (alespoň) základní orientaci v globálních/ evropských (mega)trendech a ve velkých společenských výzvách. Nižší připravenost projektů, nízká realizace nadstavbových aktivit a omezená kapacita lidských zdrojů jsou bariérou dostatečného využití existujících podpor a odpovídající účasti regionů na diskusi a formulování budoucích výzev, včetně nové kohezní politiky. Zásadní problémem všech tří regionů je však v nedostatku strategicky uvažujících odborníků ve veřejné správě, kteří by stanovili realizovatelné strategie. Silný strategický přístup je zásadní zejména na krajských úřadech.

S využitím dotačních prostředků z EU fondů souvisí různá míra uplatňování územní dimenze v jednotlivých operačních programech. Výzvy se svým zaměřením a podmínkami mnohdy mívají s potřebnými řešeními ve strukturálně postižených krajích. Tyto kraje se v některých oblastech (např. ve vzdělávací a sociální) potýkají se základními deficity (např. s udržení žáků ve vzdělávacím systému, s osobami bez pracovních návyků) a vyžadují dlouhodobou podporu aktivit jiného charakteru než ostatní regiony, proto je potřeba iniciovat „na míru šité“ výzvy potřebám těchto regionů.

Oblasti změn pro dosažení strategického cíle

1. Zvyšování kapacit pro inovativní řešení ve veřejné správě

Zvyšování kapacit pro inovativní řešení může znamenat restrukturalizaci zejména krajských úřadů tak, aby byla vhodně zajištěna role strategických útvarů úřadů, úřad byl strukturován flexibilně s ohledem na inovativní řešení, která budou realizována na základě dlouhodobé strategie rozvoje kraje. Kraje ve své samostatné působnosti pak budou nápomocny municipalitám na svém území k tomu, aby zejména menší obce měly zajištěn rychlý přístup k inovacím a k tomuto nebylo nutné vytvářet vlastní kapacity, což je většinou nerealizovatelné. Zejména krajské úřady a SO ORP by měly být vybaveny nejen odpovídající technikou, ale zejména v praxi realizovanými vnitřními předpisy, které obsahují dynamickou změnu v činnosti úřadů jako předpoklad chodu úřadů. Vnitřní kapacity úřadů musí být dostatečné k tomu, aby byly schopny adekvátně a kvalitně komunikovat s vlastní odbornou základnou, národní úrovní státní správy a s regionálním quadruple helix.

Změny se zaměřují na zvýšení počtu pracovníků věnujících se rozvojovým činnostem, tj. plánování rozvoje, přípravě projektů a realizaci projektů mimo jiné i ve spolupráci s obcemi. Při náročných požadavcích na projektovou dokumentaci a zvyšující administrativní zátěži všech subjektů veřejné správy je navýšení personálních kapacit klíčovým přímo působícím nástrojem na absorpční kapacitu. Při realizaci opatření je však (v přímé provázanosti s dále uváděnou oblastí změn) současně potřeba pamatovat na význam relevantní kvalifikace potenciálně posilovaných personálních kapacit a současně potřebu jejího dalšího průběžného rozšiřování.

2. Zvyšování kompetencí veřejné správy pro inovativní řešení

Kvalita úřadů je dána především kvalitou vedení a kompetencemi úředníků. Na regionální a municipální úrovni převládají kvalifikovaní pracovníci s delší, často dlouhodobou zkušeností, což je mimořádná výhoda. Zároveň nové výzvy vyžadují nové kompetence. Tyto musí být zajištěny systematickou přípravou, zejména průběžným vzděláváním. Vybavenost úřadů musí odpovídat vybavenosti veřejnosti a firem tak, aby úřady byly schopny komunikovat s partnery odpovídajícím způsobem a zvyšování kompetencí úředníků mělo praktický význam.

Kvalifikovaných pracovníků ochotných pracovat ve veřejné správě není dostatek, k realizaci koncepčních představ zejména projektových specialistů. Je tedy třeba posílit osvětové, vzdělávací a metodické aktivity, aby se zvýšily počty pracovníků zvládajících strategické řízení a projektový management. Místní pracovníky může podpořit externí pomoc při přípravě vybraných částí projektů.

Schopnost formulace projektů souvisí s existencí rozvojové vize a její formulace formou strategie s definovaným cílem v daném časovém horizontu. Je třeba posílit kvalitu strategického plánování na místní a regionální úrovni tak, aby byl využit znalostní potenciál co největšího množství aktérů a byla zformulována realistická, ale současně i ambiciózní řešení.

3. Vytváření infrastruktury pro realizaci inovačního potenciálu municipalit a regionů

Kromě změn ve vnitřním chodu úřadů je nezbytné vytvářet dlouhodobě funkční podpůrnou infrastrukturu, k tomu využít veškerý potenciál, který je dán vlastními zřízenými organizacemi a dalšími partnery, zejména místními univerzitami, fakultami vysokých škol, které sídlí mimo dané regiony, inovačními centry, MAS (pokrývají 98 % území ČR a představují místní quadruple helix), případně DSO. Zejména je důležitá existence vlastního, tj. na vnějších vlivech nezávislého zdroje dat a informací, které budou dlouhodobě sbírány a interpretovány. Část této agendy lze jistě zajistit dobrou a dlouhodobou spoluprací s regionálními pracovišti ČSÚ, nicméně „dosbírávání“ dalších dat a komplexní analýza dat musí být podporována dlouhodobě, nejlépe v organizaci zřízené daných stupněm veřejné správy či ve spolupráci s univerzitami (to se již v určitých oblastech děje).

Na nižší územní úrovni spoluprací obcí a přenesením významnější projektové činnosti na specializované pracovníky center společných služeb dojde k překonání nedostatečných kapacit i projektových zkušeností pracovníků malých obcí. Využití specialistů z týmů místních akčních skupin umožní realizaci i v oblastech s náročnější obsahovou přípravou projektů.

4. Adekvátní nastavení finančních nástrojů pro strukturálně postižené regiony

Vzhledem ke skutečnosti, že Strategie RE:START nedisponuje žádnými vlastními finančními prostředky, které by bylo možné v rámci vládou ČR schválených opatření do těchto krajů alokovat je nutné, aby byly efektivněji využívány nástroje kohezní politiky a veřejné rozpočty. Princip koheze je podpora nejslabších, což kraje definované Strategií RE:START stále jsou. Zdroje, které mohou tyto regiony využít, se ukazují jako nedostatečné pro reálné řešení jejich hospodářská restrukturalizace a transformace.

Operační program Spravedlivá transformace je řídicími orgány ostatních operačních programů nepřesně vnímán jako určitá náhrada naplňování územní dimenze, ale ve skutečnosti má jít pouze o doplňkový nástroj kohezní politiky podporující řešení dopadů odchodu od uhlí, nikoli celkovou sociální a ekonomickou restrukturalizaci.

Kritéria, která jsou nastavena pro financování krajů z rozpočtového určení daní, dostatečně nepokrývají potřeby financování **strukturálně postižených** krajů v mnoha oblastech veřejných výdajů a služeb. Zacílení výzev z operačních programů často nereflektuje specifické potřeby krajů, a tudíž v mnoha případech nelze o dotační prostředky, s ohledem na nutnost naplnění kritérií výzvy, ani žádat. Zacílení výzev na jejich potřeby a s ohledem na jejich specifickou se již v minulosti ukázalo jako vhodné řešení této problematiky (např. specifická výzva OP VVV na podporu VŠ vyhlášená jen pro ÚK, MSK a KVK).

Typová opatření

- Posilování místních/regionálních administrativních a odborných kapacit a rozvojových struktur:
 - Využití zkušeností a inovačního a odborného potenciálu místních akčních skupin (MAS).
 - Navázání spolupráce MAS a inovačních center.
 - Posílení regionální inovačních center a posílení sdílení zkušeností regionálních center.
 - Posílení center společných služeb svazků obcí, resp. doplnění tam, kde dosud nevznikly⁸² – podpora financování zde působících odborníků, obdobně v MAS.
 - Podpora zavádění institutu společenství obcí.
 - Posílení spolupráce inovačních center s MAS, svazky obcí a ORP.
 - Úhrada zvýšení administrativních kapacit na přípravu a realizaci projektů z Operačního programu Technická pomoc a z OP Spravedlivá transformace.
 - Networking a sdílení zkušeností z projektů mezi žadateli z regionu, například prostřednictvím regionálních stálých konferencí nebo místních akčních skupin.
- Zvýhodnění společných projektů obcí – realizace více nadmístních projektů řešících problémy komplexněji a efektivně využívajících administrativní kapacity.
- Posilování územní dimenze v nástrojích kohezní politiky ve vztahu ke strukturálně postiženým krajům, např. nastavení podmínek dotačních výzev reflektujících potřeby krajů a vhodná řešení problémů (tj. zohlednění toho, že např. v rozvoji lidského potenciálu mají složité výchozí podmínky).
- Příprava strategií a projektových záměrů pro období 2028+, aktivní účast na přípravě kohezní politiky pro nové období EU fondů.
- Rozšíření a zkvalitnění systému vzdělávání ve veřejné správě tak, aby úředníci byli vzděláváni ve svém oboru působnosti s ohledem na nejnovější trendy a své znalosti byli schopni uplatnit ve své činnosti.
 - Praxe/stáže ve firmách s cílem osvojit si postupy a mindset (podnikavé myšlení – intrapreneurship) potřebný k efektivnímu fungování, hledání prostoru pro zlepšení a inovace, pro jejich tvorbu a zavádění.
 - Zapojování expertů z praxe s cílem přenosu poznatků, zkušeností a postupů z firemního prostředí a na podporu změny myšlení (otevřenost ke změnám, chybám a experimentování). Může jít o kratší stáže (dobrovolnické programy obdobné modelům spolupráce s NNO; nebo i placené) či dílčí úvazky.
 - Podpora spolupráce a co-creation procesu s inovačním a start-upovým ekosystémem a cílovými skupinami při hledání nových nebo inovovaných řešení, postupů, služeb.
 - Přenos dobré praxe z jiných pracovišť (např. MPSV a tým kolem sociálních inovací).
 - Podpora spolupráce se zahraničními institucemi, které inovační praxi provádí s cílem přenosu dobré praxe. Může jít o workshopy, semináře, tréninky, studijní cesty, stáže, případně jiné formy přenosu.
- Posilování data-driven přístupů a evidence-based přístupů při budování znalostní společnosti v činnosti veřejné správy, např. posílení kapacit určených pro analytickou práci, školení analytických technik pro žadatele.
- Zvýšení znalostí a dovedností volených zástupců územních samosprávných celků v oblasti strategického řízení, např. ve spolupráci se SMO ČR a SMS ČR.

⁸² Viz <https://www.smocr.cz/cs/projekty/ukoncene-projekty/centra-spolecnych-sluzeb>. Ze strukturálně postižených krajů byl do projektu Center společných služeb zapojen relativně nejmenší počet CSS: MSK 6, KVK 1, ÚK 3.

- Pokračování podpory zastřešujících programů administrovaných z úrovně krajů na přípravu projektové dokumentace obcí – vouchery pro veřejný sektor financovaný z OPST.
- Financování (podpora) projektových záměrů strukturálně znevýhodněných krajů formou ex-ante.