

Sborník abstraktů

IV. ROČNÍK ODBORNÉ KONFERENCE

PERSPEKTIVY VEŘEJNÉ SPRÁVY



**DOPRAVA
A REGIONALIZACE**

**31. V. 2024
9:00**

**FAKULTA
SOCIÁLNÍCH STUDIÍ
MASARYKOVY UNIVERZITY,
POSLUCHÁRNA P22**

INFO A REGISTRACE: [PROMORAVU.CZ/KONFERENCE](https://promoravu.cz/konference)



**SPOLEČNOST
PRO MORAVU
A SLEZSKO**

**M U N I
F S S**

**POD ZÁŠTITOU
KATEDRY
POLITOLOGIE**

Program konference *Perspektivy veřejné správy* **Pátek 31. 5. 2024, budova FSS MUNI, Joštova 218/10 Brno**

8:30–9:00

Registrace

9:00–9:20

Zahájení a uvítání

prof. PhDr. Stanislav Balík, Ph.D., děkan Fakulty sociálních studií, Masarykova univerzita

doc. RNDr. Pavel Chromý, Ph.D., prezident České geografické společnosti

RNDr. Petr Marek, Ph.D., sociální a regionální geograf, Fakulta sociálních studií, Masarykova univerzita

9:20–9:40

Země a kraje: soulad či nesoulad s funkčními regiony?

doc. Mgr. Pavel Klapka, Ph.D., vedoucí Katedry geografie, Přírodovědecká fakulta, Univerzita Palackého v Olomouci

9:40–10:00

Bez odvahy ke změně není zlepšení

Libor Lukáš, předseda Sdružení pro rozvoj dopravní infrastruktury na Moravě

10:00–10:20

Organizace veřejné dopravy na Moravě

Ing. Lukáš Mareš, technolog železniční dopravy v projekční společnosti

10:20–10:30

Představení knihy *Morava: zemský ráj, nebo periferie Evropy*

Ing. Milan Valenta, stavební inženýr a autor knihy *Morava: zemský ráj, nebo periferie Evropy*

10:30–11:00

Přestávka na občerstvení

11:00–11:20

Veřejná doprava na Vysočině

doc. Ing. Pavel Drdla, Ph.D., vedoucí Oddělení teorie dopravy a řízení, Katedra technologie a řízení dopravy, Dopravní fakulta Jana Pernera, Univerzita Pardubice

11:20–11:40

Dopravní obslužnost Dačic

Bc. Miloš Novák, starosta Dačic

11:40–12:00

(Ne)dostupnost Moravskotřebovska

Mgr. Václav Dokoupil, místostarosta Moravské Třebové

12:00–12:20

**Česko-moravské pomezí periferií regionálního rozvoje?
(Vybrané poznatky z aplikovaného projektu TAČR)**

doc. RNDr. Milan Jeřábek, Ph.D., sociální geograf, Geografický ústav, Přírodovědecká fakulta, Masarykova univerzita

12:20–12:40

Závěrečná debata a ukončení oficiální části konference

Země a kraje: soulad či nesoulad s funkčními regiony?

doc. Mgr. Pavel Klapka, Ph.D., vedoucí Katedry geografie,
Přírodovědecká fakulta, Univerzita Palackého v Olomouci

Příspěvek se zabývá problémem hranic funkčních regionů na mezoregionální i mikroregionální úrovni a jejich vztahem k historickým a administrativním celkům. Funkční regiony jsou založeny na analýze denní vyjížd'ky za prací ze SLDB 2001 a 2011. Při jejich vymezování pro účel příspěvku byl brán ohled na tzv. princip prostorové spravedlnosti, který usiluje o porovnatelnou velikost funkčních regionů a který je tedy vhodný pro konstrukce administrativních regionů. Funkční regiony tak představují obraz geografické organizace společnosti, který může být konfrontován s historickým členěním státu, především se zeměmi a kraji z let 1949 a 1960, i se současným administrativním členěním České republiky. Při interpretacích výsledků je obecně nezbytné brát v úvahu rozdílné stáří historických a administrativních hranic a vymezení funkčních mezo a mikro regionů, je-li rozdíl nižší, relevance interpretace se zvyšuje.

Výběr z výsledků tedy ukazuje spornou kompatibilitu zemských a mezoregionálních (i mikroregionálních) hranic, která se v čase prohlubuje. Naopak je zmírňována fyzickogeografickými podmínkami určujícími „přirozený“ průběh hranic. V případě krajských a mezoregionálních hranic je patrná především jejich kompatibilita v Čechách, dále pak problematický prostor českomoravského pomezí a dynamičtější se chovající prostor široce pojaté střední Moravy. Rovněž je patrný vzájemný vztah krajských členění a mezoregionální organizace prostoru, kdy se v čase projevují různé kombinace přirozených a uměle indukovaných faktorů. Ty jsou nejlépe dokumentovatelné v oblasti tzv. Českomoravské vysočiny a také v časovém vývoji, který přináší zajímavé výsledky především pro komparaci počtu a vymezení krajů z roku 1960 a mezoregionů pro rok 2001 a počtu a vymezení krajů z roku 2000 a mezoregionů pro rok 2011. Další závěry může přinést až zpracování výsledků SLDB 2021.

Bez odvahy ke změně není zlepšení

Libor Lukáš, předseda Sdružení pro rozvoj dopravní infrastruktury na Moravě

Sdružení pro rozvoj dopravní infrastruktury na Moravě je aktivní občanskou platformou se zaměřením na podporu rozvoje dopravní infrastruktury v České republice, a to zejména na Střední a Východní Moravě. Jedná se o občanskou iniciativu, podporující jednotlivé infrastrukturní projekty, např. prostřednictvím pořádání konferencí a organizováním petičních kampaní (D1; D55; D49 apod.). Příspěvek se zaměřuje na následující témata.

Využití potenciálu: Odhalme a využijme plný tvůrčí potenciál naší země, který přinášejí podnikatelé, univerzity, kraje, města, obce i aktivní občané.

Debyrokratizace a deregulace: Naléhavě potřebujeme debyrokratizovat a deregulovat veřejnou správu na všech úrovních, neboť stávající řídicí model je zastaralý a velmi pomalý.

Synergie pro rozvoj: Využijme lokální rozvojový potenciál. Podpořme a smysluplně propojme iniciativní aktéry tak, aby společně dosáhli synergických efektů pro celkový rozvoj země.

Investice do infrastruktury: Zvýšme konkurenceschopnost našich krajů v porovnání s vyspělými evropskými regiony prostřednictvím rozvoje technické infrastruktury, včetně silniční, dálniční, železniční, energetické a datové sítě.

Inspirace ze zahraničí: Naučme se z úspěchů poslední dekády v Polsku, kde se dramaticky rozrostla dálniční síť (2 800 km dálnic/10 let versus 142 km dálnic/10 let v ČR), což se pozitivně projevilo i na ekonomickém růstu země.

Zkrácení povolovacích řízení: Špatně nastavené zákony, resp. dlouhé povolovací procesy brzdí strategické investice ve státních, krajských a městských projektech. Je nezbytné tuto situaci rychle napravit. Naše země je délkou povolovacího řízení na 154. místě na světě, tj. na úrovni zemí jako Honduras či Pobřeží Slonoviny.

Potenciál Moravy: Regiony Střední Morava a Východní Morava disponují obrovským rozvojovým potenciálem k tomu, aby se staly důležitou křižovatkou dopravních a ekonomických zájmů. Klíčové je však dobudování kvalitního dopravního propojení, a to jak v oblasti Pomoraví – v ose západ-východ s orientací na slovenskou průmyslovou oblast Pováží, tak v ose sever-jih až po průmyslovou oblast v okolí polských Katowic, a také směrem k všestranně orientovanému hospodářsko-sociálnímu prostoru v oblasti Vídeň v sousedním Rakousku.

Organizace veřejné dopravy na Moravě

Ing. Lukáš Mareš, technolog železniční dopravy v projekční společnosti

Příspěvek na začátku představuje organizaci veřejné dopravy v České republice v obecné rovině. Prezentuje výtah ze statistik ministerstva dopravy, který přibližuje postavení veřejné osobní dopravy v dopravním systému jako celku. Dopravní obslužnost lze rozdělit na komerční a objednanou dopravu. Jako komerční je provozována část dálkové železniční dopravy a naprostá většina dálkové autobusové dopravy. V základních rysech je charakterizován systém objednávky dopravní obslužnosti v závazku veřejné služby. Dálkovou železniční dopravu objednává ministerstvo dopravy, regionální železniční a autobusovou dopravu mají v současné době ve své kompetenci kraje.

Příspěvek představuje organizaci regionální veřejné dopravy na Moravě a její objednávku jednotlivými kraji. Při současném územním uspořádání dochází k tříštění tvorby koncepce dopravy, její objednávky a dalších činností (tvorba tarifu, marketing atd.) mezi sedm subjektů – stávajících krajů. Toto rozdělení s sebou nese zvýšené náklady a personální náročnost. Příspěvek dále stručně popisuje dopravní a tarifní systémy jednotlivých krajů, jejich prezentaci směrem k veřejnosti a jejich odlišnosti.

V další části jsou uvedeny příklady některých problémů v dopravní obslužnosti přes hranice krajů. Přirozená spádovost území ne vždy odpovídá dnešnímu administrativnímu zařazení, přičemž kraje preferují spíše vazby v rámci svého území. Jako ukázka jiného přístupu je prezentován návrh možného nového linkového vedení páteřních linek veřejné dopravy v oblasti Malé Hané.

Na závěr se krátce zamýšlíme, co všechno by se muselo změnit v organizaci regionální veřejné dopravy v případě obnovení samosprávy Moravy. Jsou nastíněny okruhy problematiky k řešení a příklady možných opatření. To se týká například různých stávajících smluv nebo stanovení jednotného tarifu.

Představení knihy *Morava: zemský ráj, nebo periferie Evropy*

Ing. Milan Valenta, stavební inženýr a autor knihy *Morava: zemský ráj, nebo periferie Evropy*

Aktualizované druhé vydání knihy s názvem *Morava, zemský ráj nebo periferie Evropy* vychází v těchto dnech v brněnském Akademickém nakladatelství Cerm ve spolupráci se Společností pro Moravu a Slezsko. Publikace se věnuje státoprávnímu vývoji Moravy od jejích dějinných počátků až po její současný administrativní stav v podobě krajů a analyzuje současnou zdejší hospodářskou a kulturní regionální problematiku.

Úvodní kapitola obsahuje základní zeměpisné a demografické údaje moravského území. Zabývá se také změnami místopisného a etnického názvosloví v průběhu státoprávních změn našich zemí v posledních staletích.

Kapitola *Nástin dějin Moravy* se věnuje dějinným událostem od vzniku středověké Moravy do současnosti, s důrazem na dějiny 20. století, kdy dochází k zásadním změnám státoprávního postavení Moravy. Tato část předkládá čtenářům důležité dějinné údaje k pochopení významu existence této tisícileté země. Naopak uvedené novější dějinné události umožňují porozumět vzniklým rozdílným státoprávním poměrům ve srovnání se sousedními zeměmi.

Kapitola *Morava v současném českém státě* popisuje problematiku našeho současného územního státoprávního uspořádání a administrativního rozdělení na kraje s poukazem na jejich kompetence k působení jak na státní úrovni, tak v jejich samosprávné činnosti, které mají stěžejní vliv na hospodářský vývoj regionů. Obsahem kapitoly je i srovnání kompetence krajů se sousedními německými a rakouskými zeměmi.

Kapitola *Úřady státní správy a veřejné instituce* předkládá souhrn našich významných státních i veřejných správních úřadů a institucí, které se nacházejí především v našem hlavním městě, tedy zpravidla mimo moravské území. Zabývá se následky enormní koncentrace institucí v hlavním městě na společenský vývoj regionů.

Kapitola *Kulturní instituce a sdělovací prostředky* poukazuje na neobyčejně velkou koncentrací kulturních institucí a veřejných médií v hlavním městě, která má za následek chybějící významné veřejné sdělovací prostředky v celé východní části našeho státu. Poukazuje na problém závislosti regionů na hlavních veřejných médiích z hlavního města, která mnohdy nerespektují regionální kulturní různorodost, což neumožňuje na Moravě svébytný kulturně-společenský vývoj.

Kapitola *Regionální rozvoj* je natolik obsáhlé a komplexní téma, že text je především zaměřen na popis základních problémů hospodářského a demografického vývoje regionů. Uvedeny jsou ekonomické údaje krajů, výdaje na výzkum a vědecký vývoj, velikost rozpočtových příjmů atd. Kapitola se také zabývá administrativními a hospodářskými poměry v našich krajských městech a možnostmi jejich rozvoje.

Kapitola *Dopravní infrastruktura* upozorňuje na problematiku nesystematického rozvoje dopravních komunikací v moravských krajích ve srovnání s českými kraji a zároveň tím poukazuje na nebezpečí zpomalení hospodářského vývoje východní části našeho státu.

Kapitola *Doslov* je rozsáhlým zamyšlením nad možnými reformními kroky směřujícími ke sblížení poměrů na Moravě s vyspělými evropskými regiony a posílení svébytného vývoje společnosti na moravském území.

Veřejná doprava na Vysočině

doc. Ing. Pavel Drdla, Ph.D., vedoucí Oddělení teorie dopravy a řízení, Katedra technologie a řízení dopravy, Dopravní fakulta Jana Pernera, Univerzita Pardubice

Příspěvek se věnuje analýze stavu veřejné dopravy v Kraji Vysočina s důrazem na východní část kraje s přirozenou spádovostí k Brnu a na jižní Moravu. Na začátku stručně a obecně shrnuje problematiku veřejné dopravy a připomíná důvody, proč je existence veřejné dopravy pro potřeby státu, regionů či městských aglomerací nezastupitelná.

Dále rozebírá postupný vývoj veřejné dopravy na Vysočině od vzniku kraje po počátky snah o integraci veřejné dopravy s tím, že se upozorňuje na nedostatky, které se objevily. Na některé zásadní problémy je podrobněji upozorněno. V krátkosti zmiňuje snahy místní samosprávy o tarifní integraci východní části kraje do Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje (IDS JMK). Podrobně se zabývá přípravou tzv. Komplexního dopravního systému jakožto předchůdce stávajícího systému Veřejná doprava Vysočiny (VDV), kde opět upozorňuje na vzniklé nedostatky a neobvyklý pohled tehdejšího vedení kraje na formu řešení dopravní obslužnosti v kraji.

Následně je pozornost zaměřena na vlastní systém VDV od doby vzniku po současnost. Charakterizuje současný stav a upozorňuje na problémy, se kterými se lze setkat. Zvláště je zmíněna charakteristika VDV ze strany místní samosprávy a cestujících. Nakonec je připomenuto "Memorandum o spolupráci měst Vysočiny k dosažení tarifní integrace IDS JMK", kde jako signatáři byla čtyři města z východní části Kraje Vysočina, stejně jako dopad nové koncepce rychlíkové linky R9 na východní část trasy v úseku Havlíčkův Brod - Žďár nad Sázavou - Brno a na zbývající části trasy v úsecích Praha - Havlíčkův Brod a Havlíčkův Brod - Jihlava.

Příspěvek může sloužit jako upozornění na nedostatky a na nevhodné kroky či postupy v rámci organizování veřejné dopravy na vybraném území, protože stav veřejné dopravy na Vysočině je v rámci České republiky hodnocen jako podprůměrný, na rozdíl od stavu veřejné dopravy na sousední jižní Moravě, kde naopak odbornou veřejností či cestujícími je toto hodnoceno jako nejlepší nebo jedno z nejlepších v rámci České republiky.

Dopravní obslužnost Dačic

Bc. Miloš Novák, starosta Dačic

Obec s rozšířenou působností Dačice leží na pomezí tří krajů a historických hranic Čech, Moravy a Rakouska. Hlavním problémem je nedostatek páteřních spojů, což prodlužuje dobu dojezdu do významných měst jako České Budějovice, Jihlava, Znojmo, Brno, Praha a Vídeň. Plánované rozšíření železničního spojení do Jemnice, Moravských Budějovic a Znojma zůstalo jen na papíře. Ze železnice propojující náš region s Rakouskem (na hraničním přechodu ve Slavonicích) se na rakouské straně stala cyklostezka. Další rušení spojů, a to hlavně přímých autobusových do Jihlavy a do Brna, přispělo k rozšíření individuální dopravy. Toto nese negativní sociální dopad, kdy hlavně spoluobčané vyššího věku nemohou využívat tzv. „spolujízdy“.

Náš region je dle Ministerstva pro místní rozvoj hospodářsky a sociálně ohrožené území. Obdobně jsou klasifikovány i sousední regiony směrem na jihovýchod. Nedostatečná dopravní infrastruktura brání rozvoji ekonomiky a ztěžuje obyvatelům přístup ke službám a zaměstnání.

Řešením je investovat do rozvoje dopravní infrastruktury. Důležité je také posilovat spolupráci mezi orgány pro plánování a realizaci dopravních projektů. Zlepšení dopravní obslužnosti by mělo pozitivní dopad na celý region. Zvýšená konektivita by podpořila ekonomický rozvoj, zlepšila přístup k zaměstnání, službám a zvýšila kvalitu života obyvatel. Je nezbytné jednat efektivně. Důležité je také změnit přístup myšlení lidí a motivovat je k většímu využívání veřejné dopravy.

(Ne)dostupnost Moravskotřebovska

Mgr. Václav Dokoupil, místostarosta Moravské Třebové

Region Moravskotřebovska prošel v posledním století celou řadou změn, které se různými způsoby projevují v každodenním životě jeho obyvatel dodnes. Dosídlení území po odsunu původního německého obyvatelstva po roce 1945 vedlo ke ztrátě společenské identity a kulturních tradic. Změny administrativních hranic krajského zřízení v letech 1948, 1960 a 2000 vedly k narušení zaběhnutých vazeb a mobility lidí do historických zemských center. Ne náhodou je Moravskotřebovska typickou ukázkou vnitřní periferie a zároveň schizofrenního regionu, kdy se jedna polovina obyvatel považuje za Čechy, druhá za Moraváky.

Stejně tenká hranice zde existuje také mezi dopravní dostupností a nedostupností. Každé sebemenší omezení či uzavírka na stávající silnici I/35 může způsobit desítky minut zpoždění či rovnou přehodnocení celého pracovního dne. Zcela logicky se tak pozornost mnoha obcí po celá desetiletí upíná k dokončení probíhající realizace dálnice mezi Prahou, Pardubicemi a Olomoucí (o úseku z Brna směrem na sever k Moravské Třebové můžeme bohužel hovořit pouze v teoretické rovině).

V průběhu času dochází také ke změnám ve veřejné dopravě. Postupně se z nabídky vytrácí dálkové autobusy, které v některých oblastech nedokáží konkurovat individuální dopravě nebo soukromým dopravním společnostem. Na konkrétních příkladech z praxe se také potvrdilo, že příliš radikální a časté zásahy do systému veřejné dopravy ze strany krajské samosprávy vedou namísto kýženého zvýšení efektivity k prohlubování problémů s dostupností. A kde pro dokreslení situace nestačí statistiky, pomůže veřejné mínění. V současnosti se cestující z Moravské Třebové nedostanou do žádného z krajských center přímým spojem. Ani vlakem, ani autobusem. A navzdory příslušnosti k Pardubickému kraji je to právě chybějící spoj do Brna, který se v žádostech obyvatel regionu Moravskotřebovska vedoucích k optimalizaci systému veřejné dopravy objevuje nejčastěji.

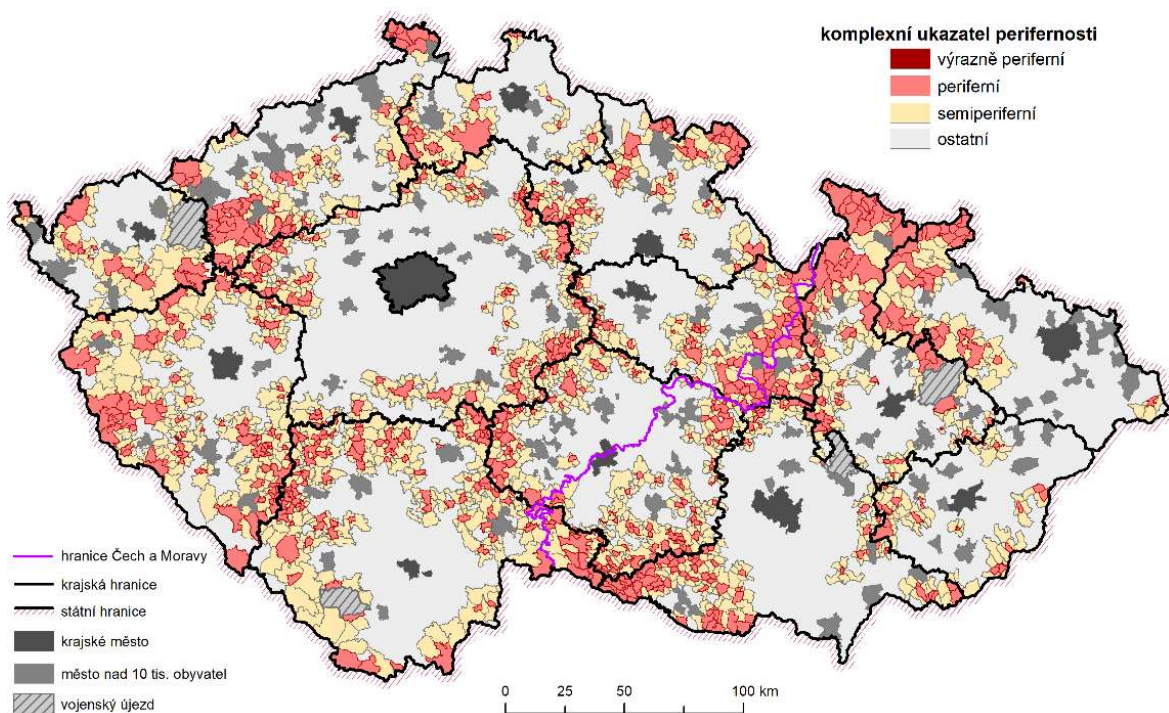
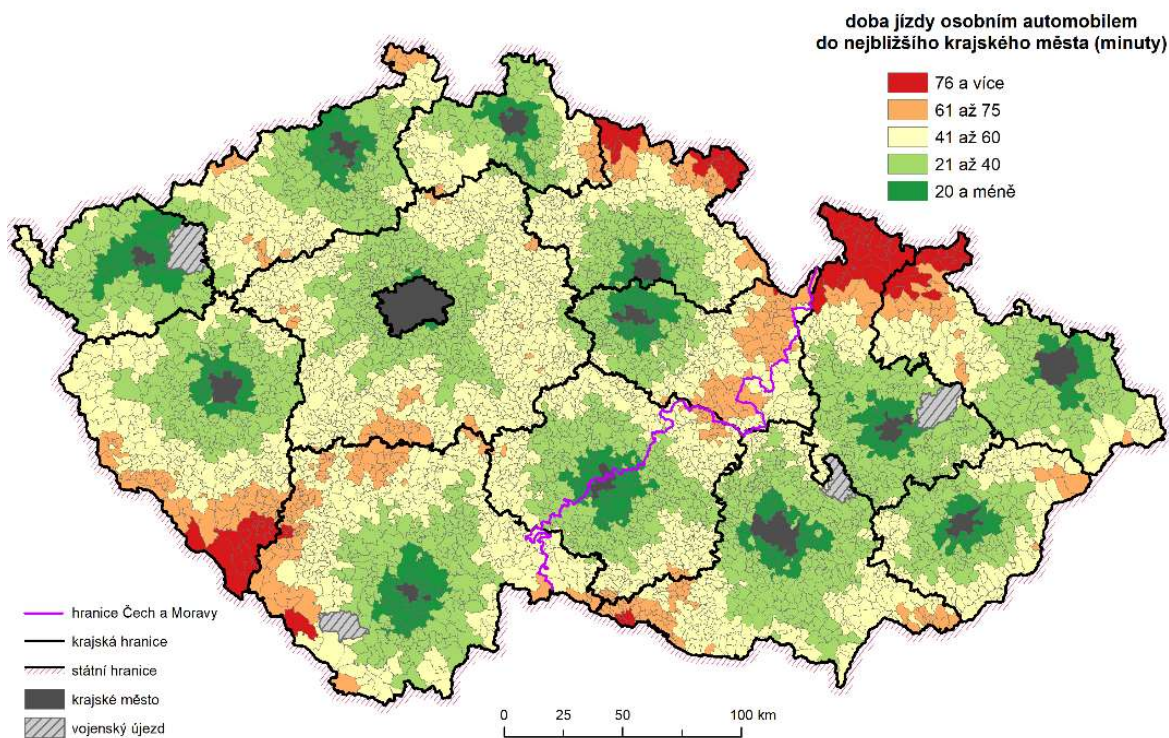
Česko-moravské pomezí periferií regionálního rozvoje? (Vybrané poznatky z aplikovaného projektu TAČR)

doc. RNDr. Milan Jeřábek, Ph.D., sociální geograf, Geografický ústav, Přírodovědecká fakulta, Masarykova univerzita

Územní diferenciaci (nejen) socioekonomických aktivit lze považovat za nezpochybnitelnou realitu (zákonitost), ať již se pohybujeme na jakékoliv hierarchické úrovni. Jádra příslušné kategorie si vytváří své spádové oblasti, přičemž vazba či spjatost jednotlivých lokalit se vzdáleností směrem k jejich obvodu (hranici) zpravidla slábne. Hovoříme o území periferním (případně oscilačním), které se obvykle vyznačuje negativním populačním vývojem, nedostatečnou ekonomickou výkonností, jakož i omezenou dopravní dostupností či technickou a občanskou infrastrukturou. V tomto směru, vedle geografické polohy a endogenního potenciálu, sehrává významnou roli veřejná správa, a to ve dvou rovinách. Zaprvé reflektuje přirozené procesy a na principu regionalizace formuje administrativní uspořádání státu (členění na nižší jednotky: země až např. správní obvody pověřených obecních úřadů). Zadruhé, vzhledem k výše naznačenému, zde uplatňuje (měla by uplatňovat) v rámci regionální politiky podpůrná opatření směřující k vyrovnání životních podmínek, resp. omezení (odstranění) neodůvodněných disparit.

Príspevek vychází z projektu *Vnitřní a vnější periferie v regionálním rozvoji Česka – od genetické determinace k územní kohezi* (2020–2023) a prezentuje vybrané poznatky, a to prostřednictvím GIS výstupů. Podle očekávání potvrzuje uzavřenost socioekonomických procesů na krajské úrovni. Současné kraje však, jak známo, nerespektují reliktní česko-moravskou hranici. Česko-moravské pomezí se projevuje jako periferní zejména v severní části, podstatná část se týká Pardubického kraje vč. hranice s krajem Jihomoravským a Krajem Vysočina. Zde se zčásti překrývá s aktuálně vymezeným hospodářsky a sociálně ohroženým územím na úrovni státu. Autorovi se dokonce vkrádá myšlenka na změnu (úpravu)

krajských hranic. Centrální část, ovládanou – byť „rozdělenou“ – Jihlavou, naopak nelze považovat za periferii, ale za přirozený – nicméně návratem krajské funkce a blízkostí dálnice D1 podpořený – koncentrační prostor.



Uspořádal RNDr. Petr Marek, Ph.D., v Ivančicích 1. 5. 2024.