

Univerzita Pardubice

Fakulta ekonomicko - správní

Sociální a technická infrastruktura regionu

Ondřej Kučera

**Bakalářská práce
2010**

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: Ondřej KUČERA
Osobní číslo: E07700
Studijní program: B6202 Hospodářská politika a správa
Studijní obor: Veřejná ekonomika a správa
Název tématu: Sociální, technická infrastruktura daného regionu
Zadávací katedra: Ústav veřejné správy a práva

Z á s a d y p r o v y p r a c o v á n í :

Práce se zaměřuje na analýzu daného typu infrastruktury v konkrétním městě, regionu, mikroregionu atd.

Práce bude obsahovat:

- Vymezení pojmů a legislativní úpravu.
- Analýzu stávajícího stavu sociální a technické infrastruktury v pardubickém regionu.
- Požadavky na současnou a plánovanou infrastrukturu měst, regionů
- Problémy s infrastrukturou v pardubickém regionu
- Návrh vhodného řešení pro údržbu, provoz a rozvoj infrastruktury v regionu

Rozsah grafických prací: –
Rozsah pracovní zprávy: cca 30 stran
Forma zpracování bakalářské práce: tištěná/elektronická

Seznam odborné literatury:

BĚRAN, Václav, DLASK, Petr. Management udržitelného rozvoje regionů, sídel a obcí. 1. vyd. Praha: Academia, 2005. 323 s., CD-ROM. ISBNá802001201X.

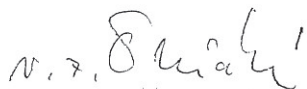
MACHÁČEK, Jaroslav. Hodnocení vlivů na prostředí ve městech. 1. vyd. Praha: IFEC, 2002. 142 s. Justis - zelená řada. ISBNá80-86412-14-8.

MEDEK, František. Technická infrastruktura měst a sídel. 3. přeprac. vyd. Praha: ČVUT, 2005. 178 s. ISBNá80-01-03303-1.

Vedoucí bakalářské práce: Mgr. Tomáš Šimek
Ústav veřejné správy a práva

Datum zadání bakalářské práce: 29. června 2009

Termín odevzdání bakalářské práce: 30. dubna 2010



doc. Ing. Renáta Myšková, Ph.D.

děkanka

L.S.



Ing. Robert Baťa, Ph.D.

vedoucí ústavu

V Pardubicích dne 5. srpna 2009

Prohlašuji:

Tuto práci jsem vypracoval samostatně. Veškeré literární prameny a informace, které jsem v práci využil, jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

Byl jsem seznámen s tím, že se na moji práci vztahují práva a povinnosti vyplývající ze zákona č. 121/2000 Sb., autorský zákon, zejména se skutečností, že Univerzita Pardubice má právo na uzavření licenční smlouvy o užití této práce jako školního díla podle § 60 odst. 1 autorského zákona, a s tím, že pokud dojde k užití této práce mnou nebo bude poskytnuta licence o užití jinému subjektu, je Univerzita Pardubice oprávněna ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladu, které na vytvoření díla vynaložila, a to podle okolností až do jejich skutečné výše.

Souhlasím s prezenčním zpřístupněním své práce v Univerzitní knihovně.

V Pardubicích dne 23. 4. 2010

Ondřej Kučera

Děkuji panu Mgr. Tomáši Šimkovi, vedoucímu práce, za připomínky a čas, který mi věnoval a Pavlíně Veselé za trpělivost a podporu v době psaní tohoto textu.

SOUHRN

Práce se zabývá sociální a technickou infrastrukturou regionu Pardubicka. Je rozdělena do čtyř hlavních částí. V první části jsou uvedeny základní pojmy a právní úprava. V další části následuje analýza současného stavu včetně sociálně ekonomického profilu regionu. Třetí část je zaměřená na problémy a požadavky kladené na současnou infrastrukturu regionu. V poslední části jsou navržena řešení s predikcí budoucího vývoje.

KLÍČOVÁ SLOVA

region, sociální infrastruktura, technická infrastruktura, rozvoj, analýza, požadavky, problémy, řešení

TITLE

Social and technical infrastructure of specified region

ABSTRAKT

The bachelor thesis treats with social and technical infrastructure of Pardubice region. It is split into 4 main parts. First part contains basic terms and legal form. Analysis of current state with social-economic profile of region follow in next part. Third part is focused on problems and demands related to current region's infrastructure. There are possible solutions with prediction of future progress mentioned in last part.

KEYWORDS

Region, social infrastructure, technical infrastructure, development, analysis, demands, problems, solving

ÚVOD	10
TEORETICKÁ ČÁST	
1 VYMEZENÍ POJMU A LEGISLATIVNÍ ÚPRAVA	12
1.1 Sociální infrastruktura.....	13
1.2 Technická infrastruktura.....	13
1.3 Ekonomická infrastruktura.....	14
1.4 Legislativní úprava.....	15
1.5 Trvale udržitelný rozvoj.....	16
1.6 Regionální rozvoj.....	17
1.7 Územní plánování a urbanismus.....	18
1.8 Další jmy.....	19
1.9 SWOT analýza.....	20
PRAKTICKÁ ČÁST	
2 ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU INFRASTRUKTURY V REGIONU	22
2.1 Vymezení území.....	22
2.2 Geografické členění.....	23
2.3 Historie.....	24
2.4 Profil regionu.....	25
2.4.1 Správní členění.....	25
2.4.2 Obyvatelstvo.....	27
2.4.3 Nezaměstnanost.....	30
2.4.4 Mzdy v regionu.....	31
2.5 Technická infrastruktura.....	33
2.5.1 Silniční doprava.....	33

2.5.2	Železniční doprava.....	34
2.5.3	Letadlová doprava.....	35
2.5.4	Lodní doprava.....	36
2.5.5	Veřejná osobní doprava.....	36
	2.5.5.1 Integrovaný dopravní systém.....	37
2.5.6	Cyklistická doprava.....	38
2.6	Sociální infrastruktura.....	39
	2.6.1 Školství, vzdělávání.....	40
	2.6.2 Zdravotnictví a sociální služby.....	42
3	POŽADAVKY NA SOUČASNOU INFRASTRUKTURU.....	45
4	PROBLÉMY V INFRASTRUKTUŘE V PARDUBICKÉM REGIONU....	46
4.1	Technická infrastruktura.....	46
	4.1.1 Doprava surovin a energií.....	46
	4.1.2 Železniční doprava.....	47
	4.1.3 Silniční doprava.....	47
	4.1.4 Veřejná doprava.....	49
	4.1.5 Cyklistická doprava.....	49
	4.1.6 Letecká doprava.....	50
4.2	Sociální infrastruktura.....	50
	4.2.1 Školství, vzdělávání.....	50
	4.2.2 Zdravotnictví, sociální služby.....	51
	4.2.3 Kultura, sport.....	52
	4.2.4 Cestovní ruch.....	52
5	NÁVRH MOŽNÝCH ŘEŠENÍ.....	52
5.1	Obecné možnosti.....	52

5.2	Technická infrastruktura.....	54
5.3	Sociální infrastruktura.....	55
6	SWOT Analýza.....	57
	ZÁVĚR.....	60

SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

SEZNAM OBRÁZKŮ

SEZNAM TABULEK

SEZNAM PŘÍLOH

Úvod

V současné době je pro většinu občanů samozřejmostí, využívat služeb a možností, které jsou dostupné v místě, kde žijí, kde se pohybují a kde tráví volný čas. Pro každého z nás však pojem místo znamená z hlediska velikosti území, do kterého zapadá, rozdílný pojem. Pro někoho se může jednat městskou část, menší obec či město, druhý si pod stejným pojmem představí část regionu, či případně celý kraj.

Avšak dostupnost poskytovaných služeb a jejich kvalitu by si každý občan přál mít na stejné úrovni, bez ohledu na velikost území, či jeho geografickou polohu. A právě onu dostupnost, lze interpretovat jako síť, složenou z poskytovatelů služeb, distribučních cest a prostředků, kterými jsou poskytovány koncovým zákazníkům. Kvalita potom přímo souvisí se spokojeností spotřebitelů.

Kombinaci této sítě, včetně jejích prvků s jejich geografickým rozčleněním nazýváme infrastrukturou.

A je to především interakce mezi výrobcí, poskytovateli a zákazníky, tvořící základní předpoklad pro vznik a vývoj infrastruktury na určitém území. Podle způsobů přenosu a rozdílnosti cílů a obsažených odvětví je možné infrastrukturu rozdělit na 3 hlavní typy: sociální, technickou a ekonomickou.¹

I přes provázanost výše uvedených typů, se v této práci zabývám především technickou a sociální infrastrukturou.

Cílem práce je teoreticky vymezit, popsat a následně v praktické části analyzovat současný stav infrastruktury na Pardubicku a v Pardubickém regionu. Na základě analyzovaných dat popsat požadavky, které jsou na současnou infrastrukturu kladeny, provést hodnocení a dle výsledků analýzy navrhnout vhodná řešení. Zároveň se pokusit nastítnit a odhadnout trendy do budoucna.

Pardubicko jsem zvolil, protože jsem se v Pardubicích narodil a zároveň zde bydlím, studuji i pracuji. Tak jako ostatní obyvatelé Pardubic, jsem spotřebitelem služeb a využívám služeb, zařízení a prvků, plynoucích z technické i sociální infrastruktury.

¹ REKTORÍK, Jaroslav; ŠELEŠOVSKÝ, Jan. *Sociální a technická infrastruktura : Rukověť územní samosprávy*. 1. vydání. Brno : Masarykova Univerita, 2002. 138 s. ISBN 80-210-2956-0.

V teoretické části je práce zaměřena na definování základních pojmů z oblasti infrastruktury a související legislativní rámec. Zmíněna je též oblast regionálního rozvoje a vybrané demografické a ekonomické ukazatele.

Praktická část je věnována analýze oběma výše uvedeným druhům infrastruktury (sociální a technické). Následuje shrnutí hlavních současných požadavků, které jsou na infrastrukturu kladeny a stanovení kritických míst, které nejsou zcela funkční a vyžadují další rozvoj. Pro tyto oblasti jsou zpracovány návrhy a náměty pro jejich zlepšení. Poslední oddílem praktické části je souhrnná SWOT analýza technické a sociální infrastruktury Pardubicka.

I. Teoretická část

1 Vymezení pojmu a legislativní úprava

Infrastrukturu obecně lze charakterizovat jako soubor podmínek, které zabezpečují fungování ekonomiky.

Infrastrukturní procesy a aktivity se vyznačují společnými znaky, kterým jsou²

- velká míra veřejného zájmu
- síťový charakter

Pouze v případě splnění výše uvedených vlastností, bude infrastruktura dostupná a především funkční jako faktor, důležitý pro rozvoj dalších odvětví, a s tím spojeného ekonomického růstu souvisejících regionů

Infrastrukturu lze rozdělit podle typů přenášených médií a jejich určení na 3 základní typy³

- technickou
- sociální
- ekonomickou

Technická infrastruktura zabezpečuje dopravu, energetiku, vnitřní a vnější spojení - informační systémy, dopravu a distribuci hmot a materiálů.⁴

^{2 3} REKTOŘÍK, Jaroslav; ŠELEŠOVSKÝ, Jan. *Sociální a technická infrastruktura : Rukověť územní samosprávy*. 1. vydání. Brno : Masarykova Univerita, 2002. 138 s. ISBN 80-210-2956-0.

⁴ MEDEK, František. *Technická infrastruktura měst a sídel*. 3. přeprac. vydání. Praha : ČVUT, 2005. 178 s. ISBN 80-01-03303-1.

1.1 Sociální infrastruktura

Sociální infrastruktura zajišťuje prostorovou, časovou a proporcionální dostupnost sociálních služeb a aktivit odvětví rozvoje člověka. Do sociální infrastruktury lze zařadit služby a aktivity v oblasti:⁵

- sociální péče
- zdravotní péče
- bytové problematiky
- vzdělávání
- kultury a sportu
- cestovního ruchu

Historicky byla sociální infrastruktura zabezpečována a financována státem, trendem posledních let je však růst aktivity soukromého sektoru v této oblasti. V tomto ohledu představuje soukromý sektor pro stát partnera, alternativu, ale i konkurenci.

1.2 Technická infrastruktura

Technickou infrastrukturou sídla lze definovat jako ucelený obousměrný systém, který zabezpečuje přenos a distribuci různých forem energie, hmot, komunikace, produktů služeb a informací od producentů, výrobců a zhotovitelů ke spotřebitelům, zákazníkům a naopak na určitém území. Jedná se tedy o ucelený systém, který zabezpečuje:⁶

- transport energií
- hmot
- informací
- zboží, cestujících

⁵ REKTOŘÍK, Jaroslav; ŠELEŠOVSKÝ, Jan. *Sociální a technická infrastruktura : Rukověť územní samosprávy*. 1. vydání. Brno : Masarykova Univerita, 2002. 138 s. ISBN 80-210-2956-0.

⁶ MEDEK, František. *Technická infrastruktura měst a sídel*. 3. přeprac. vydání. Praha : ČVUT, 2005. 178 s. ISBN 80-01-03303-1.

Na základě výše uvedené je možné provést dělení technické infrastruktury podle organizačních kritérií: ⁷

- zdroje (výrobci)
- distribuce
- spotřebiště (spotřebitelé)

Dále je možné provést dělení, podle umístění přenosové sítě:

- nadzemní – silniční síť, železniční síť, letecká (vzdušná), potrubní, elektrická síť, komunikační síť
- podzemní – potrubní, částečně elektrická a komunikační síť, částečně silniční a železniční

V případě pojetí infrastruktury čistě ve smyslu dopravní sítě lze tuto pojmut jako síť dopravních cest a prostředků na ní využívaných a provozovaných. Rozdělení technické infrastruktury je na základě tohoto předpokladu následovné:

- silniční
- železniční (kolejová)
- letecká
- ostatní (cyklistická, chodci)

1.3 Ekonomická infrastruktura

Posledním typem je ekonomická infrastruktura, která je tvořena sítí finančních a bankovních služeb a slouží k realizaci peněžních transakcí. ^{8,9}

⁷ REKTOŘÍK, Jaroslav; ŠELEŠOVSKÝ, Jan. *Sociální a technická infrastruktura : Rukověť územní samosprávy*. 1. vydání. Brno : Masarykova Univerita, 2002. 138 s. ISBN 80-210-2956-0.

⁸ REKTOŘÍK, Jaroslav; ŠELEŠOVSKÝ, Jan. *Sociální a technická infrastruktura : Rukověť územní samosprávy*. 1. vydání. Brno : Masarykova Univerita, 2002. 138 s. ISBN 80-210-2956-0.

⁹ Ekonomická infrastruktura není, i přes provázanost se zbývajícími typy předmětem této práce, a nebude dále analyzována.

V případě, že dochází k provázání jednotlivých typů infrastruktur, lze použít též termíny např. socioekonomická infrastruktura atp.

1.4 Legislativní úprava

Sociální infrastruktura

V oblasti sociální infrastruktury se jedná především o následující předpisy, plány a zákony:

Na úrovni státu:

- Zákon č.108/2006 – Zákon o sociálních službách
- Národní rozvojový plán České republiky
- Zákon č.128/2000 Sb – Zákon o obcích
- Zákon č. 129/2000 Sb – Zákon o krajích

Na regionální úrovni:

- Koncepce rozvoje cestovního ruchu
- Střednědobý plán rozvoje sociálních služeb Pardubického kraje 2008–2010
- Národní akční zaměstnanosti
- Národní akční plán sociálního začleňování
- Strategie rozvoje lidských zdrojů pro ČR

Technická infrastruktura

Legislativní rámec technické infrastruktury je tvořen především těmito normami, předpisy a zákony:

Na úrovni státu:

- Zákon č.183/2006 Sb – Zákon o územním plánování a stavebním řádu (Stavení zákon)
- Zákon č.128/2000 Sb – Zákon o obcích
- Zákon č. 129/2000 Sb – Zákon o krajích
- Zákon 344/1992 Sb – Zákon o katastru nemovitostí
- Zákon 500/2004 Sb – Správní řád
- Vyhláška č. 500/2006 Sb – O územně analytických podkladech, územně plánovací

dokumentaci a způsobu evidence plánovací činnosti

- Strategie regionálního rozvoje České republiky pro léta 2007 – 2013
- Politika územního rozvoje České republiky

Na regionální úrovni:

- Územní energetická koncepce
- Krajský plán odpadového hospodářství
- Územní plán kraje – zásady územního rozvoje
- Program rozvoje kraje
- Generel dopravy
- Plán rozvoje vodovodu a kanalizací
- Urbanistická studie
- Regulační plán
- Analýza současného stavu infrastruktury

Je vhodné, aby veškerá právní úprava oblastí technické i sociální infrastruktury byla v souladu s indikátory udržitelného rozvoje, které jsou v legislativních dokumentech zakotveny, případně se na tyto legislativní dokumenty odkazuje.

1.5 Trvale udržitelný rozvoj (TUR)

Koncept trvale udržitelného rozvoje předpokládá takové chování, které vede k uspokojování potřeb současné generace, za předpokladu, že nebude ohrožena a omezena možnost uspokojování potřeb pro generace budoucí.

Základním předpokladem je rovnováha na poli ¹⁰

- ekonomických potřeb (zajištění ekonomického růstu, získávání energetických zdrojů)
- sociálních podmínek (potřeby bydlení, cestování, kultury, místních zvyklostí)
- ochrany životního prostředí (zábor půdy, přetváření krajiny, změny klimatu)

¹⁰ KADEŘÁBKOVÁ, Jaroslava; TRHLÍNOVÁ, Zuzane Khendriche. *Region a regionální vědy : Vybrané sociální, kulturní a environmentální aspekty*. Praha : EU Press, 2008. 77 s. ISBN 978-80-7408-009-8.

TUR v koncepci infrastruktury

Předpokladem, pro kvalitní a k životnímu prostředí ohleduplný rozvoj infrastruktury na daném území (a antropogenních činností obecně) je respektování zásad TUR, které jsou zasazeny do tzv. indikátorů TUR. V kontextu infrastruktury lze uvést následující zásady¹¹:

- ekologicky přívětivá řešení při zástavbě území a rozvoji sídel
- udržitelná rychlost a rozsah záboru půdy a území
- zaměření na budoucnost (především v oblasti plánování)
- upřednostnit zvyšování efektivity než kapacity
- účelné a hospodárné získávání a spotřebovávání neobnovitelných zdrojů, podpora obnovitelných zdrojů a alternativ
- docílit co možná největšího pozitivního efektu (dopadu)

1.6 Regionální rozvoj

Pojem regionálního rozvoje je možné podle R. Wokouna chápat ve dvou rovinách.

V akademické rovině se jedná o aplikaci nauk (jako jsou např. sociologie, ekonomie, demografie, geografie), řešících vztahy a procesy v prostorovém uspořádání (na určitém území).

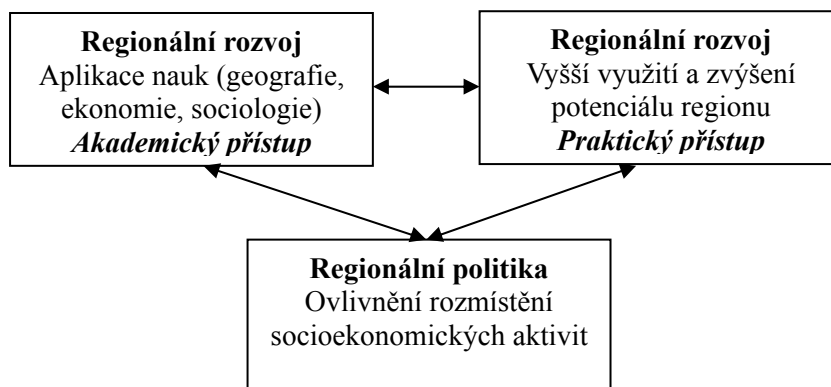
Naproti tomu v praktické rovině je podle R. Wokouna regionální rozvoj chápán jako potenciál území (prostoru), který je využíván na základě socioekonomických aktivit a rozložení zdrojů.¹²

Na obrázku 1 je zachycena interakce regionálního rozvoje a regionální politiky, jako aktivity, plynoucí z předpokladů regionálního rozvoje.

Regionální rozvoj představuje souhrn dlouhodobých činností, které mají mít pozitivní dopad na dané území, podporovat a koordinovat jeho rozvoj (ekonomický i sociální) a vést ke zvyšování kvality a úrovně služeb.

¹¹ Beran, Václav, DLASK Petr, Management udržitelného rozvoje regionů a sídel a obcí, 1.vyd. Praha: Academia, 2005, 323 s., CD-ROM, ISBN 802001201X.

¹² WOKOUN, René, et al. *Regionální rozvoj : Východiska regionálního rozvoje, regionální politika, teorie, strategie, a programování*. Praha : Linde Praha, a.s., 2008. 475 s. ISBN 978-80-7201-699-0.



Obrázek 1- Dvojí chápání regionálního rozvoje a regionální politika

Pramen: WOKOUN, René, et al. *Regionální rozvoj : Východiska regionálního rozvoje, regionální politika, teorie, strategie, a programování*. Praha : Linde Praha, a.s., 2008. 475 s. ISBN 978-80-7201-699-0.

1.7 Územní plánování a urbanismus

Územní plánování

Je systematická činnost, která má za cíl vytvářet předpoklady pro kvalitní výstavbu na území, jeho rozvoj a využívání za dodržování pravidel udržitelného rozvoje. Územní plánování je praktická aplikace vědního oboru urbanismu do současného osídlení

Hlavními nástroji územního plánování jsou:

- Politika územního rozvoje
- Územně plánovací podklady
- Územně plánovací dokumentace

Urbanismus

Urbanismus je vědní obor, zabývající se plánováním, navrhováním a výstavbou měst, který zohledňuje architektonické, technické, sociální a geografické aspekty. Základ slova pochází i anglického „urban“ [městský].

Urbanizace

Urbanizace souvisí s urbanismem, jedná se však o samotný proces utváření měst a městské krajiny jako ukazatele kvantitativního a o rozšiřování městského způsobu života jako

ukazatele kvalitativního.¹⁵

Suburbanizace

Suburbanizace je chápána jako expanze výstavby do volné krajiny, především podél dopravních cest.¹⁶ Proces suburbanizace by měl probíhat postupně, s přizpůsobením se původnímu rázu krajiny, současně s tímto je předpokladem srovnatelně rostoucí síť technické a sociální infrastruktury, jako podpůrného prostředku.

Pro ČR si lze pod suburbanizací představit výstavbu satelitních městeček v blízkosti větších měst.

1.8 Další pojmy

Sídlo

Uměle vytvořené prostředí (vnitřní a vnější) pro trvalý život lidí. Jedná se o jasně vymezený, různě veliký útvar omezený svými hranicemi.¹⁷

Vzniká jako výsledek působení přírodních (např. tektonických, hydrogeologických, erozivních) procesů a antropogenních (socioekonomických, industriální) činností.

Velikost sídla je determinována:¹⁸

- a) počtem obyvatel
 - 0 - 1 000 obyvatel - sídla venkovského typu
 - 1 000 - 5 000 – malá města
 - 000 – 50 000 – střední města
 - 50 000 – 500 000 – velká města
 - 500 000 a více – velkoměsta
- b) územní rozlohou
- c) polohopisem a výškopisem
- d) stupněm rozvoje průmyslu, služeb, infrastruktury, zemědělství

¹⁵ MANSFELDOVÁ, Alena. *Suburbanizace – urban sprawl*. Praha, 2005. 8 s. učební text. ČVUT - FSV.

¹⁶ MANSFELDOVÁ, Alena. *Suburbanizace – urban sprawl*. Praha, 2005. 8 s. učební text. ČVUT - FSV.

^{17, 18} HORKÝ, Ivan. *Strategie rozvoje sídel a regionů*. Praha, 2006. 21 s. učební text. ČVUT - FSV.

Označení sídel a území

V současné době se k označení používá označení na základě rozhodnutí Evropského parlamentu č. 1059/2003 ze dne 26. 5. 2003. Jednotlivé administrativní územní jednotky jsou klasifikovány - především pro statistické a analytické účely - jako NUTS (Nomenclature of Territorial Units for Statistics).

ČR je před označením NUTS připojeno označení České republiky ve formě CZ-NUTS.

Označení územní jednotky kraje je CZ-NUTS-3, (od 1.1.2008 skončila platnost NUTS-4 na úrovni okresů v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1059/2003 a nařízením Komise (ES) č. 105/2007). Nové regionální členění je označeno LAU (Local Administrative Units), v rovině okresů je označeno LAU1, v rovině obcí LAU2.¹⁹

V případě Pardubického kraje je zařazení v rámci Úrovně klasifikace CZ-NUTS následující: NUTS 0 (stát; CZ; Česká republika) – NUTS 1 (území; CZ0; Česká republika) – NUTS 2 (oblast; CZ04; Severovýchod) – NUTS 3 (kraj; CZ053; Pardubický kraj) – LAU 1 (okres; CZ0532; okres Pardubice)²⁰

1.9 SWOT Analýza

Jedná se o analytický nástroj, pomocí kterého jsou stanoveny a ohodnoceny faktory, které jsou dále rozděleny do následujících skupin:

- silné stránky
- slabé stránky
- příležitosti
- hrozby

Grafickým výstupem SWOT analýzy, je po zpracování dat většinou tabulkový přehled, který v horní části porovnává silné a slabé stránky (označované jako vnitřní faktory) a ve spodní části proti sobě staví příležitosti a možné hrozby (označované jako vnější faktory).

¹⁹ ČSÚ [online]. 15.11.2007 [cit. 2010-03-27]. Klasifikace CZ-NUTS. Dostupné z WWW: <http://www.czso.cz/csu/klasifik.nsf/i/klasifikace_cz_nuts_nuts_208>

²⁰ Legenda: (geografické území; označující kód; název oblasti)

Zkratka SWOT představuje počáteční písmena anglických ekvivalentů Strengths, Weaknesses, Opportunities a Threats. Výstupy SWOT analýzy slouží jako podklad pro dlouhodobější plánování, jehož cílem by mělo být:²¹

- posílení silných stránek
- eliminace slabých stránek
- využití příležitostí
- odvrácení hrozeb

Výhodou metody je přehlednost výstupů, nevýhoda spočívá ve větší náročnosti analýzy

²¹ Dle Metodiky pro postup úřadů územního plánování a krajských úřadů při pořizování územně analytických podkladů pro správní obvod obce s rozšířenou působností a pro území kraje, zpracované Ústavem územního rozvoje, dostupné z

http://www.uur.cz/images/konzultacnistedisko/MetodickeNavody/MetodikaUAP/metodika_UAP_20070510.pdf

II. PRAKTICKÁ ČÁST

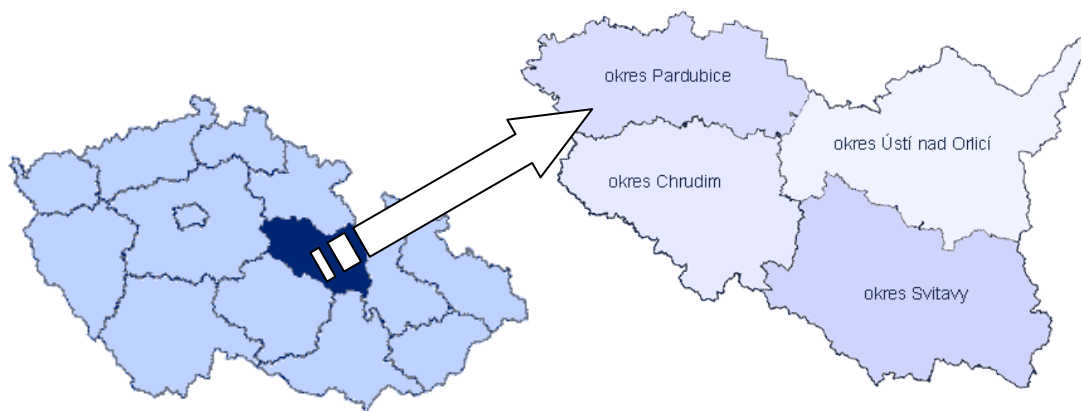
2 Analýza současného stavu infrastruktury v regionu

2.1 Vymezení území

Pro účel této práce – analýzy pardubického regionu – je nutné nejprve vymežit geograficky hranice území, které bude předmětem zkoumání. Pardubicko, lze částečně geograficky vymežit čtyřmi základními územními jednotkami, ze kterých je složeno. Jedná se o Pardubicko (oblast v blízkosti statutárního města Pardubice), Holicko (reprezentované městem Holice), Přeloučsko (Přelouč) a Chrudimsko (s centrem Chrudimí). Vymezení Pardubicka, Pardubického regionu se však v materiálech často různí. Někdy je Pardubicko chápáno jako region do cca 30 km od Pardubic (ohraňovaný hranicemi sousedních krajů), jindy je Pardubicko srovnáváno s Pardubickým krajem. Vzhledem k možnostem komparace a rozsahu této práce, bude předmětem následující analýzy pod označením Pardubicko oblast, ohraničená

- hranicí Královéhradeckého kraje na severu a severovýchodě
- hranicí Středočeského kraje na západě a jihozápadě
- hranicí mezi Pardubickým a Chrudimským okresem na jihu
- hranicí mezi Pardubickým a Ústeckoorlickým okresem na východě a jihovýchodě

Okres Chrudim nebude v této práci do oblasti Pardubicka řazen. Pro možnost srovnání, a analýzu je možné, pro účely této práce je Pardubicko představováno okresem Pardubice. Jednotlivá srovnání mohou být dále pro ilustraci vztažena k Pardubickému kraji.



Obrázek 2 – Mapa vymežující polohu Pardubicka v rámci ČR a Pardubického kraje, zdroj²²

²² *Pardubický kraj* [online]. 2009 [cit. 2010-03-28]. O kraji. Dostupné z WWW: <<http://www.pardubickykraj.cz/index.asp?thema=2613&category>>.

2.2 Geografické členění

Pardubicko se rozkládá na rovinatém území, částečně zasahujícím do Polabské nížiny, ve východních Čechách. Je součástí vyšších geologických celků Česká tabule a Českomoravská subprovincie. Větší část regionu Pardubice je rovinou. Výškové rozdíly v krajině jsou malé a v průměru nedosahují více než 30m. Ráz krajiny je částečně ovlivněn tokem řeky Labe, která do pardubického kraje přitéká ze sousedního Hradeckého kraje, kde pramení, dále pokračuje do kraje Středočeského. V krajině převládají zemědělské plochy - louky a pole - nad lesy. Jediným, v krajině výrazným bodem, je Kunětická hora, původně tektonicky aktivní celek, která se zvedá nad okolní rovinatý terén mezi Pardubicemi a Hradcem Králové, v oblasti tvořené obcemi Ráby, Němčice a Kunětice.

Umístění pardubického okresu v rámci Pardubického kraje a celé ČR naznačuje obrázek 2.

Pardubicko se nachází v oblasti s mírným klimatem, vhodné jak pro pěstování zemědělských plodin (především obilovin, ovoce, zeleniny), tak i pro chov dobytka, drůbeže a skotu.

V minulosti bylo především Bohdanečsko známo rybníkářstvím, spojeným s chovem ryb.

Srážkově se jedná o průměrnou oblast, území je odvodňováno především řekou Labe.



Obrázek 3 – Geografická mapa Pardubického kraje, zdroj²³

²³ *Pardubický kraj* [online]. 2009 [cit. 2010-03-28]. O kraji. Dostupné z WWW: <[http://www.czso.cz/xediciplan.nsf/t/13002E0962/\\$File/13-530108m01.gif](http://www.czso.cz/xediciplan.nsf/t/13002E0962/$File/13-530108m01.gif)>.

2.3 Historie

První stopy po lidské přítomnosti v oblasti Pardubicka jsou na základě archeologických průzkumů a nálezů datovány do starší doby kamenné, přibližně 20 000 let př. n. l. Důkazy o částečném osídlení oblasti pocházejí z přelomu 9. a 10. století n. l. Nepřímé důkazy o osídlení dnešního území města Pardubic pocházejí z počátku 13. stol., přímý důkaz – v podobě psané listiny – pochází z roku 1295. Prvními vlastníky Pardubic byli páni z rodu Rohovců (Půta z Dubé), který posléze v roce 1925 Pardubice vyměnil s Arnoštem z Hostýně. V následujících letech byly Pardubice povýšeny na poddanské městečko. Právě z této doby – ze závěti Arnošta z Hostýně z roku 1340 – pochází 1. zmínka o Pardubicích, jako o městě. Na sklonku 15. stol. koupil Pardubice Vilém z Pernštejna, který na Pardubicku započal s budováním sítě rybníků, která se později stala největší rybníkářskou sítí v zemi. Za Viléma z Pernštejna (na počátku 16. stol.) byly Pardubice povýšeny do statusu města, fortifikovány a přestavovány v rázu pozdní gotiky. Po roce 1538, kdy město po 2. vyhořelo, získaly Pardubice renesanční výzdobu. V průběhu 1. poloviny 16. stol. se Pardubice staly význačným centrem obchodu a kultury. V roce 1560 přešlo město do rukou Habsburků a získalo status komorního královského města. V průběhu 30ti leté války nebyly Pardubice i přes obléhání Švédy dobyty, došlo však k rozsáhlému požáru. V 2. polovině 18. stol. ztratily Pardubice vojenský obranný význam a došlo k rozšíření chovu koní pro účely armády.

Tradice rybníkářství byla ukončena ke konci 18. stol., kdy došlo k výraznému rozšíření orné půdy a k zasypávání a vysoušení rybníků.²⁴

Výrazným přínosem a pro Pardubice a okolí byla výstavba technické infrastruktury na počátku 19. stol., kdy byly budovány silnice, později železnice. Pardubice se staly železničním dopravním uzlem spojujícím Čechy s Moravou. Další etapa rozvoje Pardubic nastala na počátku 20. století, a to s rozvojem strojírenské výroby a s tím spojené výroby dopravních prostředků a dílů, pohonných a mazacích hmot pro jejich provoz. Pardubice se staly centrem chemického a strojírenského průmyslu. Město se však profiluje i v oblasti kultury, sportu a cestovního ruchu.

²⁴ ŠEBEK, František Historie Pardubic. In *Historie Pardubic : Studijní text pro kurz průvodců*. Pardubice : [s.n.], 2000 [cit. 2010-03-28]. Dostupné z WWW: <<http://www.pardubice.cz/download/historie-pardubic.pdf?PHPSESSID=00ce0d60bcb547650e29317d6838b52c>>

2.4 Profil regionu

2.4.1 Správní členění

Okres Pardubice je součástí vyššího územně-správního celku – Pardubického kraje. Okres je situován v severozápadní části kraje a skládá z 3 správních obvodů, jejichž centry jsou Přelouč, Pardubice a Holic. Tyto obce jsou zároveň obce s rozšířenou působností, ve smyslu zákona 128/2000 Sb. Administrativní rozložení okresu na jednotlivé správní obvody je zachyceno na obrázku 4.



Obrázek 4 – Administrativní rozdělení okresu Pardubice, Zdroj ²⁵

²⁵ *Pardubický kraj* [online]. 2009 [cit. 2010-03-28]. O kraji. Dostupné z WWW: <[http://www.pardubice.czso.cz/xe/redakce.nsf/i/administrativni_mapa_okresu_pardubice/\\$File/Pardubice.gif](http://www.pardubice.czso.cz/xe/redakce.nsf/i/administrativni_mapa_okresu_pardubice/$File/Pardubice.gif)>.

V Pardubickém regionu nachází 112 obcí v následujícím rozložení^{23, 24}

- 3 obce s rozšířenou působností
- 5 obcí s pověřeným obecním úřadem
- 101 obcí

Tabulka 1 ukazuje počet obcí v jednotlivých správních obvodech a výměru jejich katastrů, včetně celkových součtů.

Tabulka 1 - Počet obcí ve správních obvodech a jejich výměra

Správní obvod	počet obcí	výměra katastru [km2]
Pardubice	56	409
Holice	14	214
Přelouč	42	257
celkem	112	880

Zdroj: Vlastní zpracování, zdroj dat: ČSÚ za rok 2009

Pardubický okres sousedí s okresy Hradec Králové, Rychnov nad Kněžnou (Královéhradecký kraj), Kolín, Kutná Hora (Středočeský kraj), Havlíčkův Brod (Vysočina), Chrudim, Ústí nad Orlicí (Pardubický kraj).

Celková rozloha okresu Pardubice je 880 km², čímž je rozlohou nejmenším okresem v Pardubickém kraji, téměř o polovinu menším než okresy Svitavy a Ústí nad Orlicí. Graficky je rozloha jednotlivých okresů Pardubického kraje zachycena v tabulce 2. Dále je patrné, že všechny okresy mají přibližně stejně velký počet obcí, jejich hustota je však vzhledem k rozloze rozdílná.

Tabulka 2 - Počet obcí v okresech Pardubického kraje a jejich výměry

Okres	počet obcí	výměra katastru
Pardubice	112	880
Chrudim	108	993
Svitavy	116	1379
Ústí nad Orlicí	115	1267

Zdroj: Vlastní zpracování, zdroj dat: ČSÚ za rok 2009

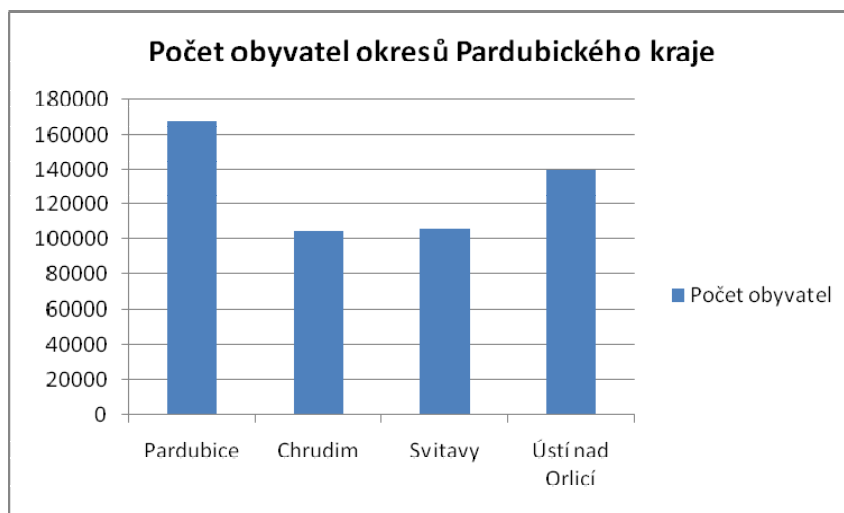
²³ Rozdělení na základě zákona 128/2000 Sb a 314/2002 Sb

²⁴ Dle dat ČSÚ

2.4.2 Obyvatelstvo

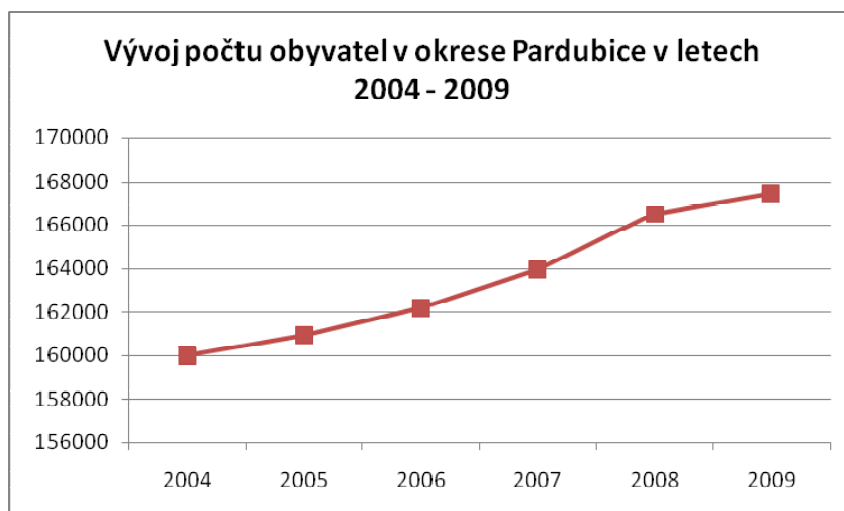
Obyvatelstvo regionu je jeho hybnou ekonomickou silou – produkuje a spotřebovává statky, svou činností vytváří nabídku práce a zároveň vytváří poptávku po produktech.

Počet obyvatel jednotlivých okresů pardubického kraje je zachycen na obrázku 5. Ve srovnání s celou ČR jde o kraj s 4. nejnižším počtem obyvatel. Počet obyvatel kraje je srovnatelný v rámci ČR s krajem Vysočina.



Obrázek 5 – Graf počtu obyvatel jednotlivých okresů Pardubického kraje, vlastní zpracování, zdroj dat: ČSÚ k 1.1.2009

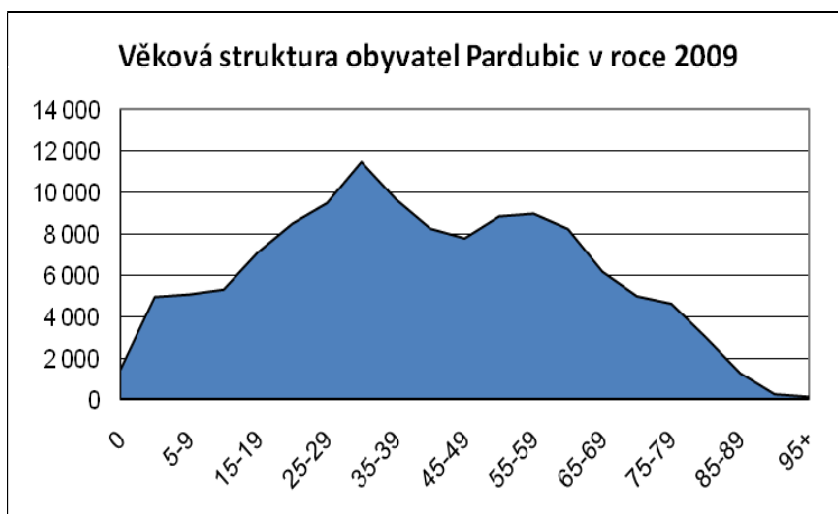
Podle dosavadních údajů, kdy v letech 2005 - 2009 docházelo mírnému růstu počtu obyvatel kraje až na současných 516 329. Samotný okres Pardubice je zastoupen 167 481 obyvateli, což z něho činí nejlidnatější okres kraje.



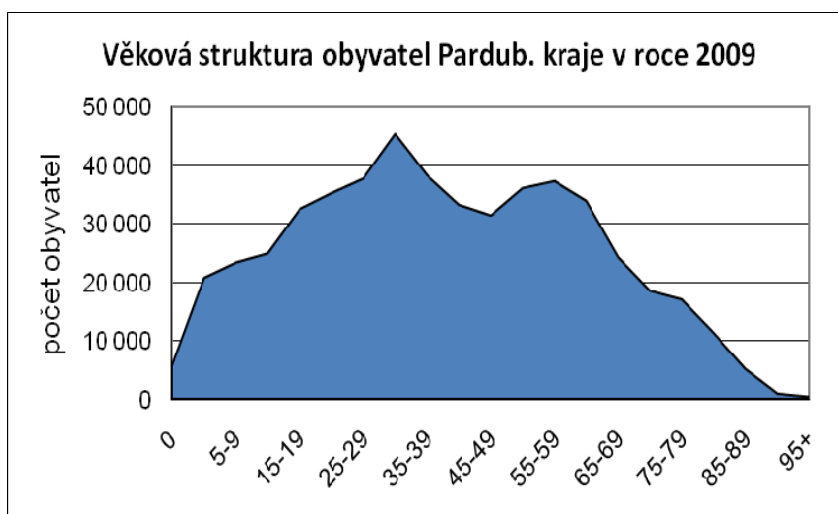
Obrázek 6 – Graf vývoje počtu obyvatel v okrese Pardubice v letech 2004 – 2009

Vlastní zpracování, zdroj dat ČSÚ

Z věkového složení obyvatel kraje, které koresponduje s rozložením v okresech²⁵ lze 70% obyvatel kraje považovat za ekonomicky aktivní, podíl obyvatel v před- a post produktivním věku je přibližně stejný.



Obrázek 7a – Graf věkové struktury obyvatel Pardubic,
Vlastní zpracování, zdroj dat: ČSÚ

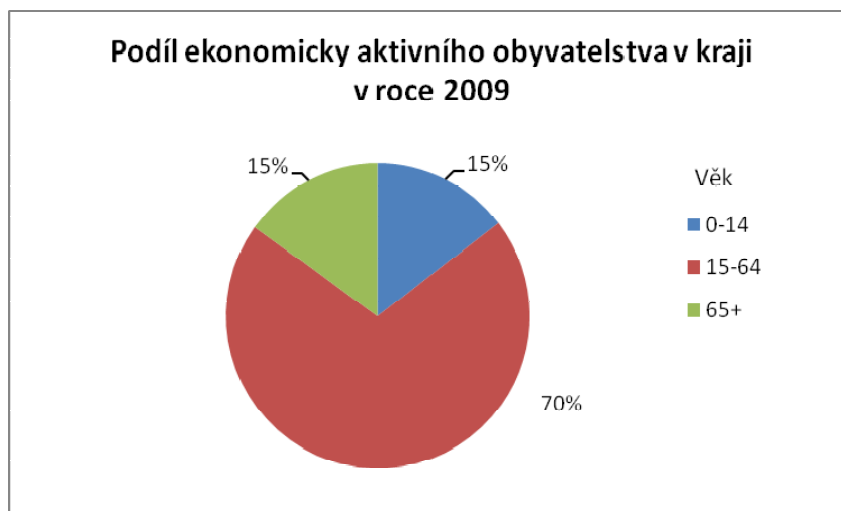


Obrázek 7b – Graf věkové struktury obyvatel Pardubického kraje,
Vlastní zpracování, zdroj dat: ČSÚ

Při plánování sociální infrastruktury je však vhodné vzít v potaz početnou skupinu obyvatel mezi 55. – 65. rokem, tedy skupinu potenciálních občanů důchodového věku, která se přesune z produktivního do post produktivního věku nejdéle v průběhu následujících 10ti let.

²⁵ Na základě dat ČSÚ za rok 2009

Fenoménu stárnutí populace by měla odpovídat i úroveň poskytovaných služeb (především sociálních a zdravotních) v regionu. Tato skupina poskytuje prostor pro další možný rozvoj služeb a produktů zaměřených na starší občany.



Obrázek 8 – Podíl ekonomicky aktivního obyvatelstva v Pardubickém kraji, vlastní zpracování, zdroj dat: ČSÚ

Faktory, ovlivňující stárnutí populace:

- zlepšující se úroveň zdravotních služeb
- rozvoj sociálních služeb, související s uvolněním trhu po roce 1989
- podpora dalšího rozvoje starších spoluobčanů
- zvýšení životní úrovně občanů ČR
- nové technologie a postupy v lékařské péči
- nové, účinnější medikamenty

V průběhu roku 2009 došlo k mírnému zvýšení počtu obyvatel okresu, ze 2/3 se však jedná o přírůstek, způsobený přistěhovalci do okresu.²⁶

Cizinci tvoří v současnosti s počtem 6 920 přibližně 4% obyvatel okresu. Proti roku 2008, kdy jejich počet dosahoval v okrese svého historického maxima (12 335, téměř 7,5%) se jedná o doposud největší propad o téměř 45% proti roku 2008. Důvodem pro snížení počtu cizinců je světová finanční krize, související s propadem světových (a s tím spojené české ekonomiky).

²⁶ na základě dat ČSÚ, data se týkají obyvatel, kteří mají na území ČR trvalé bydliště, od roku 2001 včetně cizinců s tzv. dlouhodobým pobytem (tj. s pobytem na základě víza nad 90 dnů podle zákona č. 326/1999 Sb)

Zpomalení hospodářského růstu mělo za následek snížení počtu volných pracovních míst a s tím spojený růst nezaměstnanosti cizinců.

Na druhé straně je nutné poznamenat, že imigrace cizích státních příslušníků do ČR může částečně eliminovat zrychlující se tempo stárnutí českého obyvatelstva.

2.4.3 Nezaměstnanost

Tak jako pro celou ČR, je i pro každý region ideální co možná největší zaměstnanost. Výhody, které z tohoto plynou lze rozdělit na 2 hlavní skupiny:

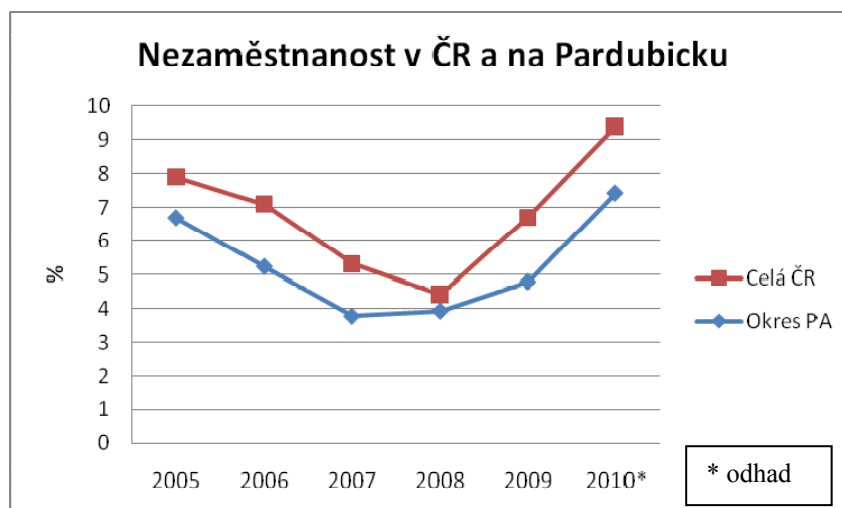
- ekonomické
- sociální

Ekonomické výhody spočívají především v prostředcích získaných z výběru daní. Ať již jde o daně přímé, či nepřímé. Další výhodou je hodnota vyprodukovaných statků, jejichž prodej a distribuce plynou v podobě nepřímých daní jako prostředky do státní pokladny. Se stálou prací je spojen i stálý přísun finančních prostředků zaměstnancům (potenciálním spotřebitelům), které je možné částečně vrátit zpět do ekonomiky v podobě nákupu zboží a služeb, nebo je investovat. Náklady, které musí stát vynakládat na podporu nezaměstnaných v podobě dávek a pobídky zaměstnavatelům na vytvoření nového pracovního místa jsou nižší, což se projevuje i nižšími mandatorními výdaji státu.

Sociální výhody mají povahu nemateriální a souvisí se spokojeností obyvatel, s jistotou práce, s pracovním a společenským postavením, případně se potřebou začlenění do kolektivu.

Nezaměstnanost v regionu je dlouhodobě pod celostátním průměrem, což je způsobeno především těmito pozitivními faktory Pardubicka

- klíčový železniční dopravní uzel
- výhodná poloha v rámci ČR
- výhodná poloha v rámci EU
- dobrá dopravní dostupnost z celé ČR
- velký počet velkých zaměstnavatelů
- systém vzdělávání, zaměřené na potřeby regionu
- dostatek vzdělané pracovní síly



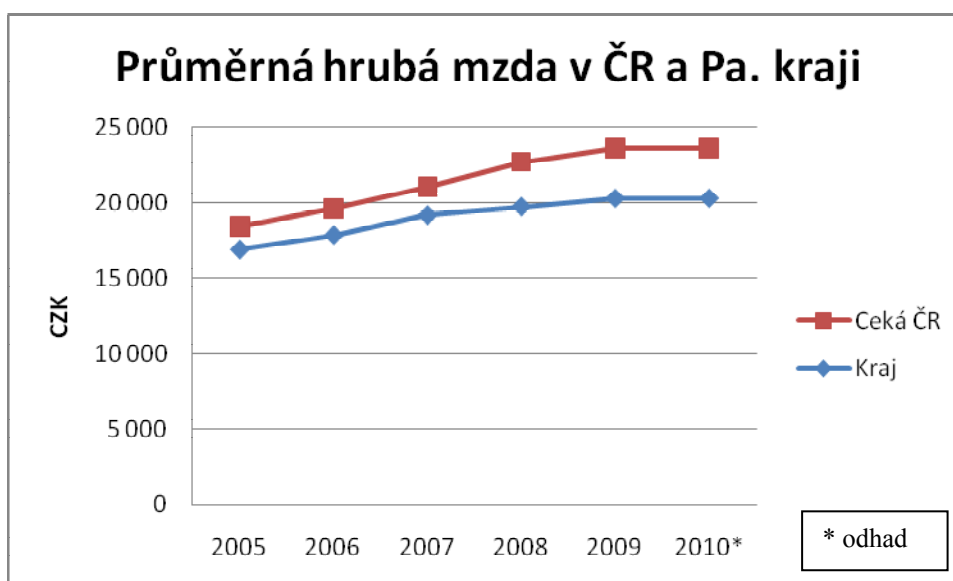
Obrázek 9 – Graf zachycující míru registrované nezaměstnanosti v regionu v porovnání s celou ČR mezi lety 2005 – 2010, vlastní zpracování, zdroj dat: ČSÚ

Pro rok 2010 byl na základě makroekonomických údajů ČSÚ proveden odhad hodnoty 9,43 %. Při odhadu byla zohledněna data za 1. kvartál 2010 a výhled na zbytek roku. Lze předpokládat, že nezaměstnanost na Pardubicku bude přibližně ve stejném poměru kopírovat celostátní trend, a nebude docházet k výraznější diferenciaci. Proto byl pro rok 2010 proveden odhad nezaměstnanosti na Pardubicku 7,4%. Pro Pardubický kraj byl proveden odhad 9,9%, neboť k posledním údajům z března 2010 je míra nezaměstnanosti v kraji o 0,5% vyšší než celostátní průměr.²⁷

2.4.4 Mzdy v regionu

Průměrná hrubá mzda je zachycena na obrázku 10. Ve srovnání s mírou nezaměstnanosti je zde opačný stav tzn., že průměrná hrubá mzda je nižší než celostátní průměr a dosahuje přibližně 86% celorepublikového průměru. Na základě dat (vývoje průměrných hrubých mezd) za posledních 5 let lze usuzovat spíše na další zvětšování rozdílu mezi krajem a celou ČR. Největší meziroční rozdíl ve vývoji mezd v Pardubickém kraji a ČR nastal na přelomu let 2007/2008.

²⁷ Odhady byly provedeny na základě dat ČSÚ, míra nezaměstnanosti pro celou ČR činila k 31.3.2010 9,73% a pro Pardubický kraj 10,31%



Obrázek 10 – Graf vývoje průměrné hrubé mzdy v Pardubickém kraji a celou ČR mezi lety 2005 – 2009, Vlastní zpracování, zdroj ČSÚ a odhad autora

Největší zaměstnavatelé na Pardubicku působí především v následujících odvětvích:

- strojírenství
- elektromechanika
- pojišťovnictví
- chemický a petrochemický průmysl
- doprava a logistické služby

Především elektromechanika a logistické služby tvoří největší závislost na exportních schopnostech české ekonomiky, s jejím propadem dochází i k většímu poklesu v rámci těchto odvětví. To je jeden z důvodů růstu nezaměstnanosti na Pardubicku (a celkově v Pardubickém kraji), neboť zpomalení české ekonomiky a především pokles exportu do SRN způsobil úbytek zakázek strojírenským a elektrotechnickým firmám, které následně byly nuceny prospštit.

Mezi největší zaměstnavatele na Pardubicku patří například společnosti Foxconn, ČSOB Pojišťovna, a.s., Panasonic, Kayaba, Nemocnice Pardubice. Společnost Foxconn je zároveň největším zaměstnavatelem cizinců na Pardubicku.

2.5 Technická infrastruktura

Představuje systém, zabezpečující přenos energií, materiálů a zdrojů, včetně lidských. Protože se jedná o obousměrný systém, zajišťuje přepravu od jednoho subjektu k druhému. K tomuto využívá, v případě technické infrastruktury:

- Prostředky, stroje
- Rozvodnou, přenosou, dopravní sít'
- Budovy, zařízení

Pro pardubický region představuje technická infrastruktura důležitý systém, neboť na území regionu sídlí několik důležitých výrobních společností, orientujících se na export, a logistických center, zabezpečujících skladování a zásobování provozů.

2.5.1 Silniční doprava

Představuje v současnosti nejdůležitější způsob dopravy v regionu, stejně jako ve zbylé části ČR. Slouží pro přepravu materiálů, surovin, výrobků a lidí (pasažérů).

Území okresu (následně i kraje) křižují důležité silnice I. třídy (mezinárodní)

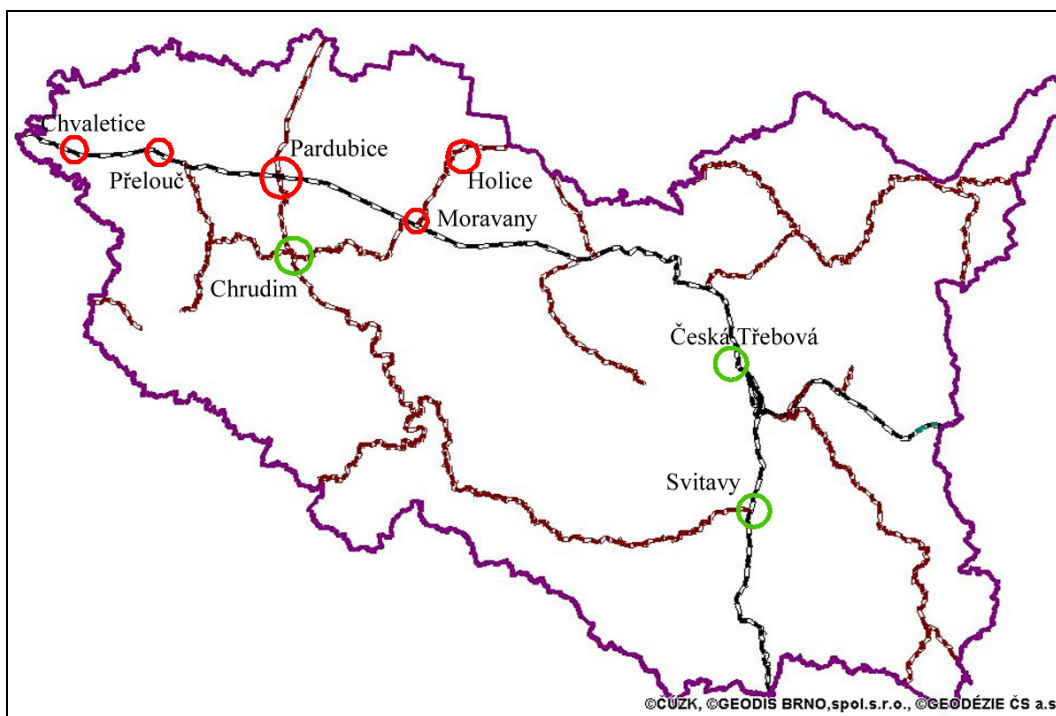
- I/35 ze směru Liberec, přes Turnov, Jičín, Hradec Králové, dále ve směru Vysoké Mýto, Olomouc, Hranice na Moravě, Lipník nad Bečvou.
Část stávající silnice I/35 by měla být v budoucnu nahrazena rychlostní silnicí R35, zamýšleným cílem projektu je propojení dálnice D11 s dálnicí D47 (Čech s Moravou).
- I/36 ze směru Rychnov nad Kněžnou, přes Holice, Pardubice, Lázně Bohdaneč ve směru Chlumec nad Cidlinou, dálnice D11. Tato silnice spojuje prostřednictvím silnice I/14 Polsko a část Hradeckého kraje se středními Čechami.
- I/37 ze směru Trutnov, přes Jaroměř, Hradec Králové, dále Chrudim, Žďár nad Sázavou, Velká Bíteš. Jedná se o spojnicí východních a severovýchodních Čech s hlavní spojnicí Prahy a Brna – s dálnicí D1.

Jedinou dálnicí, která zasahuje (v délce 8 km) území Pardubického regionu je dálnice D11 (Praha – Hradec Králové). Dostavěna a zprovozněna byla na konci roku 2006²⁸, kdy poskytla plnohodnotné spojení východních Čech s Prahou.

Následují silnice II, kterým bylo v okrese 135,4km a III třídy a místní komunikace.²⁹

2.5.2 Železniční doprava

Přes území pardubického kraje vedou dva hlavní železniční koridory, křižující pardubický region ze severu na jih (trať Liberec - Žďár nad Sázavou) a ze západu na východ (trať Praha – Olomouc nebo Brno dále). Obě tyto tratě se střetávají přímo v centru Pardubického kraje – v krajském městě Pardubice. Především druhá trať (Praha – Olomouc / Brno) je součástí I. železničního koridoru (Berlin - Dresden) - Děčín - Praha - Pardubice - Česká Třebová - Brno - Břeclav - (Wien / Bratislava - Budapest).



Obrázek 11 – GIS mapa zachycující hlavní železniční tahy v regionu a železniční uzly, vlastní zpracování, zdroj dat:³⁰

²⁸ Na základě údajů ŘSD

²⁹ Na základě údajů ČSÚ za rok 2008

³⁰ GIS mapové podklady dostupné z www.pardubicky-kraj.cz

Na obrázku 11 jsou červeně zachyceny hlavní železniční uzly Pardubicka, mezi které patří Pardubice a Moravany. Zeleně jsou označeny důležité uzly na nejvýznamějších tratích v rámci celého kraje. Nejdůležitější tratě na Pardubicku s osobní přepravou cestujících:

- Praha – Pardubice (včetně regionální Kolín – Pardubice)
- Pardubice – Olomouc / Ostrava (včetně regionální Pardubice – Choceň)
- Pardubice - Brno

Vybudováním rychlostního koridoru, přes Pardubice je možné dojet do Prahy spoji typu InterCity/EuroCity za cca 70min a do Brna za cca 100 min, případně ještě o cca 15% rychleji při využití spoje typu Superhity Pendolino což představuje nejrychlejší způsob spojení s hlavním městem.³¹

2.5.3 Letadlová doprava

V celosvětovém kontextu se jedná o nejrychleji se rozvíjející dopravní odvětví, zajišťující rychlý, pohodlný a bezpečný transport osob a zboží mezi i v rámci jednotlivých kontinentů.

Na Pardubicku se nachází 2 letiště. Nejdůležitějším je veřejné mezinárodní letiště Pardubice. Toto letiště zabezpečuje jak vojenský tak i civilní provoz.

Dále se v regionu nachází vzletová a přistávací plocha v Kuněticích.

Přínosem pro region – především pro cestovní ruch - je možnost využití letiště Pardubice pro civilní provoz. Destinace se však omezují především na Rusko a v sezóně Bulharsko. Jako vhodná alternativa se vzhledem k nabídce odletů a dopravního spojení, jeví využití letiště Praha-Ruzyně.

Pardubické letiště provozuje společnost East Bohemian Airport a.s. (EBA), jejím majoritním vlastníkem je statutární město Pardubice (s podílem 66%) a dále Pardubický kraj (s podílem 34%)³²

Celkově však představuje Pardubické letiště pro region velký potenciál při rozvoji v následujících letech.

³¹ V porovnání s osobním automobilem, ze předpokladu dodržování rychlostních limitů, na trase Pardubice hlavní nádraží – Praha Hlavní nádraží)

³² na základě dat o.s. Dialog pro Pardubice, dostupné z <http://www.pro-pardubice.cz/Pages/aktuality/aktualita1.htm>

2.5.4 Lodní doprava

Dominantním tokem na Pardubicku, který je možné označit za splavný i pro větší lodě je Labe. Omezení se týká ponoru plavidla, který by neměl být vyšší než 140 cm. V současné době však nákladní lodní doprava nepředstavuje významnější část dopravy v regionu.

Významnější říční přístav v regionu představují Chvaletice, kde sídlí opravny říčních lodí a také tepelná elektrárna. Chvaletice představují část evropské Labské říční cesty, končící v Hamburku v SRN. Vzhledem k malému podílu vnitrostátní říční dopravy na celkovém objemu dopravy se nejeví vhodné, provádět rozsáhlé investice do splavnění Labe – především v úseku Ústí nad Labem Střeliv – Děčín (Ústecký kraj).

V pardubickém regionu má lodní doprava spíše turistický charakter v podobě výletních lodí na soutoku Labe a Chrudimky v Pardubicích.

2.5.5 Veřejná osobní doprava

Jedná se o část silniční dopravy, provozované většinou ve větších aglomeracích s cílem:

- zabezpečení transportu většího množství osob do blízkých míst určení
- úspory náklady na palivo
- snížení počtu motorových dopravních prostředků v centrech měst
- zabezpečení komfortu cestujícím
- snížení ekologické zátěže obyvatel center měst
- zajištění návaznosti spojů

Je v zájmu představitelů měst a obcí participovat na rozvoji tohoto typu přepravy a zvýšit tak užitek při současném potlačení negativních vlivů při provozování veřejné hromadné dopravy.

Dle působnosti je možné hromadnou dopravu rozdělit na:

- městskou
- příměstskou

Městská hromadná doprava slouží především k přepravě osob v rámci městské aglomerace.

Příměstská hromadná doprava zabezpečuje dopravní obslužnost příměstských sídel.

Hromadná doprava zabezpečuje dopravu osob do míst:

- vzdělávání
- práce
- kulturních aktivit
- sportu
- zdravotnictví

V Pardubicích je městská hromadná doprava zajišťována prostřednictvím autobusů a trolejbusů společnosti Dopravní podnik města Pardubic a.s., jejímž 100%ním akcionářem je Statutární město Pardubice.³³

Meziměstská doprava je zajišťována především firmami, podílejícími se na projektu Integrovaného dopravního systému Pardubického kraje, o kterém je krátce pojednáno v kapitole 2.2.5.1

2.5.5.1 IDS – Integrovaný Dopravní Systém

Jedná se o projekt, vypracovaný z rozhodnutí Rady Pardubického kraje s cílem rozvoje regionu, který byl realizován v průběhu roku 2008. Cílem projektu je nabídnout občanům síť veřejné osobní dopravy ve větší kvalitě, než v předchozích letech.

Projekt spočívá v participaci veřejného (Pardubického kraje) a soukromého sektoru, zastoupeného společnostmi (Veolia Transport a.s., DPmP a.s., ČSAD Ústí nad orlicí, Bus Vysočina, České dráhy a.s.) při zajištění veřejné osobní dopravy (vlakovými a autobusovými spoji) v okrese Pardubice a Chrudim. Dalším z cílů je zajištění spojení sousedních měst Pardubice – Chrudim a Pardubice – Hradec Králové s rozšířením o okresy Svitavy a Ústí nad Orlicí.³⁴



Obrázek 12 – Logo IDS, zdroj:³⁵

³³ *Dopravní podnik města Pardubic* [online]. 2009 [cit. 2010-04-08]. Základní identifikační informace. Dostupné z WWW: <<http://www.dpmp.cz/zakladni-identifikacni-informace/>>.

^{34, 35} *IDS Pardubický kraj* [online]. 2008 [cit. 2010-04-08]. Integrovaný dopravní systém Pardubického kraje. Dostupné z WWW: <<http://idspk.pardubickykraj.cz/index.asp?thema=3825>>.

2.5.6 Cyklistická doprava

Specifickým odvětvím je cyklistika, která v posledních letech roste. Faktory podporující tento trend jsou následující:

- nízká vstupní investice
- téměř nulové provozní náklady
- rychlá dostupnost z okrajových čtvrtí měst do center
- rychlost přepravy ve středu města
- zdravý životní styl

Mezi negativa lze zařadit:

- relativně vyšší nebezpečí v provozu
- závislost na vnějších meteorologických vlivech (sezónní způsob přepravy)

Tabulka 3 - Délka nových cyklostezek vybudovaných v jednotlivých krajích v roce 2009 a procentuální vyjádření na celkovém objemu v ČR

Kraj	Délka nových cyklostezek v roce 2009 v km	Podíl kraje na celkové délce cyklostezek v ČR vybudovaných v roce 2009 v %
Zlínský	52,96	23,9
Olomoucký	27,33	12,3
Pardubický	20,6	9,3
Plzeňský	19,705	8,9
Karlovarský	19,19	8,7
Vysočina	17,4	7,9
Moravskoslezský	14,165	6,4
Jihočeský	12,53	5,7
Královéhradecký	10,89	4,9
Jihomoravský	8,83	4
Středočeský	8,17	3,7
Liberecký	4,57	2,1
Ústecký	2,88	1,3
Praha	2,1	0,9
celkem	221,32	100

Zdroj: Vlastní zpracování, zdroj dat: ³⁶

36 *Téma č.3 Finance & cyklostezky* [online]. 2009 [cit. 2010-04-16]. Cyklokonference. Dostupné z WWW: <<http://www.cyklokonference.cz/tema-3/>>.

Pardubický region a především Statutární město Pardubice má hustou a poměrně kvalitní síť cyklostezek, vedoucích centrem města i spojujících příměstské periferie, obce a dále napříč mezi sousedními okresy i kraji. Stezky jsou vedeny z okrajových sídlišť (Polabiny, Dubina, Trnová, Stavařov, Cihelna) přímo do centra města. Nově byly v průběhu roku 2009 v centru Pardubic zprovozněny i jednosměrnými ulicemi, a ulicemi kam je vjezd motorových vozidel zakázán (Třída Míru, ulice Sladkovského, Smilova).

Jako pozitivní lze hodnotit výstavbu cyklostezek s kvalitním povrchem na trasách Pardubice – Staré Hradiště – Brozany – Kunětice, a dále Pardubice – Mikulovice, Pardubice – Nemošice, Pardubice – Černá za Bory, Pardubice – Srnojedy. Město Pardubice se na rozvoji cyklistiky podílí výstavbou univerzálních zabezpečených stojanů na kola na frekventovaných místech a před obchodními domy.

2.6 Sociální infrastruktura

Dostatečně rozvinutá sociální infrastruktura představuje společně s technickou infrastrukturou hlavní předpoklad pro rozvoj regionu. Právě na rozvinutosti, rozmístění a množství jednotlivých složek sociální infrastruktury závisí spokojenost obyvatel, a demografický vývoj regionu.

Sociální infrastruktura v sobě zahrnuje 4 hlavní oblasti

- Školství, vzdělávání
- Zdravotnictví a sociální služby
- Kultura a sport
- Cestovní ruch

Za vedlejší lze dále považovat

- bydlení

Jednotlivé části sociální infrastruktury představují pro státní, krajské i obecní rozpočty náklady, které plynou z provozu a podpory vzdělávacích, zdravotnických, pečovatelských a kulturně – sportovních institucí, prostřednictvím kterých poskytují služby občanům. Dobře fungující sociální infrastruktura představuje přínos pro stávající obyvatele regionu a zároveň podporuje rozvoj regionu, který se stává atraktivním pro budoucí obyvatele, stávající

podnikatele i potencionální investory.³⁷

V pardubickém regionu je hustota i kvalita sociální infrastruktury na dobré úrovni, především ve větších městech a jejich bezprostředním okolí. Problém představují menší obce, vzdálenější od větších měst, ze kterých je nutné za službami dojíždět.

2.6.1 Školství, vzdělávání

Vzdělání, jako výsledek procesu vzdělávání, je prvotním předpokladem pro rozvoj společnosti. V ČR mají občané dle Listiny základních práv a svobod³⁸ nárok na bezplatné vzdělání na základních a středních školách. Vzdělávání je společensky žádoucí jev, který je nutné podporovat jak ze strany veřejného, tak soukromého sektoru.

System vzdělávání v ČR je možné rozdělit do 3 složek

- Primární
- Sekundární
- Terciální

V ČR je délka povinné školní docházky stanovena zákonem³⁹ v délce 9ti let, počínaje následujícím rokem, ve kterém dítě dosáhne 6ti let věku. Povinná školní docházka zasahuje jak do primární, tak do sekundární části systému vzdělávání a odpovídá absolvování obou stupňů základní školy. Navazující částí sekundárního stupně je středoškolské vzdělávání (prostřednictvím středních škol, středních odborných škol a učilišť a gymnázií).

Následný stupeň (terciální) představuje vyšší odborné a vysokoškolské vzdělávání na vyšších odborných školách a vysokých školách.⁴⁰

Rozdíl ve vzdělávání a školství je v účasti dospělých u vzdělávání.⁴¹

³⁷ REKTOŘÍK, Jaroslav; ŠELEŠOVSKÝ, Jan. *Sociální a technická infrastruktura : Rukověť územní samosprávy*. 1. vydání. Brno : Masarykova Univerita, 2002. 138 s. ISBN 80-210-2956-0

³⁸ V listině základních práv a svobod je o školství zmínka v Hlavě čtvrté

³⁹ zákonem č. 561/2004 Sb, Školský zákon

⁴⁰ upravuje zákon Zákon č. 111/1998 Sb., O vysokých školách

⁴¹ WOKOUN, René, et al. *Regionální rozvoj : Východiska regionálního rozvoje, regionální politika, teorie, strategie, a programování*. Praha : Linde Praha, a.s., 2008. 475 s. ISBN 978-80-7201-699-0.

Školy

Školami podle ustanovení § 7 odst. 3 zákona č. 561/2004 Sb (Školského zákona) jsou mateřská škola, základní škola, střední škola (gymnázium, střední odborná škola a střední odborné učiliště), konzervatoř, vyšší odborná škola, základní umělecká škola a jazyková škola s právem státní jazykové zkoušky. Ministerstvo školství dále stanoví vyhláškou jednotlivé typy škol podle jejich zaměření pro účely jejich bližšího označení. Zřizovatelem školy mohou být subjekty vymezené v § 8 školského zákona.

Školské zařízení

Školská zařízení a jejich definice vychází z ustanovení § 7 odst. 4 školského zákona, podle něhož školské zařízení tvoří spolu se školami vzdělávací soustavu a poskytuje služby a vzdělávání, které doplňují nebo podporují vzdělávání ve školách nebo s ním přímo souvisejí, nebo zajišťuje ústavní a ochrannou výchovu anebo preventivně výchovnou péči. Typy školských zařízení, kterými jsou zařízení pro další vzdělávání pedagogických pracovníků, jsou školská poradenská zařízení, školská výchovná a ubytovací zařízení, školská zařízení pro zájmová vzdělávání, zařízení školního stravování a školská účelová zařízení.

Vysoké školy jsou dle zákona nejvyšší článek vzdělávací soustavy. Jsou vrcholnými centry vzdělanosti, nezávislého poznání a tvůrčí činnosti a mají klíčovou úlohu ve vědeckém, kulturním, sociálním a ekonomickém rozvoji společnosti.⁴²

Na Pardubicku (včetně Přeloučska a Holicka) působí v současnosti 43

- 79 Mateřských škol (z toho 54 na Pardubicku, 15 na Přeloučsku a 10 na Holicku)
- 51 základních škol (z toho 31 na Pardubicku, 11 na Přeloučsku a 9 na Holicku)
- 39 škol a školských zařízení (z toho 28 zřizovaných Pardubickým krajem a 11 soukromých)
- vyšší odborné školy (1 státní, 1 soukromá)
- 1 Veřejná vysoká škola (veřejná)

⁴² dle zákona 111/1998 Sb. O vysokých školách, §1

43 dle databáze škol, přístupného z www.pardubicky-kraj.cz

V pardubickém kraji působí 1 církevní škola ve Skutči, která však vzhledem ke své geografické poloze nezapadá do obsahu této práce.

Vyšší vzdělanost občanů v regionu zabezpečuje vyšší šance při uplatnění na trhu práce. Na Pardubicku se jedná především o odvětví strojírenství, chemického průmyslu, a vzhledem k sídlu centra kraje i o oblast správy, služeb a vzdělávání (pedagogické činnosti).

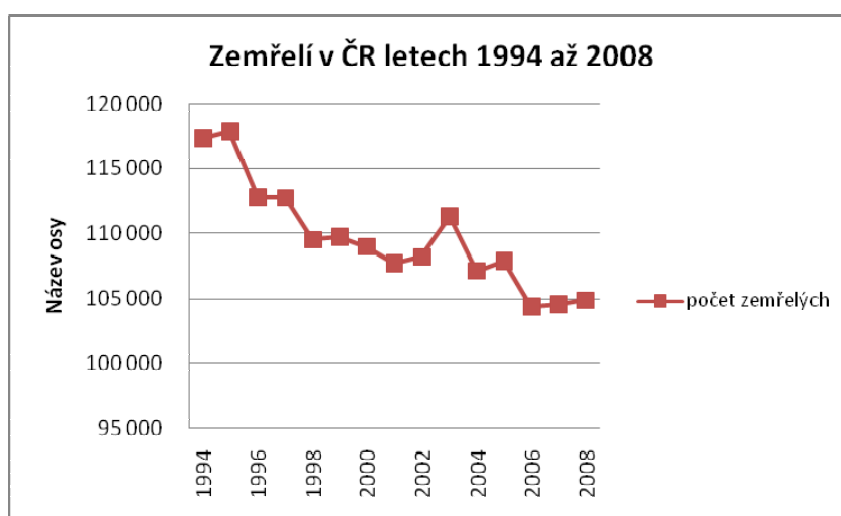
2.6.2 Zdravotnictví a sociální služby

Stejně jako vzdělávání, představuje oblast zdravotnictví a sociální péče důležitou část sociální infrastruktury. Přímou se však podílí i na dalších makroekonomických ukazatelích, jako např. počtu pracujících, počtu osob v důchodovém věku, počtu dlouhodobě nemocných a tím i zprostředkovaně na HDP, míře nezaměstnanosti, výši mandatorních výdajů atp.

Zdravotnictví a sociální služby zaznamenaly po změně politické a geografické struktury ČR po roce 1989, resp. 1993 značný vývoj, který souvisel mimo jiné s:

- Uvolněním trhu
- Technickému pokroku a inovaci v léčebných procesech
- Vývojem léčiv (zlepšení účinnosti případně snížení nežádoucích účinků)
- Vývojem lékařských a diagnostických přístrojů
- Konkurenci ze strany soukromého sektoru

Tento posun lze dokumentovat poklesem úmrtnosti v ČR, ve srovnání mezi lety 1994 – 2008 (viz obrázek 13). Jedná se o absolutní čísla mrtvých podle diagnóz v rámci celé ČR. Pokles mezi lety 1994 – 2008 je téměř 12 500 (potenciálně vyléčených).



Obrázek 13 – Graf vývoje počtu zemřelých v ČR v letech 1994 – 2008, zdroj: vlastní zpracování, zdroje dat: ČSÚ

V okrese Pardubice jsou 3 nemocnice s rozdílnou právní formou. G-Med nemocnice v.o.s., Partus nemocnice s.r.o. a Pardubická krajská nemocnice a.s.. První dvě uvedené jsou specializované na gynekologii a porodnictví, komplexní péči poskytuje pouze Krajská nemocnice Pardubice a.s., která byla na konci roku 2007 převedena z příspěvkové organizace Pardubického kraje na akciovou společnost, vlastněnou Pardubickým krajem.

Dále je na Pardubicku 1 léčebna pro dlouhodobě nemocné – Léčebna dlouhodobě nemocných v Rybitví a 1 léčebna lázeňského typu – Léčebné Lázně Bohdaneč a.s.

Samostatných zařízení ambulantní péče, kam spadají mimo jiné samostatné ordinace lékařů, sdružená ambulantrní zařízení a zařízení domácí péče je na Pardubicku 382.⁴⁴

Vzhledem k rozmístění jednotlivých zařízení je pro mnoho občanů z menších obcí nutné za zdravotní péči dojíždět do nejbližší obce se zdravotnickým zařízením, nebo přímo do krajského města, v nejtěžších případech je možné využít rychlé záchranné služby.

Sociální služby

Poskytováním sociálních služeb jsou řešeny nenadálé životní situace občanů, sociální znevýhodněných, vyloučených, případně zdravotně postižených a rodinám s dětmi. Sociální službou je míněna činnost, kterou poskytují subjekty ve formě fyzických a právnických osob, na základě zákona č.108/2006 Sb., o sociálních službách.

Poskytování sociálních služeb by mělo především naplňovat tyto cíle:⁴⁵

- Sociální poradenství (s cílem pomoci při řešení)
- Sociální prevence (s cílem předcházení negativním jevům a jejich projevům)
- Služby sociální péče (s cílem zabezpečení péče a znevýhodněné, kteří si nemohou pomoci vlastními silami)

⁴⁴ *Statistická ročenka Pardubického kraje 2009* [online]. Pardubice : [s.n.], 2009 [cit. 2010-04-08]. Dostupné z WWW: <[http://www.czso.cz/xed/edicniplan.nsf/t/7F00418718/\\$File/53101109.pdf](http://www.czso.cz/xed/edicniplan.nsf/t/7F00418718/$File/53101109.pdf)>.

⁴⁵ dle zákona č. 108/2006 Sb., O sociálních službách

Vliv sociálních služeb je žádoucí v oblastech, kde může docházet k diskriminaci sociálně znevýhodněných – zdravotně postižených, starších, nezaměstnaných, lidí bez domova, vyloučených ze společnosti či cizinců. Dále působí a zmírňují dopady v oblasti sociálně patologické – drog. Poslední oblastní působení sociálních služeb je oblast duševního zdraví.

Poskytovatelé sociální péče

Typy poskytovatelů sociální služeb a jejich počet dle registru poskytovatelů sociálních služeb na Pardubicku (územně odpovídá okresu Pardubice) ⁴⁵

- Azylové domy (14)
- Denní stacionáře (5)
- Domovy pro seniory (21)
- Domovy na půli cesty (3)
- Intervenční centra (1)
- Krizová pomoc (1)
- Nízkoprahová zařízení pro děti a mládež (5)
- Odlehčovací služby (15)
- Pečovatelská služba (12)
- Průvodcovské a předčitatelské služby (2)
- Služby následné péče (3)
- Sociálně akviziční služby pro seniory (10)
- Odborné sociální poradenství (49)
- Techická krizová pomoc (9)
- Terenní programy (11)
- Tlumočnické služby (3)
- Centra denních potřeb (1)
- Domovy pro osoby se zdravotním postižením (12)
- Domovy se zvláštním režimem (18)
- Chráněná bydlení (2)
- Kontaktní centra (1)
- Nízkoprahová denní centra (4)
- Noclehárny (3)
- Osobní asistence (7)
- Podpora samostaného bydlení (0)
- Raná péče (7)
- Sociálně aktivizační služby pro rodiny s dětmi (3)
- Sociálně terapeutické dílny (4)
- Sociální rehabilitace (20)
- Terapeutické komunity (5)
- Tísňová péče (2)
- Týdenní stacionáře (1)

⁴⁵ Údaje z portálu MPSV, z registru poskytovatelů služeb sociální péče, dostupné z

http://iregistr.mpsv.cz/socreg/hledani_sluzby.do?SUBSESSION_ID=1272182092733_2

3 Požadavky na současnou infrastrukturu

Rozvoj každého regionu, každého území je podmíněn dobře rozvinutou a správně fungující infrastrukturou. Pouze za těchto předpokladů mohou správně fungovat procesy v oblasti produkce a poskytování služeb, stejně jako produkce výrobků a zpracování. Infrastruktura představuje pro region jeden z primárních faktorů, podmiňujících jeho rozvoj.⁴⁶

Vzhledem k rozvoji nových transportních technologií, stále rostoucí produkci a zvyšujícím se požadavkům ze strany zákazníků jsou na infrastrukturu (obecně) stále větší a náročnější požadavky:

- Nabídnout velký rozsah služeb velkému počtu spotřebitelů
- Zvyšovat efektivitu
- Zkracovat dobu distribuce k cílovým skupinám zákazníků
- Zasáhnout co nejširší spektrum spotřebitelů
- Zvyšovat hustotu sítě
- Nabídnout konkurenceschopné podmínky
- Snižovat náklady na provoz, distribuci a poskytování služeb
- Vyloučit „černé“ pasažéry
- Maximalizovat pozitivní externalitu a současně snižovat podíl negativních externalit
- Podporovat ostatní odvětví
- Zvyšovat kvalitu sítě
- Implementovat nové technologie a poznatky
- Zajistit soulad s politikou Trvale udržitelného rozvoje
- Zajistit kvalitní územní plánování
- Dát přednost dlouhodobému přínosu před krátkodobým

⁴⁶ WOKOUN, René, et al. *Regionální rozvoj : Východiska regionálního rozvoje, regionální politika, teorie, strategie, a programování*. Praha : Linde Praha, a.s., 2008. 475 s. ISBN 978-80-7201-699-0.

4 Problémy v infrastruktuře v Pardubickém regionu

4.1 Technická infrastruktura

Dle Rekotříka se jedná o ucelený systém, zabezpečující transport energií, materiálů, a zdrojů v rámci distribuční sítě na určitém území.⁴⁷

4.1.1 Doprava surovin a energií

Představuje důležitý mezičlánek, především pro navazující průmyslová odvětví. Především zásobování energií hraje stále větší roli, jak na regionální, tak i státní resp. světové úrovni. Zásoby fosilních paliv a jejich dostupnost se s časem zmenšují a na zpracovatelský průmysl je proto kladen čím dál větší důraz na snižování spotřeby při současném zvyšování účinnosti.

Malá kapacita přenosové sítě

Problém v dopravě surovin představuje především rozvodná síť elektrické energie, která je vystavená stále vzrůstající zátěži. V Pardubickém regionu jsou 2 velké zdroje elektrické energie a tepla – elektrárna Chvaletice a elektrárna Opatovice. V případě potíží jedné z elektráren představuje hrozbu pro Pardubicko výpadek zdroje tepla a elektrické energie. K havárii s těmito následky došlo v Opatovické elektrárně v roce 2002. Následkem bylo několik větších výrobců na Pardubicku a Hradecku přerušit výrobu, několik tisíc domácností bylo několik dní bez tepla.

Nároky na přenosovou síť budou zřejmě i do budoucna stoupat, neboť ČR slouží jako transportní stát pro přenos elektrické energie v rámci střední Evropy.

Pro menší obce představuje, vzhledem k jejich ročnímu rozpočtu, možný problém výstavba a rekonstrukce rozvodných sítí plynu, vody a kanalizace. Další možné problémy představují, vzhledem k finanční náročnosti a chybějící rozvodné soustavě, výstavba čističek a úpraven odpadních vod a obecních vytopen.

⁴⁷ REKOTŘÍK, Jaroslav; ŠELEŠOVSKÝ, Jan. *Sociální a technická infrastruktura : Rukověť územní samosprávy*. 1. vydání. Brno : Masarykova Univerzita, 2002. 138 s. ISBN 80-210-2956-0

4.1.2 Železniční doprava

V sídlech, poblíž hlavních železničních tratí a rychlostních koridorů nepředstavuje osobní železniční doprava větší problém. Opačná situace je však na regionálních tratích na Pardubicku, kde dochází vlivem snižování počtu regionálních spojů, ke snižování obslužnosti jednotlivých obcí a mikroregionů.

Možné příčiny lze spatřovat především ve

- Špatném stavu málo využívaných regionálních tratí
- Malé vytíženosti linek
- Stáří souprav a drážních budov
- Vysokým nákladům na provoz a údržbu
- Trendu využívání osobních vozidel k přepravě
- Špatné návaznosti spojů
- Nedodržování jízdního plánu (zpoždění, výluky vlaků)

Snahou největšího českého provozovatele - Českých drah a.s. – je snaha o modernizaci vlakových souprav (nasazení nových typů RegioJet) a koncentrace na frekventovanější tratě. V regionu se jedná především o trať Pardubice – Havlíčkův Brod.

Nákladní železniční přeprava představuje alternativu silniční nákladní dopravě, především však na delší vzdálenosti, největší problém představuje (v porovnání se silniční dopravou) distribuce do konečného místa určení, kde není železniční síť.

4.1.3 Silniční doprava

Představuje v současnosti nejvíce využívanou formu dopravy. Souvislost lze hledat ve velmi husté silniční síti v ČR, představované více než 55 tis. kilometrů silnic a dálnic.⁴⁸

Stále rostoucí procento nákladní i osobní dopravy sebou přináší větší hustotu silničního provozu. Přispívá k tomu i poloha ČR (a Pardubického regionu), který slouží z větší části jako tranzitní.

⁴⁸ *Statistická ročenka Pardubického kraje 2009* [online]. Pardubice : [s.n.], 2009 [cit. 2010-04-08]. Dostupné z WWW: <[http://www.czso.cz/xediciplan.nsf/t/7F00418718/\\$File/53101109.pdf](http://www.czso.cz/xediciplan.nsf/t/7F00418718/$File/53101109.pdf)>.

Orientace české ekonomiky na export představuje další předpoklad nárůstu dopravy v případě příznivé ekonomické situace. Mezi problémy a nežádoucí vlivy silniční dopravy patří především

- Hustý provoz na hlavních tazích
- Emisní a hluková zátěž
- Nadměrný provoz v centrech aglomerací
- Nedostatek parkovacích míst v centrech měst
- Nekvalitní povrch silniční sítě
- Nehodovost

Nehodovost na Pardubicku mezi lety 2003 - 2004 zachycuje příloha č.1, která označuje nebezpečné úseky a místa smrtelných havárií v letech 2006 a 2007. Je zřejmé, že většina úseků se nachází na hlavních tazích – úsecích silnic 1.třídy (I/2 Pardubice – Přelouč, I/37 Pardubice – Chrudim, I/37 Pardubice – Hradec Králové a I/35 Hradec Králové – Holice – Vysoké Mýto)

Faktory. Které tyto nežádoucí jevy způsobují lze shrnout do následujících:

- Nedostatečná síť rychlostních silnic a dálnic
- Malá podpora kombinované přepravy
- Zastaralost vozového parku v ČR (průměrné stáří vozidla je více než 13 let) ⁴⁹
- Chybějící obchvaty kolem měst a přeložky hlavních silnic
- Pomalá výstavba a vysoké náklady na stavbu rychlostních silnic a dálnic

Právě obchvaty měst a jejich center, by mohly negativní dopady silniční dopravy z části snížit. Podstatným předpokladem je kvalitní zpracování územních plánů měst a obcí včetně zohlednění možného budoucího vývoje. Částečně by tím byly odbourány problémy s výkupem pozemků pro výstavbu liniových staveb. Dobrým příkladem je výstavba obchvatu Holic.

49 dle statistiky Ministerstva dopravy

4.1.4 Veřejná doprava

Již v základních cílech konceptu veřejné dopravy lze shledat snahu o eliminaci výše vedených problémů. Veřejná doprava zabezpečuje transport občanů z a do zaměstnání, za kulturou i volnočasovými aktivitami. Je v zájmu každé obce i regionu tento způsob dopravy podporovat.

V současné době představuje největší problém obslužnost menších obcí Pardubicka (převážně Holicko), kde je vytíženost spojů malá. Naopak potenciál k rozvoji představují nově zastavená, urbanizovaná území, často ve formě satelitních měst, která doposud nemohou využít služeb veřejné dopravy, nebo tuto využívají v omezeném množství.

Nemožnost užívání, nebo neexistence veřejné dopravy v tzv. satelitních městech představují podstatný problém pro jeho obyvatele, který vede ke snížení kvality žití z důvodu chybějící, či nefungující infrastruktury (technické i sociální), způsobené především⁵⁰

- Špatně zpracovaným územním plánem obce
- Špatným odhadem využívání služeb v oblasti
- Neschopností obce, finančně se podílet na provozu veřejné dopravy

Na druhou stranu je však poznamenat, že se s časem mění i požadavky cestujících na veřejnou dopravu. Již není kladen důraz na pouze na kvalitu a čas cestování, ale na příklad i na ekologičnost provozu prostředků veřejné dopravy či jejich úpravu pro méně mobilní a starší cestující.

4.1.5 Cyklistická doprava

Představuje znovuobnovený trend v oblasti dopravy. Lze konstatovat, že její oblibě napomáhají současné trendy zdravého životního stylu a ohleduplnosti k životnímu prostředí. Na Pardubicku, především v Pardubicích je cyklistika velmi populární.

I nadále je vhodné podporovat její rozvoj výstavbou dalších, či rozšiřováním stávajících cyklostezek, případně – jako v Pardubicích – výstavbou „městských“ bezpečnostních stojanů na kola. Větší problém představuje spíše napojení na běžnou síť silnic, vzhledem k hustému provozu – v době špičky především mezi Pardubicemi a Chrudimí a příměstskými částmi a blízkými obcemi. A dále bezpečnostní výbava a ukázněnost samotných cyklistů v běžném provozu.

⁵⁰ MANSFELDOVÁ, Alena. *Suburbanizace – urban sprawl*. Praha, 2005. 8 s. učební text. ČVUT - FSV.

4.1.6 Letecká doprava

Pro Pardubicko nepředstavuje v současné době větší problém, není však možné předpovědět přesněji budoucí vývoj, neboť rozvoj a rozšíření pardubického letiště, je jedním ze záměrů zastupitelů Pardubic.

Je proto možné počítat s vyšší hlukovou zátěží obyvatel Barchova, Čepí, Starého Máteřova i Pardubic samotných.

Větší problém tak představuje riziko havárie přelétávajících letadel (civilních i vojenských).

Některé výše zmínené problémy představují pro Pardubicko závazky k řešení. Svědčí o tom i fakt, že je město Pardubice uvedlo do svého akčního plánu v oblasti dopravy.⁵¹

4.2 Sociální infrastruktura

Sociální infrastruktura v sobě obsahuje oblasti zdravotnictví a sociálních služeb, vzdělávání, kultury a sportu a cestovního ruchu. Rozsah a dostupnost těchto služeb přímo souvisí se spokojeností a kvalitou života v regionu.

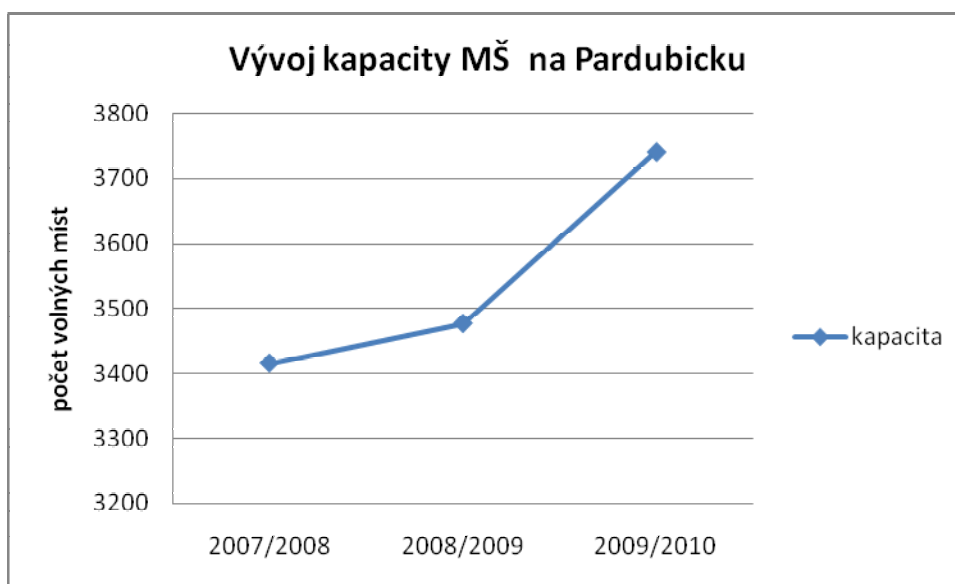
Sociální infrastruktura má přímou souvislost s technickou infrastrukturou a naopak. Především části regionu s menší hustotou zalidnění (především Holicko a oblasti vzdálenější více jak 10 km od větších měst) jsou hustotou a dostupností sociální infrastruktury ovlivněné ve svém stávajícím i budoucím rozvoji. S rostoucím rozsahem služeb lze předpokládat i postupný růst počtu obyvatel a s tím spojené nabídky a poptávky práce.

4.2.1 Školství, vzdělávání

Dostupnost vzdělávání je jedním z faktorů ovlivňujících kvalitu života, souvisí s potřebou poznávání a seberealizace. V souvislosti s celorepublikovým trendem posledních let - růstem počtu narozených - lze na Pardubicku sledovat problémy s kapacitou mateřských školek. V menších obcích mateřské školky většinou zcela chybí a je nutné využít služeb mateřských školek ve větších obcích a městech. Avšak kapacita mateřských školek je i v větších městech vyčerpána i přes zvyšující se kapacitu.

⁵¹ Statutární město Pardubice. *Oficiální internetové stránky statutárního města pardubice* [online]. 2008 [cit. 2010-04-18]. Doprava. Dostupné z WWW: <<http://www.mesto-pardubice.cz/mesto/strategicky-plan/akcni-plany/doprava.html>>.

Vývoj počtu míst mateřských škol na Pardubicku ukazuje obrázek 14.



Obrázek 14 – Graf vývoje kapacity MŠ na Pardubicku,
zdroj: vlastní zpracování, zdroj dat: ⁵²

4.2.2 Zdravotnictví, sociální služby

Komplexní zdravotní péče je dostupná především obyvatelům větších měst, konkrétně Pardubic. Obyvatelé menších obcí jsou za komplexní zdravotní péči nuceni dojíždět. Ordinance soukromých lékařů jsou v regionu rozmístěny rovnoměrně, nejvíce v místech s větší koncentrací obyvatel. Zdravotní péče je v akutních případech zajištěna rychlou záchrannou službou. Jako největší problém lze spatřovat dostupnost zdravotní péče pro občany malých obcí, na Holickou a Přeloučsku.

Sociální služby, už vzhledem ke své povaze, nepředstavují v otázce dostupnosti větší problém. Poskytovatelé služeb se snaží vyjít cílové skupině maximálně vstříc. Problém je možné spatřovat v kapacitě lůžek v domech s pečovatelskou službou. Především s výhledem do budoucna, kdy bude nutné vlivem zvyšujícího průměrného věku populace (nejen Pardubického kraje), kapacitu těchto zařízení zvětšovat.

Vzhledem k faktu, že některé z těchto služeb vyžadují částečné spolufinancování, mohou být pro sociálně slabší občany tyto služby z finančního hlediska nedostupné.

⁵² *Pardubický kraj* [online]. 2009 [cit. 2010-04-88]. *Mateřské školy Pardubického kraje* (4.9.2009). Dostupné z WWW: <<http://www.pardubickykraj.cz/viewDocument.asp?document=16449>>.

4.2.3 Kultura a sport

Kulturní a sportovní aktivity jsou bez větších omezení provozovány téměř v každé obci a jejich rozsah svědčí o úrovni kulturního a společenského života v obci. Pro většinu obcí je čest mít vlastní fotbalový klub a sbor dobrovolných hasičů (SDH). Právě tyto dva spolky bývají nejčastěji nositeli kulturních, sportovních a společenských aktivit v obcích.

Financování těchto aktivit proto představuje asi největší potíž, a to především pro malé obce.

4.2.4 Cestovní ruch

I přes to, že Pardubicko nabízí mnoho zajímavých turistických lokalit, zaměřených na aktivní i pasivní trávení volného času, je Pardubicko (a Pardubický kraj celkově) jedním z nejméně navštěvovaných krajů v ČR. Problém představuje pravděpodobně absence výrazně celorepublikového „nej“ a malá propagace v zahraničí. Cestovní ruch má spíše sezónní charakter v době konání sportovních událostí – Velké pardubické, Zlaté přilby, Czech Open. Celoroční zájem je ze strany turistů projevován především o tzv. zdravotní turistiku, kterou nabízejí Léčebné lázně Bohdaneč.

5 Návrh možných řešení

5.1 Obecné možnosti

Obecně by mělo být snahou všech představitelů státní správy a samosprávy eliminovat, a případně řešit možné problémy a zasadit se o stírání rozdílů mezi jednotlivými obcemi a regiony. Zároveň mají představitelé povinnosti jednat způsobem, který vzniku problémů předchází.

Jedná se především o jasné a transparentní nakládání s veřejnými prostředky, rozhodování s respektem k platné legislativě a pro blaho a rozvoj obcí a regionů.

Veškeré kroky a rozhodnutí by měly vést k vyrovnanému a stálému rozvoji technické i sociální infrastruktury, která podněcuje rozvoj daného území a je přínosem pro jeho obyvatele.

Občané mají možnost činnost svých volených zástupců ovlivnit veřejnou volbou. Při eliminaci rozdílů mezi regiony a obcemi a jejich dalším rozvoji je vhodné využít spolufinancování ze strukturálních fondů Evropské unie – Evropského fondu pro regionální rozvoj (ERDF) a Evropského sociálního fondu (ESF), a dále z Fondu soudržnost (FS). Pro Pardubický region připadá v úvahu především Regionální operační program NUTS II Severovýchod, financovaný z prostředků ERDF, mezi jehož hlavní cíle se řadí:

- rozvoj dopravní infrastruktury
- rozvoj městských a příměstských oblastí
- cestovní ruch
- rozvoj podnikatelského prostředí
- technická pomoc

Jako další zdroj financování je možné využít program Životní prostředí a program Doprava (oba financované z ERDF a FS), a program Lidské zdroje a zaměstnanost (financovaný z ESF). K výše uvedeným je nutné připočítat financování z vlastních zdrojů, neboť čerpání z vybraných evropských fondů předpokládá spolufinancování ve výši 15% z celkových investic.

Množství dostupných prostředků z evropských fondů je zachycen v příloze 2.

Na základě výše popsaných problémů a požadavků byl autorem vypracován návrh možných řešení pro oblast technické a sociální infrastruktury v pardubickém regionu. Návrhy jsou rozděleny zvláště pro technickou a sociální infrastrukturu. Je však zapotřebí zmínit, že návrhy od sebe nelze striktně oddělit, neboť mohou mít dopad nejen mezi sebou v rámci jednoho typu infrastruktury, ale i mezi technickou a sociální infrastrukturou vzájemně.

⁵³ Zpracováno dle podmínek a legislativního rámce strukturálních fondů EU, dostupné z <<http://www.strukturalni-fondy.cz/Informace-o-fondech-EU/Regionalni-politika-EU/Dokumenty/Legislativa>> a dle Regionálního operačního plánu NUTS- II Severovýchod, dostupného z <<http://www.strukturalni-fondy.cz/getdoc/64ffb8d7-0810-441d-83c2-fd13710eedb3/ROP-NUTS-II-Severovychod>>

5.2 Technická infrastruktura

Prioritním cílem by mělo být snížení hustoty dopravy v průtazích měst a obcemi a zvýšení bezpečnosti silničního provozu. Nutná je především výstavba obchvatu severovýchodní části Pardubic s napojením na silnice I.třídy I/36 ze směru Holice, a II. třídy II/322 ze směru Dašice.

Hlavní podíl na špatné dopravní situaci v centru Pardubic má vedení silnice I/36 centrem města. Dále je vhodné rozšíření křížení silnic I/37 a I/36 „u Parama“ v Pardubicích, které by znatelně odlehčilo a zrychlilo dopravu ze směru Holice na Kolín, Přelouč a Chrudim

Pozitivní dopad v rámci celého kraje představuje dostavba rychlostní silnice R35 ze směru Liberec, Turnov, Hradec Králové. Na konci roku 2009 byl zprovozněn úsek Opatovice – Sedlice, který urychlil napojení Pardubic na dálnici D11 do Prahy a odlehčil silnici II/322 přes Přelouč a Chvaletice. V této etapě výstavby byl zároveň zprovozněn obchvat Holic. Dále je vhodné pokračovat ve výstavbě R35 v úseku Opatovice – Časy a v úseku Časy – Ostrov. Kompletní dostavbou rychlostní silnice R35 dojde k propojení severních a východních Čech se střední a severní Moravou a především odlehčení dopravy v obcích ležících na stávající trase I/35.

Pro zklidnění dopravy v centru Pardubic je vhodné zrealizovat projekt Pěší zóny na Třídě míru, a oživit tak centrum města bez rušivých vlivů dopravy. Tento záměr by přispěl i ke snížení zatížení centra města exhalacemi z motorových vozidel. Ve stávající situaci je centrum města neucelené a roztříštěné do částí, ohraničených silnicemi.

I nadále je vhodné sledovat rostoucí trend cyklistické dopravy a budovat síť cyklostezek. Dobrým příkladem je propojení Pardubic a Chrudimi, Pardubic s Lázní Bohdaneč nebo obcí Kunětice, Ráby a Brozany s Pardubicemi. Dobrá stávající síť cyklostezek poskytuje cyklistům možnosti bezpečného přesunu v rámci regionu, především však v oblasti Pardubic.

V případě nákladních vozidel nad 3,5t je vhodné aplikovat výběr mýtného i na silnice nižších tříd a zabránit tak řidičům nákladních vozidel využívat silnic nižších tříd s cílem vyhnout se placení mýtného. Jednoznačný přínos plyne pro obce, tímto krokem by měl vést k úbytku počtu nákladních vozidel projíždějících obcemi a ke snížení intenzity dopravy.

Podpora veřejné dopravy by měla být dalším z cílů. Kvalitně připravená kampaň, upozorňující občany na výhody veřejné dopravy je jedním z předpokladů, jak zvýšit zájem občanů o tento druh přepravy. Její využívání by mělo prvotně vést ke snížení intenzity dopravy uvnitř obcí a v příměstských oblastech. Druhotný přínos je větší ohleduplnost k životnímu prostředí a zvýšení komfortu pro občany.

V případě méně využitých linek a spojů se jeví vhodné nasazení menších vozidel dodávkového typu (cca 15ti místné minibusy), místo vlakových souprav a klasických autobusů. Tento způsob dobře funguje např. v Ústeckém kraji a je možné ho provozovat s o téměř 25 - 45% nižšími náklady na provoz.⁵⁴

Předpokladem pro větší zájem o veřejnou dopravu je její síť s dostatečným pokrytím a dobrá a logická návaznost spojů. Projekt Pardubického kraje, podporující veřejnou dopravu je stručně popsán v kapitole 2.5.5.1 a je označen IDS (Integrovaný dopravní systém). Jako klíčové se jeví dobré navázání železniční dopravy na autobusovou a naopak.

Kombinace všech uvedených doporučení v sobě zároveň představuje možné snížení počtu dopravních nehod a z nich plynoucích škod. Vývoj počtu nehod a nebezpečné úseky silnic v regionu jsou zachyceny v příloze 1

5.3 Sociální infrastruktura

V oblasti komplexní zdravotní péče se jeví jako vhodný aktuální stav, kdy jsou komplexně vybavená nemocniční zařízení situována do větších měst – ideálně do krajského města (Pardubice). Rozstříštěnost péče v rámci regionu nevytváří předpoklady pro efektivní nakládání s prostředky, plynoucími do zdravotnictví.

Dalším přínosem centralizace je úspora času, v případě obsáhlejších vyšetření, neboť občané naleznou vše na jednom místě a odpadá nutnost přejíždění mezi jednotlivými pracovišti.

⁵⁴ Vlastní odhad, při zohlednění 50%ní úspory nafty při provozu s nižší pořizovací ceny vozidla o cca 70% proti klasickému autobusu

V případě specializované péče a ordinací praktických lékařů je situace složitější, neboť jsou v soukromém vlastnictví. Jako vhodné se jeví nepřímá podpora ve formě poskytování obecních prostor za zvýhodněnou cenu či převod kmene pacientů do nově otevřených ordinací v obcích. Cílem je podpora rovnoměrného rozvoje ordinací soukromých lékařů v jednotlivých obcích regionu. Předpokladem je dostatečný počet obyvatelů v obci. Vhodné realizovat v oblastech s vyšší hustotou zalidnění.

V oblasti sociální péče je vhodné vypracovat plán na dlouhodobé zvyšování počtu lůžek v ústavech sociální péče a domovech pro seniory. Tento plán je žádoucí vzhledem k předpokládanému růstu počtu občanů důchodového věku, který souvisí s prodlužováním věku. Jako jedno z možných řešení připadá v úvahu změna ve způsobu spolufinancování těchto služeb ze strany spotřebitelů.

Zajistit podporu poskytovatelů sociální péče, především pečovatelských a odlehčovacích služeb. Klienti těchto společností jsou podněcováni k činnosti a aktivitě, v porovnání se stacionární léčbou. Podpora proto představuje dvojnásobný přínos:

- motivaci klientů k vlastní činnosti a aktivitě
- ušetření nákladů, které by vznikly stacionární péčí o klienta

Pracovat na prevenci. Využít podpory terenních pracovníků, prostředí škol, domů na půli cesty k prevenci před sociálněpatologickými jevy a oslovit co nejširší cílovou skupinu. Upozorňovat na nebezpečí, která z těchto negativních jevů plynou a hodnotit rizika.

Zaměřit se na odstraňování brownfields, především v centrech měst. Pojem brownfields v sobě zahrnuje objekty a pozemky, které pozbyly svou původní funkci a zůstávají opuštěné či nedostatečně využité.⁵⁵

V Pardubicích se například jedná o využití areálu bývalé Tesly v Pardubičkách například k rozvoji Pardubické krajské nemocnice, případně k bytové výstavbě – především pro potřeby sociálního bydlení.

⁵⁵ MANSFELDOVÁ, Alena. *Revitalizace brownfields v rozvojových programech sídel a regionů*. Praha, 2005. 8 s. učební text. ČVUT - FSV.

Podobná situace se nabízí v areálu „Prokopky“ na ulici Palackého. V tomto areálu je vzhledem k jeho umístění téměř v centru Pardubic vhodné zvážit využití areálu především pro potřeby bydlení.

6 SWOT analýza

SWOT analýza technické a sociální infrastruktury na Pardubicku

S – silné stránky

Technická infrastruktura

- Poloha regionu v rámci ČR a Pardubického kraje
- Silniční a železniční dopravní uzel
- Mezinárodní letiště s civilním provozem
- 2 na sobě nezávislé velké zdroje energie
- Hustá síť cyklostezek (především v okolí Pardubic)
- Napojení na dálnici D11
- Hustá síť technické infrastruktury (dopravní, energií i spojů)
- Dobrá dopravní dostupnost regionu

Sociální infrastruktura

- Vysoký počet poskytovatelů sociálních služeb
- Dobrá dostupnost služeb ve větších obcích a městech
- Dobrá síť škol a vzdělávacích zařízení
- Ucelený a kvalitní systém školství a vzdělávání
- Podpora kultury a sportu

W – slabé stránky

Technická infrastruktura

- Přílišná orientace na strojírenský a elektrotechnický průmysl
- Chybějící odpovídající spojnice Čech a Moravy (nedostavěná rychlostní silnice R35)
- Zastaralá technická infrastruktura v menších obcích (silnice nižších tříd, rozvody)
- Dostupnost veřené dopravy (především sever Přeloučska)
- Nedostatečná kapacita silniční dopravní sítě
- Pardubice jako silniční dopravní uzel se špatnou propustností
- Nekoncepční zástavba příměstských částí

Sociální infrastruktura

- Dostupnost zdravotnických služeb v menších obcích
- Nižší kupní síla obyvatel v důsledky nižších mezd
- Nižší kapacita zařízení s dlouhodobou péčí
- Omezená nabídka pracovních míst v menších obcích
- Kapacita mateřských školek
- Financování sociálních služeb

O – možnosti

Technická infrastruktura

- Systémové a koncepční územní plánování v dlouhodobém horizontu
- Využívání prostředků ze strukturálních fondů EU
- Možnosti využití PPP projektů při financování dopravních staveb
- Podpora diverzifikace průmyslu
- Vytvoření podmínek pro vstup nových investorů
- Podpora efektivnějšího využívání zdrojů

Sociální infrastruktura

- Vytvoření podmínek pro lepší podporu a rozvoj cestovního ruchu
- Podpora rozvoje bydlení (včetně sociálního)
- Podpora činnosti prevence při předcházení sociálněpatologickým jevům

- Spolupráce se soukromým sektorem v oblasti poskytování a financování sociálních služeb
- Motivace a podpora při vytváření nových pracovních míst
- Příprava a včasné nastavení sociálních služeb na dopady stárnutí populace

T – hrozby

Technická infrastruktura

- Nedostatek finančních zdrojů pro dostavbu a výstavbu velkých dopravních staveb
- Rozsáhlé havárie ve velkých chemických, petrochemických a strojírenských provozech
- Nedostatečná produkce energií (a následný pokles rozvoje)
- Přetížení přenosové a rozvodné sítě elektrické energie
- Nevratný a nekontrolovaný zábor půdy

Sociální infrastruktura

- Nedostatek lůžek a míst v zařízeních sociální péče, související se stárnutím populace
- Odchod investorů z regionu vlivem stoupajících mezd
- Zhoršování zdravotního stavu obyvatel regionu v důsledku nadměrné produkce nebezpečných průmyslových látek
- Neochota ke změnám (zvýšení míry spolufinancování služeb ze strany klientů)
- Vylidňování obcí, stěhování lidí zpět do měst

Závěr

V této práci jsem se zaměřil na popis a analýzu technické a dopravní infrastruktury na Pardubicku. S tímto regionem mě spojují téměř veškeré složky mého života – bydlení, vzdělávání, zájmy i pracovní aktivita.

Práce je rozdělena do dvou hlavních částí.

V teoretické části jsem se zaměřil na definici základních pojmů z oblastí sociální a technické infrastruktury, dále na samotné dělení infrastruktur do jednotlivých složek a jejich popis. Zmínil jsem také legislativní rámec, především hlavní předpis, související s problematikou. Uvedl jsem předpoklady pro rozvoj a dobré fungování složek infrastruktury a snažil o jejich uvedení v kontextu, například v kontextu trvale udržitelného rozvoje.

Dále je část teoretické části věnována popisu SWOT analýzy, kterou jsem využil v praktické části.

V praktické části jsem nejprve prostorově vymezil popisované území Pardubicka včetně krajinného rázu. Dále jsem se zaměřil na historický vývoj popisovaného území do současnosti. Popsal administrativní členění regionu, jeho obyvatelstvo a některé vybrané demografické ukazatele. Pokusil jsem se o komparaci s Pardubickým krajem, případně s celou ČR. Následně jsem se zaměřil na oblast technické a sociální infrastruktury a provedl jejich analýzu. Zformoval jsem požadavky, které jsou tuto oblast kladeny a stanovil kritická místa. Dále jsem připravil návrhy a možná opatření pro řešení a eliminaci těchto problémů. V poslední části jsem provedl SWOT analýzu, na základě získaných dat, která přehledně představuje hlavní silné a slabé stránky, hrozby a prostory ke zlepšení.

Ve stručnosti k poznatkům, ke kterým jsem v práci dospěl.

Pardubicko, jako součást Pardubického kraje, představuje v kraji území s velmi dobře rozvinutou infrastrukturou. Především potom větší obce a města (Přelouč, Pardubice, Holice) poskytují občanům služby na dobré úrovni a v odpovídajícím rozsahu. Pardubicko se proti ostatním celkům kraje vyznačuje dobrou sítí dopravní infrastruktury. Pardubice tvoří silniční i železniční uzel a poskytují velmi dobré spojení s hlavním městem i zbylou částí ČR. Regionu v otázce dopravní pomohla výstavba dálnice D11 a modernizace železničního koridoru Berlin Praha – Wien. Obě tyto dopravní stavby zkrátily a zpříjemnily cestování mezi Prahou a Brnem, a obstaraly dobré a rychlé spojení Čechy a Moravou. I nadále se však region potýká

s velkou hustotou dopravy, kterou by částečně mělo omezit zprovoznění rychlostní komunikace R35. Potenciál regionu z hlediska technické infrastruktury a jeho další rozvoj, zvyšuje přítomnost mezinárodního letiště v Pardubicích.

Pardubicko celkově je nakloněno cyklistické dopravě, a i nadále doplňuje síť cyklostezek. Systém IDS se snaží řešit zajištění veřejné dopravy v regionu. Problém představuje především kapacita a kvalita dopravních cest a jejich financování, zastaralá technická infrastruktura menších obcí a nekoncepční zástavba příměstských oblastí.

Na poli sociální infrastruktury je region na průměrné úrovni. Vyšší míru služeb poskytují občanům větší města, z menších obcí je nutné dojíždět. V regionu je v porovnání s celou ČR větší nezaměstnanost, na druhou je na Pardubicku nejmenší v celém Pardubickém kraji. Její výše regionu je do značné míry závislá na podmínkách pro export. Ve srovnání s ČR dosahují obyvatelé regionu nižších mezd než celostátní průměr.

Dostupnost vzdělávání, zdravotnictví a sociálních služeb je dobrá, ztížená je však v menších obcích, které hospodaří s menšími rozpočty. V regionu se projevuje tendence stárnutí populace, stejně jako ve zbylé ČR a celé západní Evropě. Mezi hlavní slabiny v sociální patří financování sociálních služeb v kooperaci se soukromým sektorem a malý zájem o region z hlediska cestovního ruchu.

SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK

atp.	a tak podobně
ČR	Česká republika
ERDF	Evropský rozvojový fond
ESF	Evropský sociální fond
FS	Fond soudržnosti
LAU	Local Administrative Units
n.l.	našeho letopočtu
NUTS	Nomenclature of Territorial Units for Statistics
př. n. l.	před naším letopočtem
resp.	respektive
SRN	Spolková republika Německo
stol.	století
SWOT	Strengths, Weaknesses, Opportunities a Threats analysis
TUR	Trvale Udržitelný Rozvoj

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

- [1] REKTOŘÍK, Jaroslav; ŠELEŠOVSKÝ, Jan. *Sociální a technická infrastruktura : Rukověť územní samosprávy*. 1. vydání. Brno : Masarykova Univerita, 2002. 138 s. ISBN 80-210-2956-0.
- [2] MEDEK, František. *Technická infrastruktura měst a sídel*. 3. přeprac. vydání. Praha : ČVUT, 2005. 178 s. ISBN 80-01-03303-1.
- [3] WOKOUN, René, et al. *Regionální rozvoj : Východiska regionálního rozvoje, regionální politika, teorie, strategie, a programování*. Praha : Linde Praha, a.s., 2008. 475 s. ISBN 978-80-7201-699-0
- [4] KADEŘÁBKOVÁ, Jaroslava; TRHLÍNOVÁ, Zuzane Khendriche. *Region a regionální vědy : Vybrané sociální, kulturní a environmentální aspekty*. Praha : EU Press, 2008. 77 s. ISBN 978-80-7408-009-8.
- [5] MANSFELDOVÁ, Alena. *Suburbanizace – urban sprawl*. Praha, 2005. 8 s. učební text. ČVUT - FSV.
- [6] HORKÝ, Ivan. *Strategie rozvoje sídel a regionů*. Praha, 2006. 21 s. učební text. ČVUT - FSV.
- [7] MANSFELDOVÁ, Alena. *Revitalizace brownfields v rozvojových programech sídel a regionů*. Praha, 2005. 8 s. učební text. ČVUT - FSV.
- [8] Beran, Václav, DLASK Petr, Management udržitelného rozvoje regionů a sídel a obcí, 1.vyd. Praha: Academia, 2005, 323 s., CD-ROM, ISBN 802001201X.
- [9] ŠEBEK, František Historie Pardubic. In *Historie Pardubic : Studijní text pro kurz průvodců*. Pardubice

Statistické zdroje

- [10] Statistická ročenka Pardubického kraje 2009
- [11] Statistická ročenka Pardubického kraje 2008
- [12] Zdravotnická ročenka Pardubického kraje 2008

Právní předpisy

- [13] Zákon č. 128/2000 Sb., o obcích
- [14] Zákon č. 129/2000 Sb, o krajích
- [15] Zákon č 314./2002 Sb., o stanovení obcí s pověřeným obecním úřadem a rozšířenou působností
- [16] Zákon 561/2004 Sb., školský zákon
- [17] 111/1998 Sb., o vysokých školách

Internetové stránky

- [17] <http://www.mpsv.cz> Ministerstvo práce a sociálních věcí
- [18] <http://www.czso.cz> Český statistický úřad
- [19] <http://www.pardubicky-kraj.cz> Pardubický kraj
- [20] <http://www.strukturalni-fondy.cz> Strukturální fondy EU
- [21] <http://www.mesto-pardubice.cz> Statutární město Pardubice

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1- Dvojí chápání regionálního rozvoje a regionální politika	18
Obrázek 2 – Mapa vymezující polohu Pardubicka v rámci ČR a Pardubického kraje	22
Obrázek 3 – Geografická mapa Pardubického kraje	23
Obrázek 4 – Administrativní rozdělení okresu Pardubice	25
Obrázek 5 – Graf počtu obyvatel jednotlivých okresů Pardubického kraje	27
Obrázek 6 – Graf vývoje počtu obyvatel v okrese Pardubice v letech 2004 – 2009	27
Obrázek 7a – Graf věkové struktury obyvatel Pardubic	28
Obrázek 7b – Graf věkové struktury obyvatel Pardubického kraje	28
Obrázek 8 – Podíl ekonomicky aktivního obyvatelstva v Pardubickém kraji	29
Obrázek 9 – Graf zachycující míru registrované nezaměstnanosti v regionu v porovnání s celou ČR mezi lety 2005 – 2010	31
Obrázek 10 – Graf vývoje průměrné hrubé mzdy v Pardubickém kraji a celou ČR mezi lety 2005 – 2009	32
Obrázek 11 – GIS mapa zachycující hlavní železniční tahy v regionu a železniční uzly	34
Obrázek 12 – Logo IDS	37
Obrázek 13 – Graf vývoje počtu zemřelých v ČR v letech 1994 – 2008	42
Obrázek 14 – Graf vývoje kapacity MŠ na Pardubicku	51

SEZNAM TABULEK

Tabulka 1 - Počet obcí ve správních obvodech a jejich výměra	26
Tabulka 2 - Počet obcí v okresech Pardubického kraje a jejich výměry	26
Tabulka 3 - Délka nových cyklostezek vybudovaných v jednotlivých krajích v roce 2009 a procentuální vyjádření na celkovém objemu v ČR	36

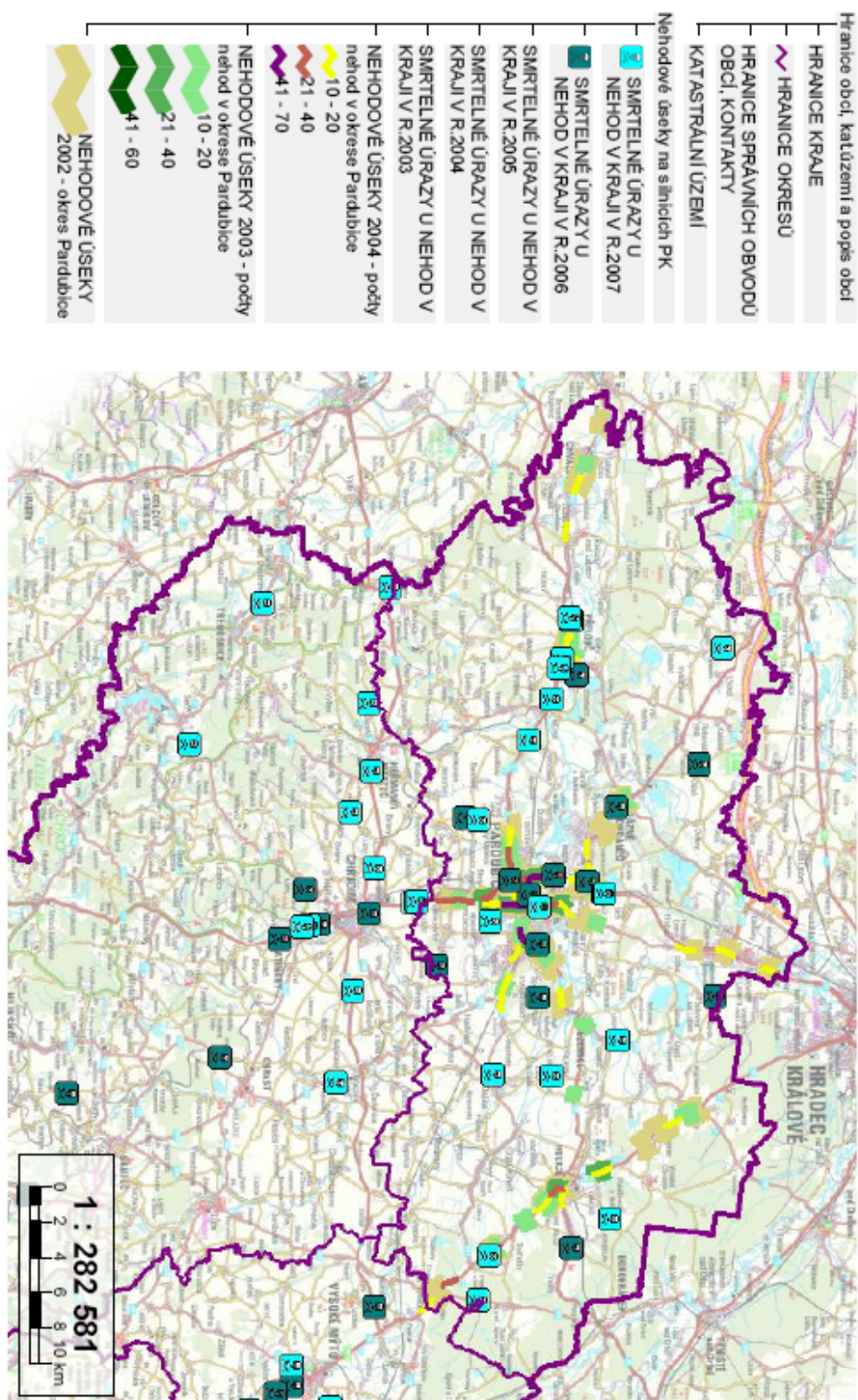
SEZNAM PŘÍLOH

Příloha 1 – Nehodové úseky na Parubicku

Příloha 2 – Přehled alokace prostředků pro ČR na roky 2007—2013 podle operačních programů, ze strukturálních fondů EU

Příloha 3 - Meziokresní srovnání vybraných ukazatelů v Pardubickém kraji a jeho okresech v roce 2009

Příloha 1 – Nehodové úseky na Parubicku



Zdroj: Vlastní zpracování,

zdroj dat: GIS mapové podklady dostupné z www.pardubicky-kraj.cz

**Alokace prostředků pro ČR na roky 2007—2013 podle operačních programů,
ze strukturálních fondů EU**

Operační program	Fond	€, běžné ceny
Podnikání a inovace	ERDF	3 041 312 546
Výzkum a vývoj pro inovace	ERDF	2 070 680 884
	ERDF + FS	4 917 867 098
Životní prostředí	ERDF	702 482 212
	FS	4 215 384 886
	ERDF + FS	5 759 081 203
Doprava	ERDF	1 155 443 650
	FS	4 603 637 553
Integrovaný operační program	ERDF	1 582 390 162
Regionální operační programy	ERDF	4 659 031 986
<i>Střední Čechy</i>	ERDF	559 083 839
<i>Jihozápad</i>	ERDF	619 651 254
<i>Severozápad</i>	ERDF	745 911 021
<i>Jihovýchod</i>	ERDF	704 445 636
<i>Severovýchod</i>	ERDF	656 457 606
<i>Moravskoslezsko</i>	ERDF	716 093 217
<i>Střední Morava</i>	ERDF	657 389 413
Technická pomoc	ERDF	247 783 172
Lidské zdroje a zaměstnanost	ESF	1 837 421 405
Vzdělávání pro konkurenceschopnost	ESF	1 828 714 781
Praha - Konkurenceschopnost	ERDF	234 936 005
Praha - Adaptabilita	ESF	108 385 242

Zdroj: <http://www.strukturalni-fondy.cz/>

**Meziokresní srovnání vybraných ukazatelů v Pardubickém kraji
a jeho okresech v roce 2009**

	Pardubický kraj	v tom okresy			
		Chrudim	Pardubice	Svitavy	Ústí nad Orlicí
ZÁKLADNÍ ÚDAJE (k 1. 1. 2009)					
Rozloha v km ²	4 519	993	880	1 379	1 267
Obce	451	108	112	116	115
Části obcí	991	335	215	198	243
OBYVATELSTVO					
Živě narození	5 644	1 077	1 880	1 126	1 561
Zemřelí	5 003	1 054	1 584	1 024	1 341
Přistěhovalí	4 726	1 285	2 776	1 132	1 200
Vystěhovalí	4 223	1 220	2 110	960	1 600
Počet obyvatel ¹⁾	516 329	104 439	167 481	105 208	139 201
NEZAMĚSTNANOST (podle MPSV)¹⁾					
Neumístění uchazeči o zaměstnání	26 817	5 687	6 533	6 912	7 685
z toho ženy	12 479	2 585	3 095	3 156	3 643
Volná pracovní místa	1 813	267	1 001	196	349
Míra registrované nezaměstnanosti (%)	9,58	10,63	6,76	12,31	10,45
Uchazeči na 1 volné pracovní místo	14,8	21,3	6,5	35,3	22,0
ORGANIZAČNÍ STATISTIKA¹⁾					
Ekonomické subjekty celkem	109 449	21 590	39 852	19 469	28 538
z toho: fyzické osoby	87 598	17 347	31 126	15 958	23 167
obchodní společnosti	9 189	1 644	4 272	1 254	2 019
družstva	460	88	149	71	152
STAVEBNÍ OHLÁŠENÍ A POVOLENÍ					
Stavební ohlášení a povolení celkem	5 035	1 019	1 473	983	1 560
Orientační hodnota staveb (mil. Kč)	17 354	3 418	6 490	3 724	3 722
BYTOVÁ VÝSTAVBA					
Dokončené byty	1 612	306	710	218	378
Zahájené byty	2 078	589	945	231	313

¹⁾ stav k poslednímu dni sledovaného období

Zdroj: <http://www.czso.cz>