

Název	1. jednání Pracovní úrovně Výboru pro regionální politiku (PV-RP)	
Datum	15. dubna 2024	
Místo	Velká zasedací místnost, budova MMR, Staroměstské náměstí 3, Praha 1	
Účastníci	viz prezenční listina	
Přílohy zápisu	1. Prezentace z jednání	Stran 4

Program jednání:

Zahájení a úvodní slovo

Představení účelu a náplně PV-RP (MMR)

Schválení jednacího řádu PV-RP (MMR)

Nástin problematiky územní dimenze a vybrané příklady (MMR)

Školství – investice do školské infrastruktury (MŠMT)

Doprava – dopravní obslužnost (MD)

Sociální klimatický fond (MŽP)

Různé

Příští jednání PV-RP bude 14. 5. 2024

Zahájení a úvodní slovo

Ivan Bartoš (ministr pro místní rozvoj a místopředseda vlády pro digitalizaci) zahájil jednání a seznámil přítomné s jeho programem. Připomněl regionální témata a specifické sektory rezonující i veřejností: harmonický vývoj a vyrovnávání rozdílů, přispívající k demokratickému směřování. Uvedl grafy a data zobrazující chudobu, vzdělávání, nezaměstnanost, bytovou nouzi a další regionálně nerovnoměrně rozmístěné faktory. V budoucnu bude klíčové i snížení objemu kohezních fondů, klimatické vlivy také nerovnoměrně zasáhnou různá území. Blíže upřesnil vztah mezi Výborem a Národní stálou konferencí. Vyzval k důkladnému promyšlení územní dimenze v nových nástrojích (ModFond, SKF a případné další nové zdroje).

Představení účelu a náplně PV-RP (MMR)

Jan Schneider (ředitel odboru strategie a analýz regionální politiky a politiky bydlení, MMR) vymezil Výbor vůči ostatním poradním orgánům a pracovním skupinám. Cílem Výboru je bavit se o autentické regionální politice a kohezi jako nástroji územní soudržnosti nejen v EU fondech. Výbor si teprve musí najít cestu a náplň. Shrnul úkoly z prvního jednání vládní úrovně.

Schválení jednacího řádu PV-RP (MMR)

Jan Schneider (MMR) představil Jednací řád PV-RP a otázal se, zdali k jeho znění, jak je dostali všichni s pozvánkou předem jsou nějaké námitky. Protože nikdo proti JŘ nenamítal, dovolil si konstatovat, že JŘ je schválený.

Nástin problematiky územní dimenze a vybrané příklady (MMR)

Jan Schneider (MMR) připomněl, že každá politika ve formě zákonů, norem a dotací se projevuje s jinou územní intenzitou, proto se k RIA zpracovává i TIA. Cílem je, aby dotační tituly neprohlubovaly dále regionální rozdíly. Fondy často nemají žádný kohezní účinek ba naopak. V zákoně o podpoře regionálního rozvoje máme vymezeny strukturálně postižené regiony a na úrovni ORP identifikováno 73 ORP – tzv. HSOÚ. Žije tam čtvrtina obyvatel Česka. Snažíme se tato území bonifikovat či cíleně podporovat v různých programech.

Školství – investice do školské infrastruktury (MŠMT)

Martina Bětáková (MŠMT) nastínila problematiku infrastruktury základního vzdělávání a snahu na základě podpory 400 škol z NPO i v znevýhodněných regionech o zohlednění obtížnosti situace a vzdělávací nerovnosti. Vysvětlila rozdělení na provozní a investiční podporu. U infrastruktury financují jen ZŠ cíleně do kritických lokalit, kde už je ohroženo právo na povinnou školní docházku. Typicky tam, kde třeba malé obce nemají zdroje. S alokací přes 7 mld se má vytvořit 10000 míst v ZŠ, což je potřeba

samotné Prahy. Zdaleka to nezalepí všechny potřeby. Jeden podprogram podporuje svazkové školy, budované ve spolupráci obcí, nikoli jedním zřizovatelem, minimální velikost, aby škola byla provozně efektivní je 2x9=18 tříd, což je zhruba 540 žáků. Dotace tvoří cca 1,1 mil. na jedno žákovské místo.

Druhy program je kolová výzva na zvýšení kapacity, dostavbu, přístavbu, tam je dotace cca 800 tis. na místo. Potřebnost je typicky v rozvinutých regionech s nárůstem obyvatelstva. Představila seznam podpořených i nepodpořených žadatelů a rozložení ve SR do 2029. Do roku 2027 je již plně zazávazkováno. Ukázala skóre rizikovosti a koeficienty. Samosprávy mají výhrady, že v územních plánech mají výstavbu, ale náš program pracuje 8 let dopředu s aktuálním stavem a není schopen zohlednit budoucí stav. Důležitější by byly analýzy na kraje s výhledem na 10 let dopředu.

Martin Krsek (senátor) upozornil na rozdíly ve vzdělanostní struktuře a otázal se na stírání regionálních rozdílů v rámci provozních prostředků.

Martina Bětáková (MŠMT) odpověděla, že se připravuje tzv. indexové financování, kdy česká školní inspekce na základě dat definuje lokality se ztíženými socioekonomickými podmínkami, a tam by základní dotace na školu byla zvýšená. Do toho se dají počítat i děti cizinců, např. ukrajinské děti. Je to zásadní změna financování. Bohužel neřešíme obnovu školské infrastruktury, což je povinnost samospráv pečovat o majetek a jeho reprodukci. Připomněla, že školy ze 60.-70. let na Karlovarsku jsou na hranici dožití, budou chátrat najednou a rychle.

Ivan Bartoš (ministr) očekává, že vznikne kapacitní pohled na existující tituly, kde se obce mají sdružit a kde máme zase 40000 prázdných míst v MŠ. Máme společenství obcí, ze Středočeského kraje apelují kvůli plánované bytové výstavbě, co mají se školou dělat, pak máme Kvasiny, Vysočinu a jaderné bloky, tam se hodí vyšší strategie, krajské apod., protože problematiku nelze řešit na obecní úrovni. Problém vidím v perspektivě, když teď postavíme školu, ale porodnost klesne na 80 tis. ročně za Česko, pak bude přebytek kapacit. Můžeme přebudovat školu na střední, ale rozvojové projekty by měly přicházet od AK, protože nikdy nebude 6200 strategických rozvojových plánů v obcích. Potřebujeme znát celkový objem a pak lokality, kde se to nepotkává, zvláště když velká škola stojí miliardu Kč.

Martina Bětáková (MŠMT) popsala zkušenosti s AK, kde aglomerace řeší kapacity a Zlínský a Ústecký kraj má nepotřebnou infrastrukturu bez využití. MŠMT řeší jen ohrožení práva dětí na vzdělávání, není to systémové investování do školské infrastruktury. V Praze máme rejstříkových 22 tis. volných míst na ZŠ, ale realita je jiná, chybí skutečná data a demografické studie a predikce. Za každou školu máme rejstříkovou kapacitu a reálnou kapacitu. Řešením může být kontribuce od developerů již na úrovni územního plánování nebo příspěvky při kolaudaci. Samosprávy nejsou schopné z bytové výstavby vytáhnout prostředky na související infrastrukturu.

Radim Sršeň (náměstek ministra pro místní rozvoj) rozvedl, že kvalita života má být taková, aby lidé nemuseli žít v Říčanech, ale mohli bydlet na venkově a posílat děti do školy, kde je 15 žáků ve třídě. Preferuje systémové financování pro rozvíjející regiony, ideálně přes plánovací smlouvy apod. a z dotačních smluv zlepšování kvality v zaostalých regionech. Uvítal by nástroj pro reálná čísla kapacit.

Jiří Vosecký (senátor) poznamenal, že velké magistráty jsou schopnější než menší města, kde se developer chová sobecky a nezodpovědně. Musí existovat ochranný mechanismus, když někdo postaví 50 bytů, tak k tomu zajistí i doprovodnou infrastrukturu. Pamatuje zavírání ZŠ a MŠ, a teď se staví.

Martina Bětáková (MŠMT) souhlasí, že flexibilita budov a stavebně-architektonické řešení pro multifunkční využití jsou řešením, ale ty staré školy tvoří 99 % kapacit, a tam není žádná stavební flexibilita. Problémem jsou i obce se soukromou školou, obec budovu pronajímá a oficiálně pak nemá kapacitu. Vzdělávání se dynamicky proměňuje, roli může hrát i umělá inteligence a IT, když děti budou polovinu dne trávit mimo budovu, jako již dnes funguje HO, je možné, že nebude už tak důležité to fyzické místo a s proměnou reálného vzdělávání budeme muset zohlednit i prostorové kapacity.

Zdeněk Opravil (MMR) se otázal, zdali je při 2800 školách možnost získat aktuální čísla a systémově zmapovat opravdový stav.

Martina Bětáková (MŠMT) popsala, že zapisují jen to, co zřizovatel pošle, tj. víme kolik studuje, ale když pošlou záměrně sníženou kapacitu, aby jim neposílali sousední obce děti, tak to již nelze ověřit. Problémem jsou i rozdíly mezi obory, chystá se státní pobídka pro identifikované obory VŠ.

Ivan Bartoš (ministr) vyzval rezorty MPSV a MŠMT, aby se podívaly na dynamiku predikce a zrealnilo data o kapacitách. Plánovaná výstavba může být nějaký index. Za MMR přislíbil zmapování dosavadních investic. Datová sada je zásadní pro komplexní rozhodování o investicích. Preferovaná povolání a obory navrhl udělat až budeme mít ten obecný model.

Doprava – dopravní obslužnost (MD)

Luděk Sosna (MD) okomentoval dopravní infrastrukturu a dopravní obslužnost. Do pěti let by mohly být hlavní silniční tahy hotové. U železnice zmínil hledání kompromisní trasy VRT v ÚsK. Pro roztroušenou zástavbu připravujeme objednávkovou veřejnou dopravu. Objednáváme dálkovou dopravu a kraje objednávají regionální vlaky a krajskou linkovou autobusovou dopravu.

Jana Nádvorníková (MD) poukázala na nový právní rámec na objednávání poptávkové dopravy, který je v MPŘ a od 1. 7. 2025 má být implementován. Nyní objednávají linkové spoje obce, některé obce nemají vůbec objednanou VHD, někde jen jeden či dva spoje denně. Malý rozsah je nevyužitelný a nespolehlivý, proto lidé musí mít auto. Plýtvá se tím, že jezdí prázdné autobusy, logické je variabilní spojení jako kompromis mezi linkovou dopravou a taxislužbou. Stanovila by se územní oblast s nástupními místy a pavučinová objednávka přepravy. V Brně a v Říčanech to již zkusili. Obyvatelé sdílí přepravu na části společné trasy přes objednávkovou aplikaci, ale kvůli starším občanům a hendikepovaným musí být umožněn i telefonický dispečink. Cílíme na ranní svoz školáků, bezbariérovou přepravu mezi odlehlými samotami a obcemi. Poskytneme právní rámec pro dotace individuální pavučinové veřejné dopravy mimo trasu a pevný jízdní řád. Musí to být doprava s přepravní povinností, každý musí být přepraven kam potřebuje i s kočárky, asistenčními psy, invalidními vozíky.

Ivan Bartoš (ministr) navrhl využít společně na příkladu Czechtourismu spolupráci s operátory na anonymizovaných datech na úrovni krajů pro pohyb a setrvání v čase. V Brně pomocí dat Uber se realizovala poslední míle, zjistili, kde obvykle končí spoje a kam pak míří uživatelé. Mohl by vzniknout sdílený datový fond od více operátorů, protože mají sdílené pokrytí. Ideální je pořídit data najednou.

Sociální klimatický fond (MŽP)

Maggie Škabraha Drahoušková (MŽP) osvětlila SKF, jehož cílem je využít výnosy z emisních povolenek k posílení nízkouhlíkové ekonomiky a podporu cílových skupin. SKF je podmíněn zavedením ETS II. Jedna část výnosů bude v SFŽP, druhá část v rozpočtu rezortu. Financování bude v optimálním případě způsobilé od roku 2026. Cílové skupiny zranitelné domácnosti, malé podniky a uživatelé dopravy. Plánovaná opatření zahrnují i dekarbonizaci budov a rozvoj dopravy. Čerpat lze jen na základě Sociálně klimatického plánu, což je obdoba NPO, ten musíme do poloviny 2025 předložit EK. Aktuálně jsme v analytické fázi, definujeme dopravní a energetickou chudobu, s čímž pomáhá naše mezirezortní PS, kde je i MMR. Navíc máme tři tematické PS, již zasedá dopravní, PS na budovy a PS kompenzace začnou v květnu. PS kompenzace povede MPSV. Dopravní chudobu budeme modelovat podle výdajů na dopravu z rodinného rozpočtu. Nejvíce ohroženou skupinou jsou mladé domácnosti do 29 let. Rozváží děti do škol a mají větší mobilitu, rozhodující je i to, zda jde o řídce, středně nebo hustě osídlené oblasti. Chceme se zaměřit i na vymezení území v rámci dopravní chudoby a vydefinovat si regiony, kde je nedostatečná dostupnost VHD. Užitečné mohou být data mobilních operátorů a IDOSu. Poprosila o aktivní účast na PS a sdílení výsledků mapování pomocí dat operátorů v Czechtourism.

Blanka Čebišová (SPOV) ukázala na příklad projektu čtyřmezí na Rakovnicku, kde propojili 4 kraje.

Ivan Bartoš (ministr) navrhl, abychom postupovali ve dvou úrovních, a to infrastrukturní, řešící novou výstavbu a investice ale i dopravní propojenost včetně infrastrukturního deficitu, který je desítky miliard jen na silnicích II. a III. třídy. Pak je dopravní obslužnost jako dotovaná služba a teprve potom sociální efekt dopravní chudoby, tj. podpora dopravně chudých. Navíc máme kompetence státu, krajů a obcí.

Jan Schneider (MMR) považuje za výstup sdílená data a synergické využití napříč rezorty.

Jiří Krist (NS MAS) upozornil, že není reálné, aby nás dopravil od dveří ke dveřím jeden systém. MD a stát se má starat o páteční sítě, VRT a dálnice, na to navazují krajské dopravní systémy, doprava bez přestupu není reálná. Zbývá ta poslední míle, což v našich podmínkách je 10-15 km, kde krajské autobusy kličkují a vezou deset lidí. Musíme se rozhodnout k mikromobilitě a mikrodopravě. Požádat v IROP o takové vozidlo nebylo možné, prostředky byly jen pro velké autobusy. U shuttle busu nebo poptávkové dopravě se dovedeme dostat na investičních 150-200 tis. na sedačku. Otevírá to prostor i společenství obcí a obecným požadavkům na kvalifikaci, ten poptávkový mikrobús může řídit nějaký místní senior jako přivýdělek.

Ivan Bartoš (ministr) shrnul úkoly z jednání, klíčové jsou datové analýzy mezi zainteresovanými rezorty, abychom pracovali se vstupními daty v čase, což bude i podklad pro vládu. Důležité je vidět co podpora v území dělá, jaké má efekty konkrétně investiční i provozní financování z různých zdrojů -SR, Fondy EU, krajské dotace dopravní obslužnosti, školství apod. Ve věci SKF budeme spolupracovat na přípravě SKP a definici dopravní a energetické chudoby. Otevřeme debatu na vládním analytickém útvaru a otevřeme pro společenství obcí jejich úlohu v základním školství. Nejde o velký detail ale celkový obraz, chceme vše rámcově stihnout do konce volebního období, proto se nelze rozpylovat velkým detailem a dokonalostí. Chceme rozumně v řádu měsíců dojít k základnímu modelu.

Shrnutí úkolů z jednání:

Schválil: Jan Schneider, ředitel OSA-MMR

V Praze dne 2. 5. 2024