

MEZINÁRODNÍ BENCHMARK

Eurobarometr 2016
Šestá kohezní zpráva
Strategické plánování světových měst

Duben 2016



Vize Ostravy do roku 2030 a Strategický plán na období 2017 - 2023

Obsah

1	EUROBAROMETR	3
1.1	Vstupní informace o průzkumu eurobarometr	3
1.2	Hlavní zjištění k Ostravě	3
1.3	Mezinárodní srovnání Ostravy	5
2	OSTRAVA V EVROPSKÉM REGIONÁLNÍM SROVNÁNÍ	21
2.1	Vstupní informace o kohezní zprávě	21
2.2	Hlavní zjištění k regionu soudržnosti Moravskoslezsko	21
3	VYBRANÁ ZAHRANIČNÍ MĚSTA A JEJICH STRATEGICKÉ PLÁNOVÁNÍ	23
3.1	Bilbao (Španělsko)	23
3.2	Detroit (USA)	24
3.3	Vancouver (Kanada)	26
3.4	Dortmund (Německo)	27
3.5	Liverpool (Velká Británie)	28
3.6	Katowice (Polsko)	29



1 EUROBAROMETR

1.1 Vstupní informace o průzkumu Eurobarometr

Průzkum spokojenosti obyvatel celkem 83, resp. 79, evropských měst provádí pravidelně Generální ředitelství pro regionální a městskou politiku Evropské Komise. Byl proveden v letech 2004, 2006, 2009 a 2012, výsledky aktuálního průzkumu vycházejí ze sběru názorů respondentů v roce 2015.

Průzkum oslovil mezi květnem a červnem 2015 obyvatele všech hlavních měst členských států EU a jednoho nebo šesti měst ve větších členských státech, okolo 500 respondentů v každém městě, celkem přes 40 tisíc respondentů.

1.2 Hlavní zjištění k Ostravě

Příznivé hodnocení kvality života v Ostravě:

- Velmi dobré výsledky byly zaznamenány ve srovnání s ostatními městy u Ostravy v oblasti **školské infrastruktury**, kde se Ostrava umístila na 9. místě.
- V oblasti **sportovní infrastruktury** je Ostrava z celkového počtu na 14. místě, za Ostravou byla města například Krakow, Praha, Londýn, Varšava, Bratislava.
- Rovněž respondenti v Ostravě vnímali lépe než u ostatních měst **dostupnost kvalitního bydlení**. Ostrava se zde umístila mezi nejlepšími 15 městy. Za Ostravou byla města jako Praha, Krakow, Bratislava a další.
- V oblasti **kulturní infrastruktury** se Ostrava umístila ve srovnání s ostatními městy v horní polovině sledovaných měst. Ostravané vnímají kulturní infrastrukturu ve svém městě lépe než např. obyvatelé Budapeště, Bratislavy, Londýna, ale mnohem lépe vnímají kulturu obyvatelé např. Krakova.
- Ostrava dopadla velmi dobře také v oblasti **dostupnosti maloobchodních prodejen**. Ve srovnání s ostatními 83 sledovanými městy na 8. místě.

Nepříznivé hodnocení kvality života v Ostravě:

- Z 83 měst se Ostrava umístila na předposledním místě v oblasti **kvality ovzduší**. Hůře než v Ostravě vnímají lidé ovzduší již jen v polském Krakově. Srovnatelně špatně vnímají kvalitu ovzduší například v Bukurešti.
- Na 10. nejhorším místě se Ostrava umístila v oblasti **bezpečnosti**. Ostravané bezpečnost vnímají hůře než obyvatelé Prahy, Paříže, Londýna, Krakova a dalších. Ostrava se v této oblasti umístila v okolí měst jako Palermo, Řím, Neapol či Istanbul.
- Ostravané se vyjádřili negativně v oblasti **cizinců**. Ostrava se v otázce, zda je pro město dobrá přítomnost cizinců umístila na 8. nejhorším místě. Negativněji se vyjádřili například obyvatelé Neapole, Říma, Atén.
- Ostravané také poměrně negativně vnímají **veřejné prostranství** jako náměstí trhy a další. Ostrava se zde umístila ve spodní části zkoumaných měst.



Vize Ostravy do roku 2030 a Strategický plán na období 2017 - 2023

Pozitivní změny oproti průzkumu v roce 2012:

- Výrazný rozdíl v míře spokojenosti zaznamenala Ostrava s úrovní kvality ovzduší (+ 17 pozic ve srovnání), s úrovní hluku ve městě (14 pozic mezi městy).
- Spokojenější jsou Ostravané se zelení (+12 pozic) a čistotou ve městě (předstihnutí 15-ti měst).

Součástí srovnání bylo také zhodnocení, co pro Ostravany je nejdůležitějším faktorem pro život ve městě. **Mezi tři nejdůležitější faktory Ostravané uvedli kvalitu ovzduší, nezaměstnanost a bezpečnost.** V podstatě jsou pro Ostravany důležité faktory, ve kterých Ostrava doposud nevyniká, naopak ve srovnání s ostatními městy dosahuje nejhorších výsledků. Stejně výsledky potvrdilo také rozsáhlé dotazníkové šetření v roce 2016 mezi cca 7 tisíci respondenty.

Tabulka 1 Seřazení spokojenosti s uvedenými oblastmi kvality života v Ostravě v průzkumu.

Dostupnost maloobchodních prodejen	94%
Místo k životu	93%
Celkový život obyvatel	89%
Kulturní infrastruktura	88%
Zezeň ve městě	84%
Kvalita života ve městě	83%
Zdravotnictví	83%
Školská zařízení	83%
Veřejná hromadná doprava	81%
Sportovní infrastruktura	77%
Stav ulic a budov	77%
Finanční situace	75%
Veřejné prostory	73%
Úroveň hluku	65%
Pracovní postavení	65%
Čistota	59%
Dostupnost dobrého bydlení za rozumnou cenu	55%
Pocit bezpečí	55%
Přítomnost cizinců je pro město dobré	51%
Cizinci jsou dobře integrováni	49%
Fungující veřejná správa	44%
Kvalita ovzduší	23%
Dostupnost pracovních míst	19%



Vize Ostravy do roku 2030 a Strategický plán na období 2017 - 2023

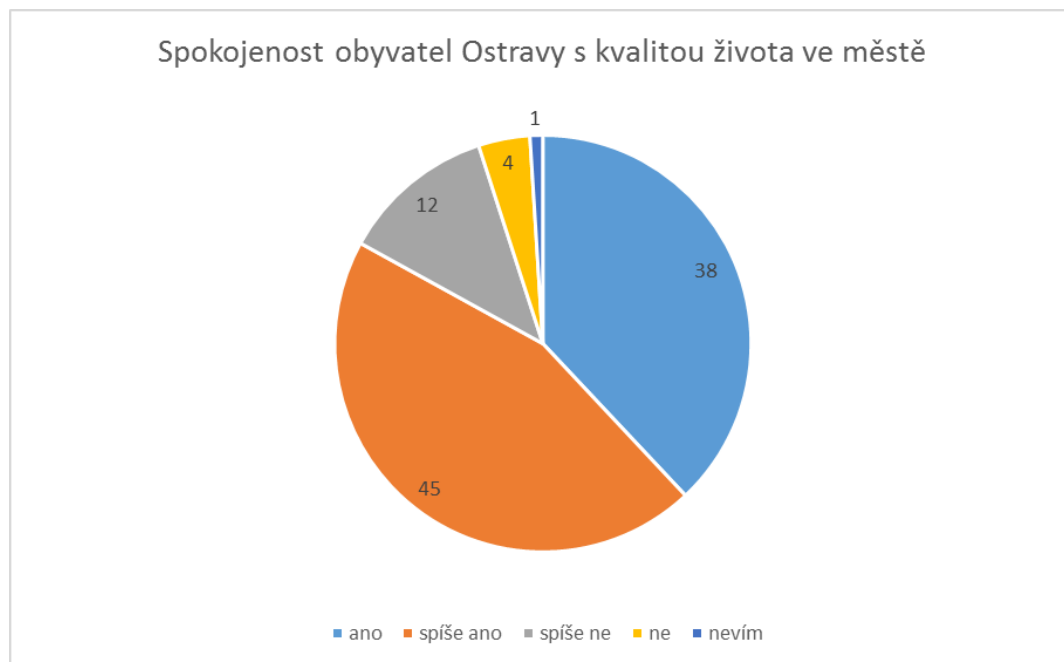
1.3 Mezinárodní srovnání Ostravy

1.3.1 Spokojenost obyvatel s životem ve městě

Indikátor hodnotí spokojenost obyvatel žijících ve svém městě. Výsledky plynoucí z Flash Eurobarometer 419 Quality of Life of European cities 2015 ukazují vysokou míru spokojenosti. V celkem 23 městech bylo spokojeno více než 95 % obyvatel a v dalších 54 městech bylo spokojeno více než 90 % obyvatel.

V Ostravě je velmi spokojeno 38 % obyvatel a spokojeno je celkem 45 % obyvatel. Celkem tedy kladného hodnocení je 83 % obyvatel. Spíše nespokojeno 12 % obyvatel a nespokojena 4 %.

Obrázek 1 Spokojenost obyvatel Ostravy s kvalitou života ve městě



Nejlepší hodnocení v oblasti spokojenosti života ve městě dosáhli obyvatelé Curychu, kde bylo spokojeno celkem 99% obyvatel, oproti tomu největší nespokojenost byla zaznamenána v Istanbulu, kde bylo celkem spokojeno 65 % obyvatel. Ze slovenských sledovaných měst byla největší spokojenost zaznamenána u města Košice, celkem 93% obyvatel bylo spokojeno.

1.3.2 Spokojenost s veřejnou hromadnou dopravou

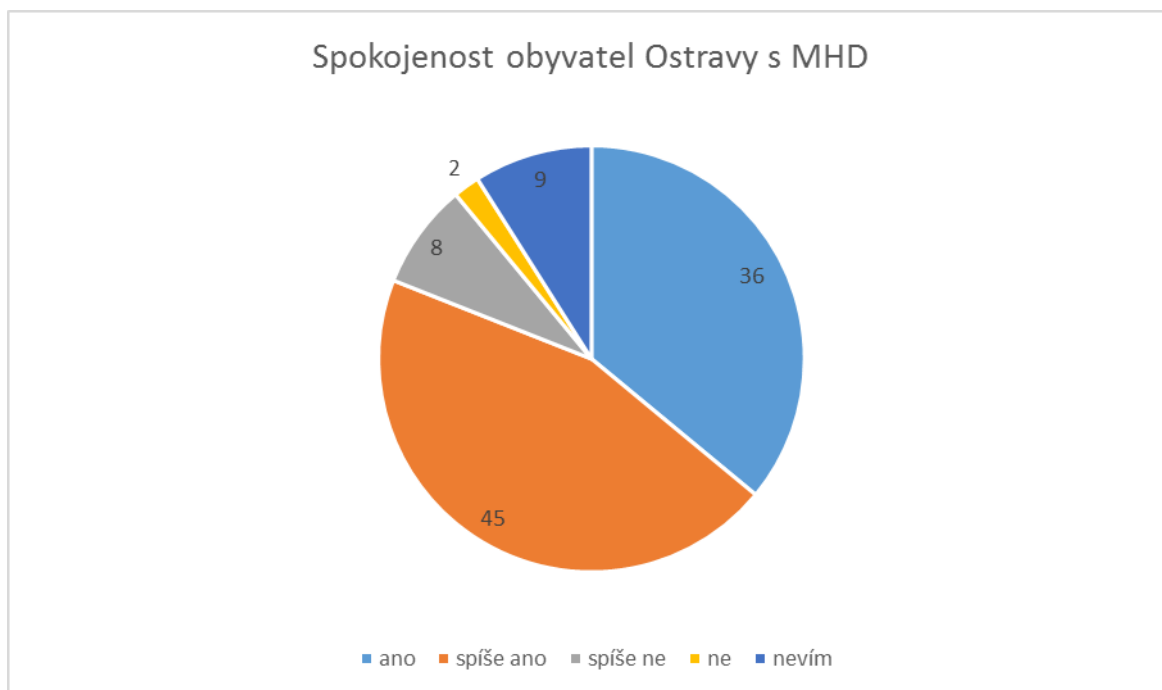
Ve 40 městech z celkem sledovaných 83 měst byli lidé spokojeni s veřejnou hromadnou dopravou. Nejlepších výsledků dosáhlo město Curych, kde 97 % obyvatel bylo spokojeno s veřejnou hromadnou dopravou. Nejvíce nespokojeni obyvatelé jsou ve městě Palermo, celkem 77 % obyvatel je spokojeno s MHD.

Ve městě Ostrava je spokojeno s MHD celkem 81 % obyvatel z toho 36 % velmi spokojeno a 45 % spíše spokojeno. Spíše nespokojeno je 8 % a nespokojeno 2 % obyvatel, 9 % obyvatel neví.



Vize Ostravy do roku 2030 a Strategický plán na období 2017 - 2023

Obrázek 2 Spokojenost obyvatel s MHD



V Ostravě dle Eurobarometru využívá jako hlavní prostředek k přepravě MHD celkem 53 % lidí. V Praze 67 % lidí a například v Paříži 80 % osob.

6

1.3.3 Zdravotnictví

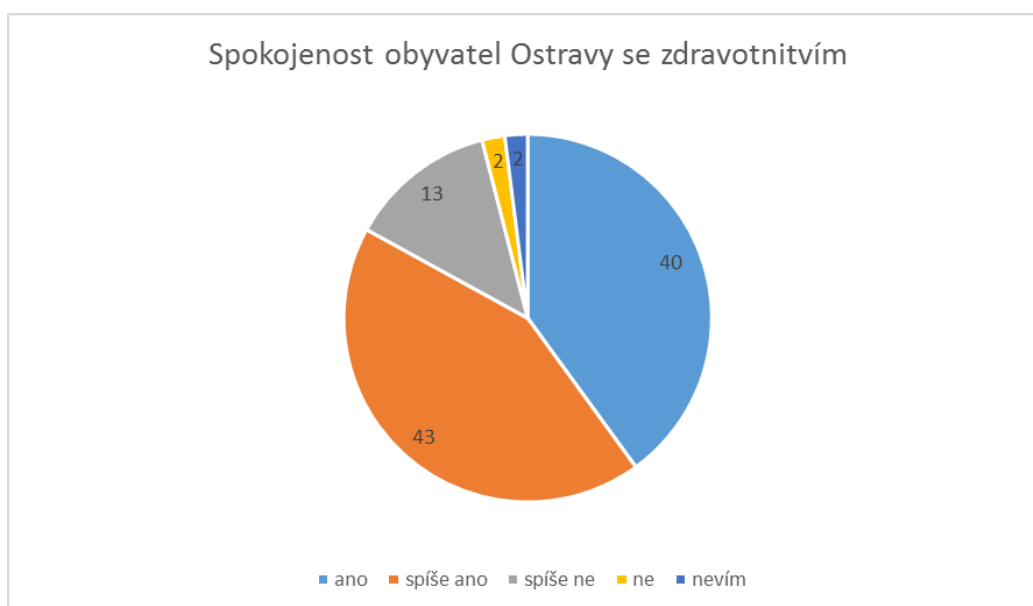
Spokojenost se zdravotnictvím byla u 34 měst vyšší než 80 %. Největší spokojenost byla zaznamenána u obyvatel v Curychu, celkem 97 % obyvatel. Nejméně spokojených obyvatel, celkem 32 % bylo v Aténách a okolí.

V Ostravě je se zdravotnictvím velmi spokojeno 40 % obyvatel, 43 % je spíše spokojeno, 13 % spíše nespokojeno, 2 % obyvatel nespokojeno a 2 % neví.



Vize Ostravy do roku 2030 a Strategický plán na období 2017 - 2023

Obrázek 3 Spokojenost obyvatel se zdravotnictvím



1.3.4 Sportovní infrastruktura

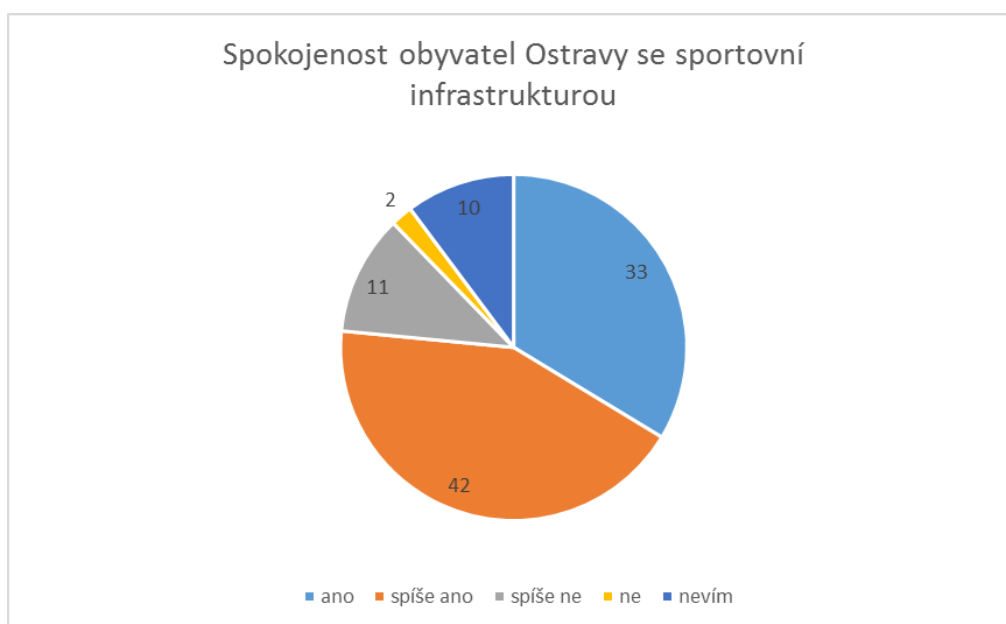
Spokojenost se sportovním vyžitím v Evropských městech je u 34 z nich vyšší než 70 %. 11 měst vykazuje spokojenost vyšší než 80 %. Nejvíce spokojených obyvatel se nachází ve finském městě Oulu, celkem 85 % obyvatel je spokojeno. Nejvíce nespokojených obyvatel je v italském městě Palermo, celkem 61 % je spokojeno se sportovním vyžitím.

Na 14 místě z 83 se umístila Ostrava, kde je se sportovním vyžitím spokojeno celkem 77 % obyvatel. Z toho 32 % velmi spokojeno, 42 % spíše spokojeno. 11 % obyvatel je spíše nespokojeno, 2 % nespokojeno a 10 % neví. Ostrava se zde umístila před Prahou, kde je celkem spokojeno 75 % obyvatel. Velmi malý počet spokojených obyvatel se nachází v Bratislavě, celkem 45 % spokojených obyvatel.



Vize Ostravy do roku 2030 a Strategický plán na období 2017 - 2023

Obrázek 4 Spokojenost obyvatel Ostravy se sportovní infrastrukturou



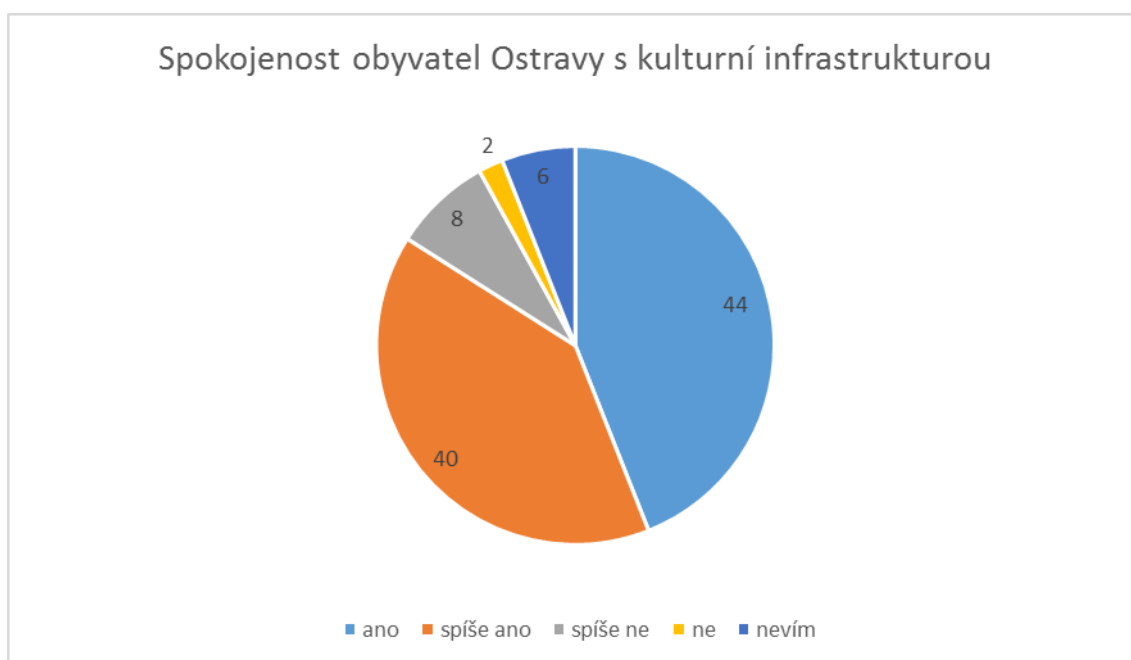
Vize Ostravy do roku 2030 a Strategický plán na období 2017 - 2023

1.3.5 Kulturní infrastruktura (koncertní haly, muzea, divadla, knihovny)

Spokojenost s kulturní infrastrukturou je ve všech městech velká, nejvíce spokojených obyvatel je ve městě Vídeň, celkem 97 % obyvatel. Nejméně spokojení obyvatelé jsou ve městě Valletta a to 34 %. V hlavním městě Praze je spokojeno celkem 90 % obyvatel.

Ve městě Ostrava je s kulturní infrastrukturou spokojeno celkem 88 % z toho 44 % velmi spokojeno a 40 % spíše spokojeno. 8 % obyvatel je spíše nespokojeno, 2 % jsou nespokojeni a 6 % obyvatel neví.

Obrázek 5 Spokojenost obyvatel Ostravy s kulturní infrastrukturou



1.3.6 Školská zařízení

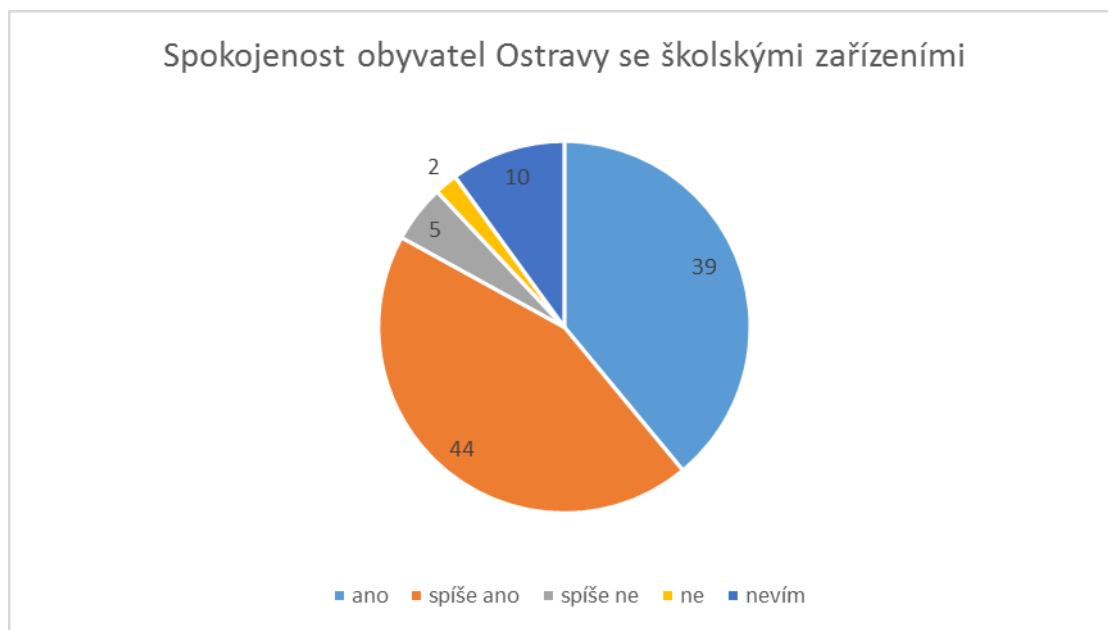
V 75 z 83 sledovaných měst je více než polovina respondentů spokojena se školskými zařízeními v jejich městě. U 15 měst je míra spokojenosti vyšší než 80 %. Nejvíce spokojení obyvatele jsou ve městě Groningen (88 %) a nejméně spokojených obyvatel je ve městě Palermo (43 %).

Město Ostrava se umístilo na 9. místě ze všech 83 měst. Celkem je v Ostravě spokojeno 83 % obyvatel z toho 39 % velmi spokojeno a 44 % spíše spokojeno. 5 % obyvatel je spíše nespokojeno a 2 % obyvatel jsou velmi nespokojeni. 10 % obyvatel neví.



Vize Ostravy do roku 2030 a Strategický plán na období 2017 - 2023

Obrázek 6 Spokojenost obyvatel se školskými zařízeními

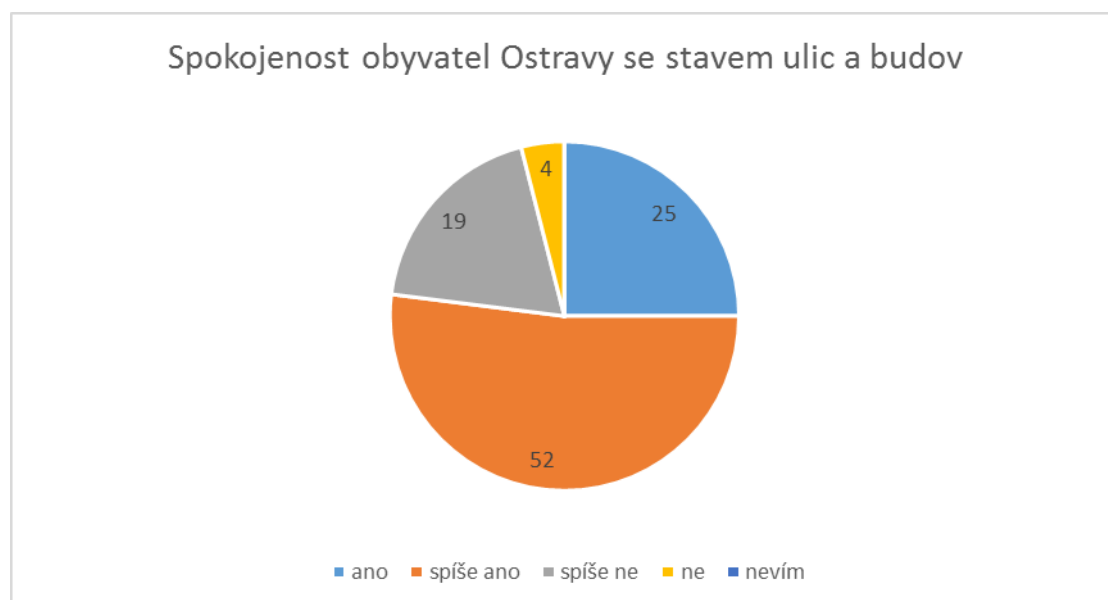


1.3.7 Stav ulic a budov

V 66 městech z 83 je více než polovina obyvatel spokojena. V 17 městech je spokojeno více než 80 % obyvatel. Největší spokojenost byla zaznamenána v Curychu celkem 93 %. Nejméně spokojených obyvatel bylo ve městě Řím a to 20 %.

V Ostravě je se stavem ulic a budov spokojeno 77 % lidí a z toho 25 % velmi spokojeno a 52 % spíše spokojeno. 19 % lidí je spíše nespokojeno a 4 % respondentů jsou nespokojeni.

Obrázek 7 Spokojenost obyvatel se stavem ulic a budov



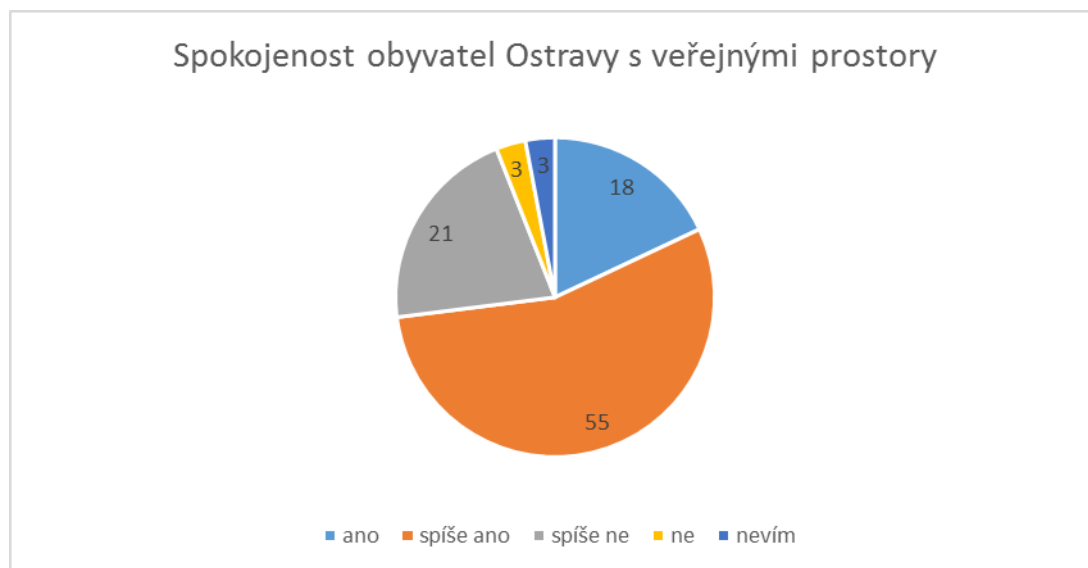
Vize Ostravy do roku 2030 a Strategický plán na období 2017 - 2023

1.3.8 Veřejný prostor (trhy, náměstí, pěší zóny)

Spokojenost s veřejným prostorem je obecně vysoká. Více jak 70 % respondentů je spokojeno v 67 městech. Nejvíce je tomu tak v Rotterdamu, celkem 93 %. Nejmenší spokojenost je v Aténách, celkem 36 %.

Ve městě Ostrava je spokojeno celkem 73 % obyvatel. Z toho 18 % je velmi spokojeno, 55 % je spíše spokojeno, 21 % je spíše nespokojeno, 3 % jsou velmi nespokojeni a 3 % neví. Ostrava se zde ve srovnání umístila ve spodní třetině spokojenosti.

Obrázek 8 Spokojenost obyvatel s veřejnými prostory



1.3.9 Dostupnost maloobchodních prodejen

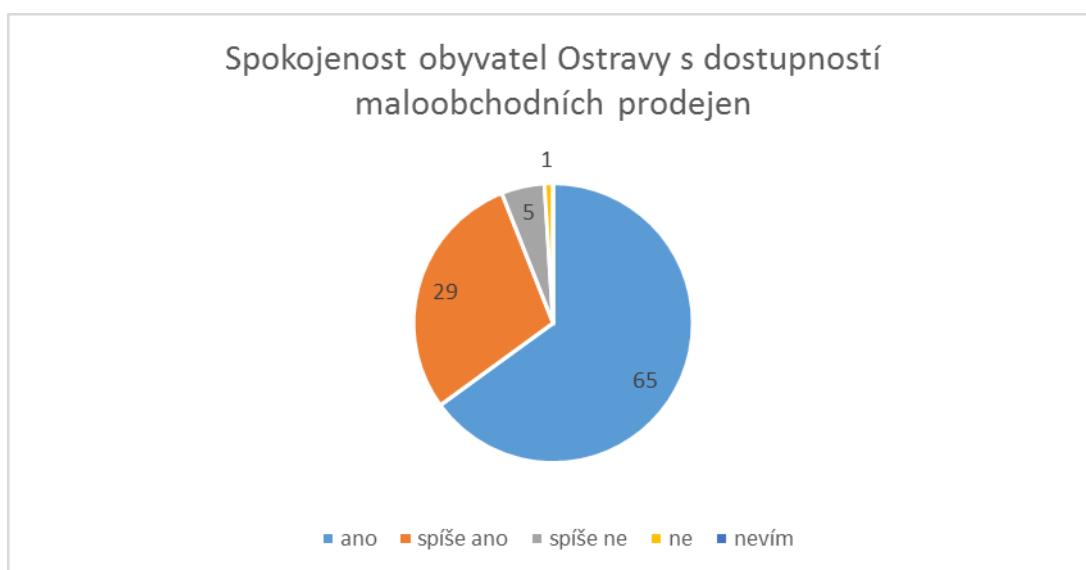
Spokojenost s dostupností maloobchodu je velice vysoká v 17 městech, spokojenost je vyšší než 90 %. Nejvíce spokojených je ve městě Krakow, celkem 95 %. Nejméně spokojených obyvatel je v Madridu, celkem 59 %.

Ostrava se umístila na 8. nejlepším místě ve spokojenosti. Celkem je v Ostravě spokojeno 94 % obyvatel. Z toho 65 % obyvatel velmi spokojeno, spíše spokojeno je 29 %. Spíše nespokojeno je 5 % obyvatel a 1 % je velmi nespokojeno. V Praze je například spokojeno 91 % obyvatel.



Vize Ostravy do roku 2030 a Strategický plán na období 2017 - 2023

Obrázek 9 Spokojenost obyvatel Ostravy s dostupností maloobchodních prodejen



1.3.10 Pracovní příležitosti

Respondenti byli dotazováni, zda souhlasí či nesouhlasí s tvrzením „Najít práci v jejich městě je snadné“. Ve většině měst respondenti s tvrzením nesouhlasí. Nejvíce souhlasných odpovědí bylo zaznamenáno ve městě Praha, kde celkem 72 % respondentů s tvrzením souhlasí. Nejvíce nesouhlasných odpovědí bylo ve městě Palermo, kde s tvrzením nesouhlasí celkem 96 %.

Ve městě Ostrava souhlasí celkem 19 % respondentů. Z toho 6 % velmi souhlasí, 13 % spíše souhlasí. Celkem 75 % obyvatel s tvrzením nesouhlasí, z toho spíše nesouhlasí 42 % a 33 % velmi nesouhlasí a 6 % neví.

Obrázek 10 Jak snadné je najít v Ostravě práci?



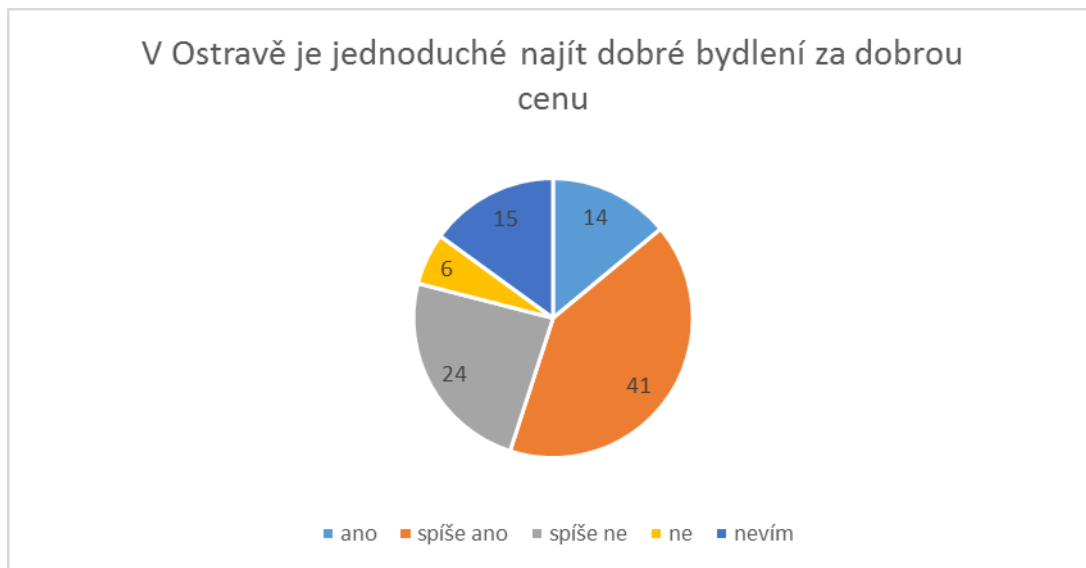
Vize Ostravy do roku 2030 a Strategický plán na období 2017 - 2023

1.3.11 Bydlení

Respondenti odpovídali na otázku, zda souhlasí s tvrzením: „Je jednoduché najít dobré bydlení za odpovídající cenu?“. Největší počet souhlasných odpovědí byl zaznamenán ve městě Oulu a to celkem 71 %. Největší počet nesouhlasných odpovědí byl ve městě Paříži, celkem 95 %.

Ve městě Ostrava s tvrzením souhlasí celkem 55 % obyvatel, z toho 14 % velmi souhlasí, 41 % spíše souhlasí. Celkem 30 % obyvatel s tvrzením nesouhlasí, z toho 24 % spíše nesouhlasí a 6 % velmi nesouhlasí. 15 % obyvatel neví. Ostrava se umístila mezi nejlepšími 15 městy.

Obrázek 11 V Ostravě je jednoduché najít dobré bydlení za dobrou cenu



1.3.12 Integrace cizinců

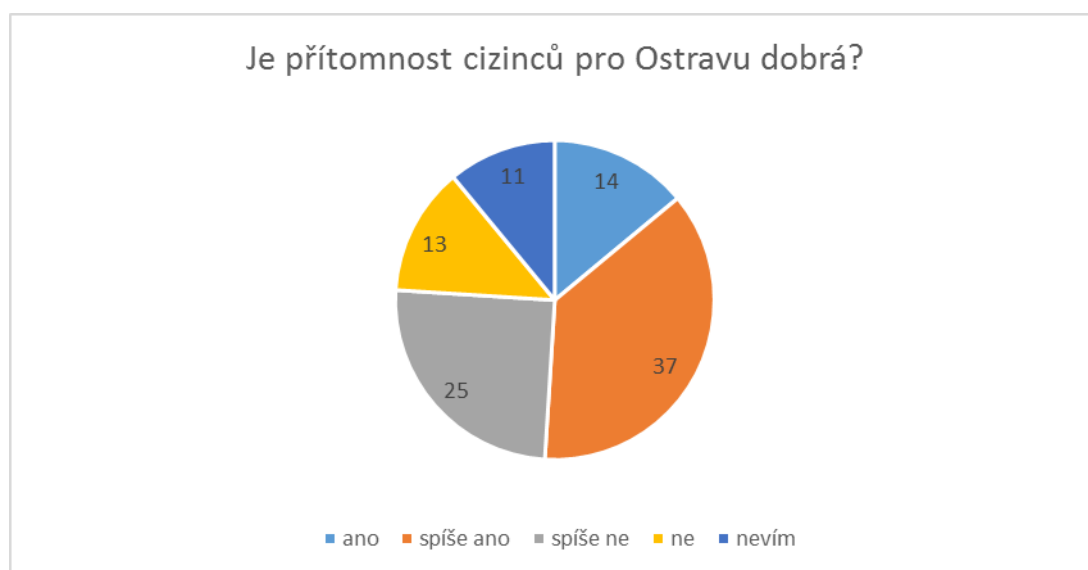
Respondenti byli dotazováni a dvě skutečnosti. První: „Je přítomnost cizinců pro Vaše město dobrá?“ a druhá: „Jsou cizinci žijící ve Vašem městě dobře integrováni?“. S tvrzením, že přítomnost cizinců je pro jejich město dobrá, souhlasí nejvíce ve městě Cluj Napoca, s tvrzením souhlasí 91 %. Nejvíce nesouhlasných tvrzení bylo zaznamenáno ve městě Istanbul, celkem 55 %.

Ostrava se umístila na 8. nejhorším místě. S tvrzením v Ostravě souhlasí 51 % osob. Nesouhlasí 38 % osob. 11 % osob neví.



Vize Ostravy do roku 2030 a Strategický plán na období 2017 - 2023

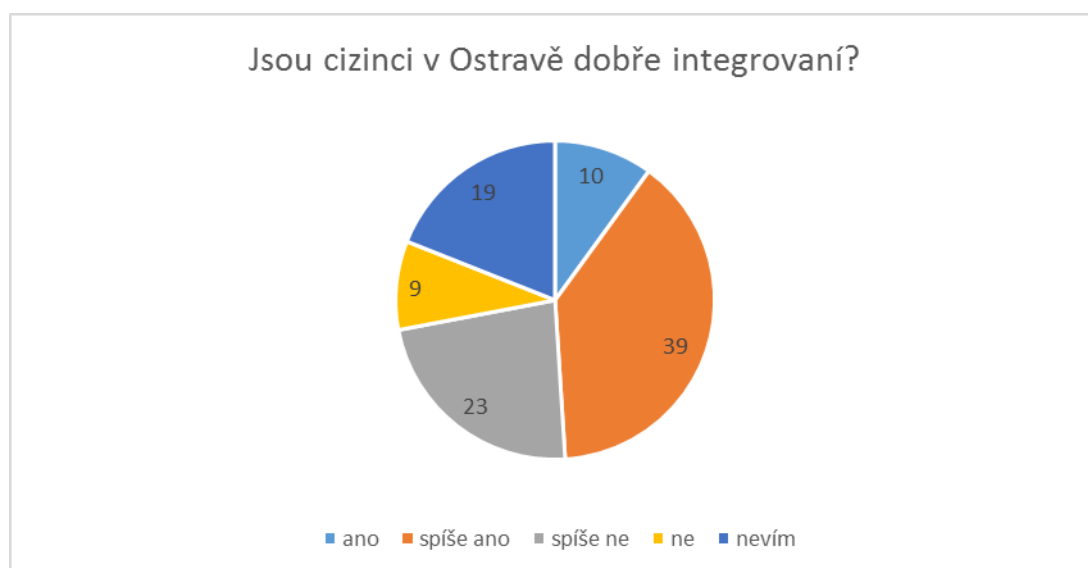
Obrázek 12 Je přítomnost cizinců pro Ostravu dobrá?



Druhé tvrzení, že se cizinci ve městě dobře integrovali, získalo nejvíce souhlasů ve městě Zagreb, celkem 77 %. Nejvíce nesouhlasných odpovědí bylo ve městě Atény, celkem 76 %.

S tvrzením ve městě Ostrava souhlasí 49 % a nesouhlasí 32 % obyvatel. 19 % obyvatel neví.

Obrázek 13 Jsou cizinci v Ostravě dobře integrování?



1.3.13 Bezpečnost

V 52 z 83 měst se nadpoloviční většina lidí cítí bezpečně. Nejbezpečněji se lidé cítí v Curychu, celkem 97 % osob s tvrzením souhlasí. Nejméně bezpečně se lidé cítí v Aténách, celkem s tvrzením nesouhlasí 63 % lidí.

Ostrava se umístila 10. nejhorším místě. Celkem 55 % osob s tvrzením souhlasí a 44 % osob s tvrzením nesouhlasí a 1 % neví.



Obrázek 14 Ve městě, kde žiji, se cítím bezpečně

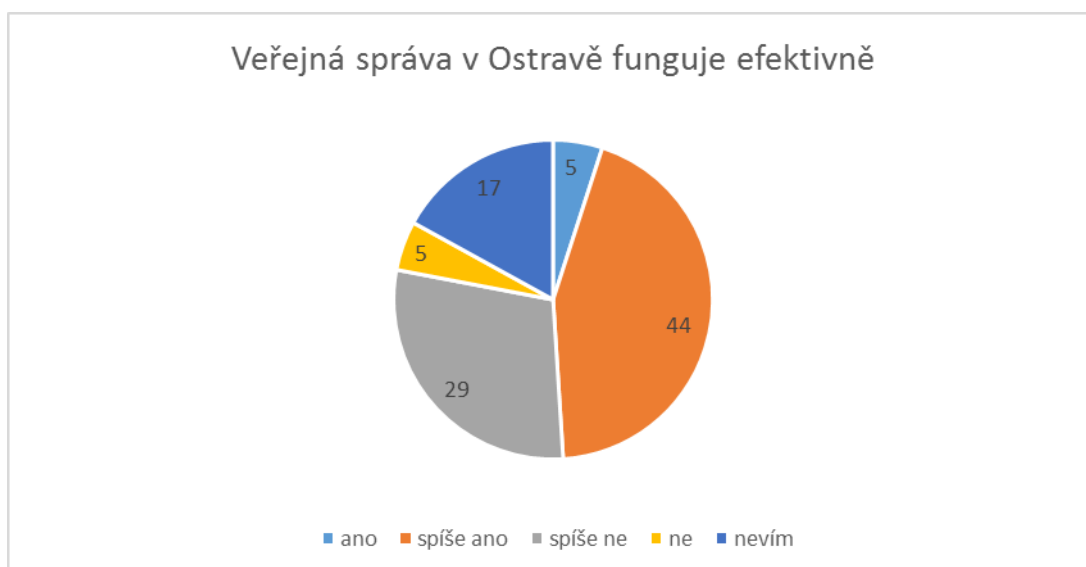


1.3.14 Veřejná správa

Respondenti vyjadřovali svůj souhlas popř. nesouhlas s tvrzením, že: „Ve městě veřejná správa funguje efektivně“. S tvrzením souhlasí nejvíce osob v Lucemburku, celkem 80 %. Nejvíce nesouhlasných odpovědí bylo zaznamenáno v Palermu, celkem 77 %.

V Ostravě souhlasí s tvrzením celkem 49 % a nesouhlasí 34 % a 17 % dotazovaných neví.

Obrázek 15 Veřejná správa v Ostravě funguje efektivně



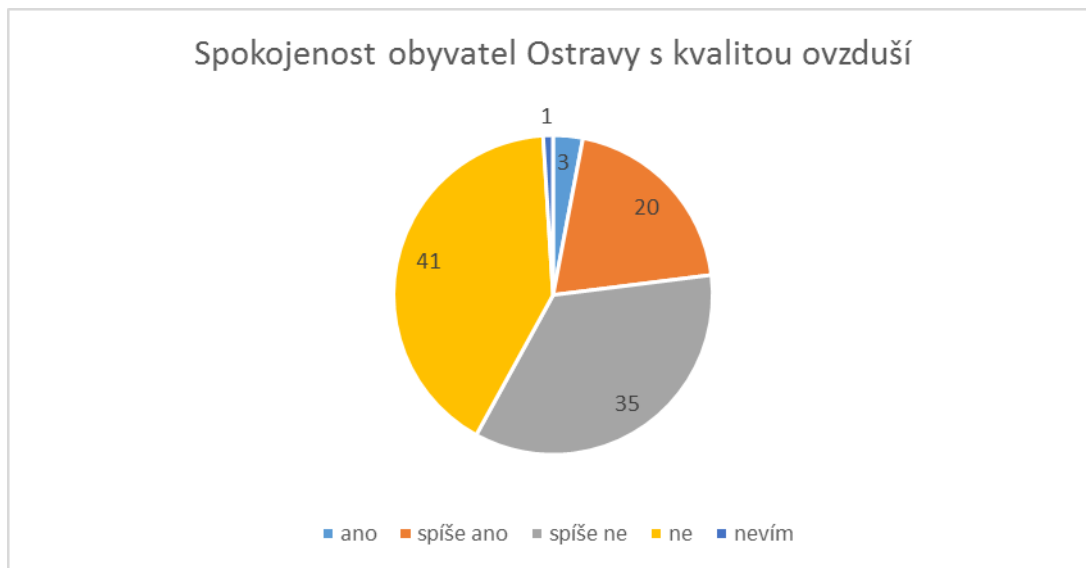
Vize Ostravy do roku 2030 a Strategický plán na období 2017 - 2023

1.3.15 Kvalita ovzduší

V 62 městech z celkového počtu 83 byla více než polovina obyvatel s kvalitou ovzduší spokojena. Nejvíce spokojených obyvatel bylo v Rostoku, celkem 94 %. Nejméně spokojených obyvatel s kvalitou ovzduší bylo v Krakově, celkem 83 %.

Druhý největší počet nespokojených obyvatel s kvalitou ovzduší byl ve městě Ostrava, celkem 76 %. Spokojeno s kvalitou ovzduší zde bylo pouze 23 % dotazovaných. Ve srovnání s rokem 2012 zaznamenala Ostrava o 17 % více pozitivních odpovědí.

Obrázek 16 Spokojenost obyvatel Ostravy s kvalitou ovzduší



1.3.16 Úroveň hluku

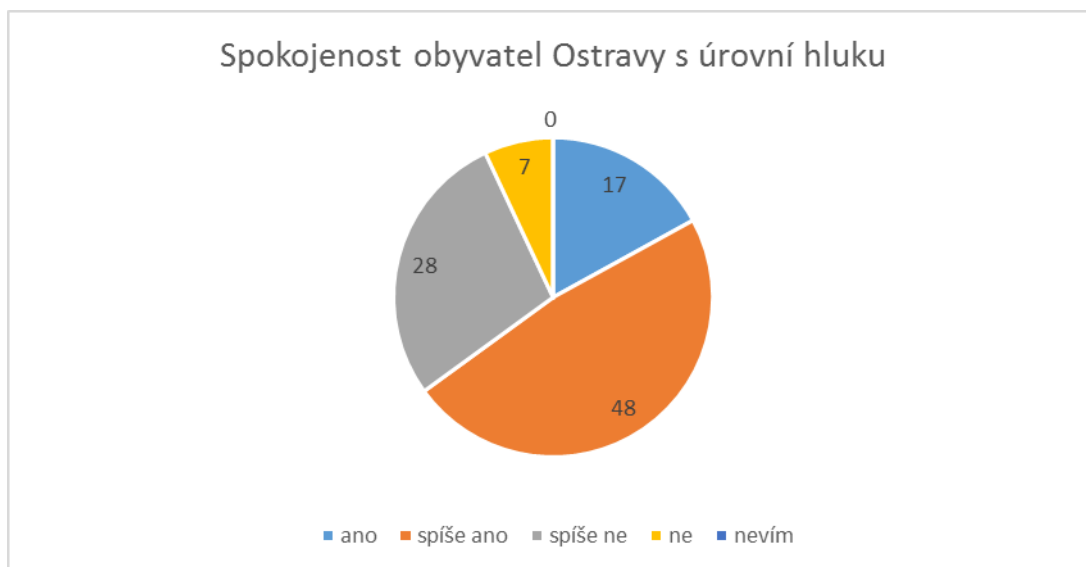
Nejvíce spokojení obyvatele s úrovní hluku jsou ve městě Oulu, celkem 88 %. Nejméně spokojení obyvatele s úrovní hluku jsou ve městě Istanbul, celkem 72 %.

V Ostravě je s úrovní hluku spokojeno celkem 65 % obyvatel a nespokojeno celkem 35 % obyvatel. Ve srovnání s rokem 2012 došlo u města Ostravy o 14 % nárůst pozitivních odpovědí, což je nejvíce ze všech sledovaných měst.



Vize Ostravy do roku 2030 a Strategický plán na období 2017 - 2023

Obrázek 17 Spokojenost obyvatel s úrovní hluku

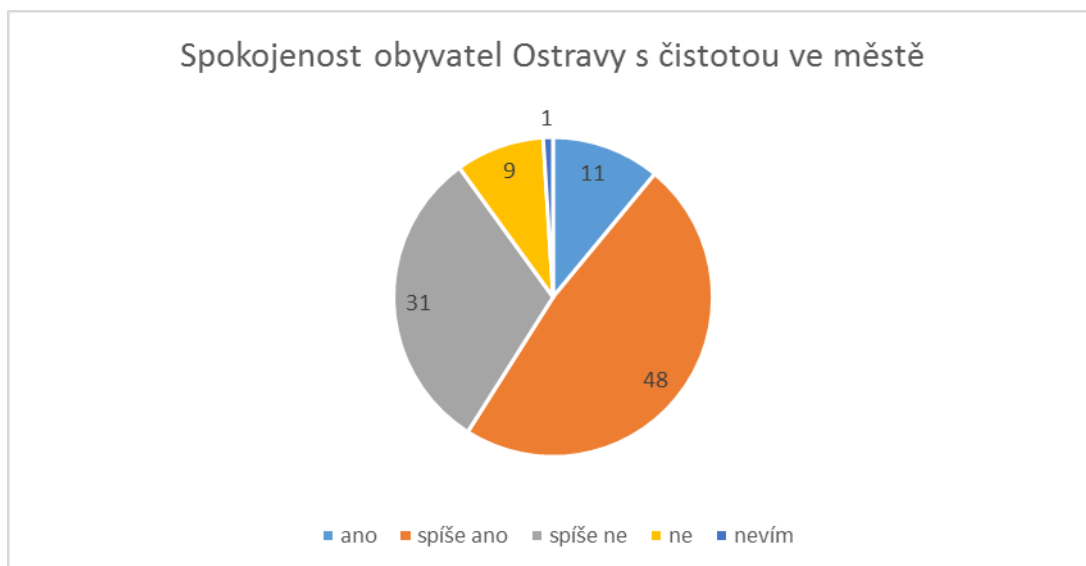


1.3.17 Čistota

V 60 městech je s čistotou spokojena nadpoloviční většina obyvatel. Nejvíce spokojených obyvatel s čistotou ve městě je v Lucemburku, celkem 95 %. Nejvíce nespokojených obyvatel s čistotou je ve městě Palermo, celkem 92 %.

V Ostravě je s čistotou ve městě spokojeno celkem 59 % obyvatel a 40 % nespokojeno a 1 % neví. V Ostravě bylo oproti roku 2012 zaznamenáno o 15 % více pozitivních odpovědí.

Obrázek 18 Spokojenost obyvatel Ostravy s čistotou ve městě



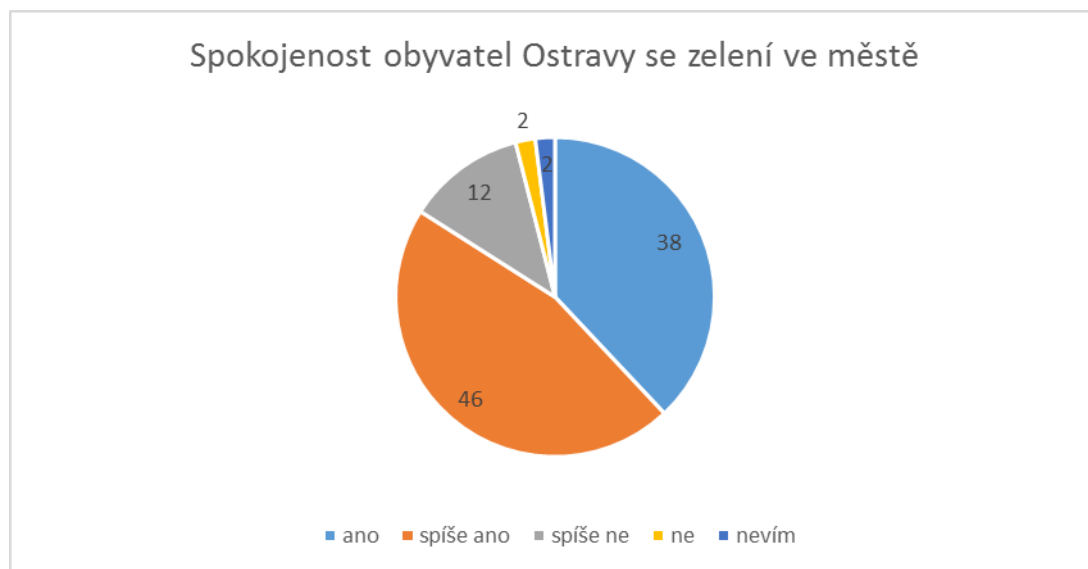
Vize Ostravy do roku 2030 a Strategický plán na období 2017 - 2023

1.3.18 Zeleň ve městě

Nejvíce spokojených s městskou zelení jsou ve městě Malme, celkem 97 % obyvatel. Nejvíce nespokojených obyvatel je ve městě Atény, celkem 70 %.

V Ostravě je s městskou zelení spokojeno celkem 84 % obyvatel a nespokojeno celkem 14 % obyvatel, 2 % neví. V Ostravě oproti roku 2012 došlo k nárůstu spokojenosti s městskou zelení o 12%.

Obrázek 19 Spokojenost obyvatel Ostravy se zelení ve městě



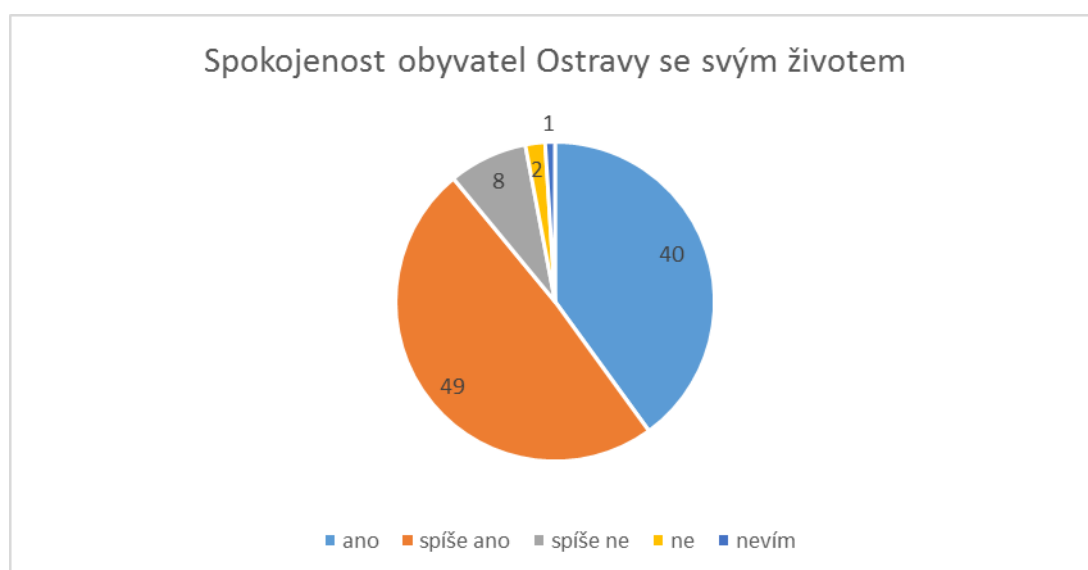
18

1.3.19 Celková spokojenost s životem

Nejvíce spokojených obyvatel se svým životem jsou ve městě Oslo, celkem 98 %. Nejméně spokojených obyvatel je ve městě Atény, celkem 60 %.

V Ostravě je se svým životem spokojeno celkem 89 %, nespokojených je 10 % obyvatel a 1 % neví.

Obrázek 20 Spokojenost obyvatel se svým životem



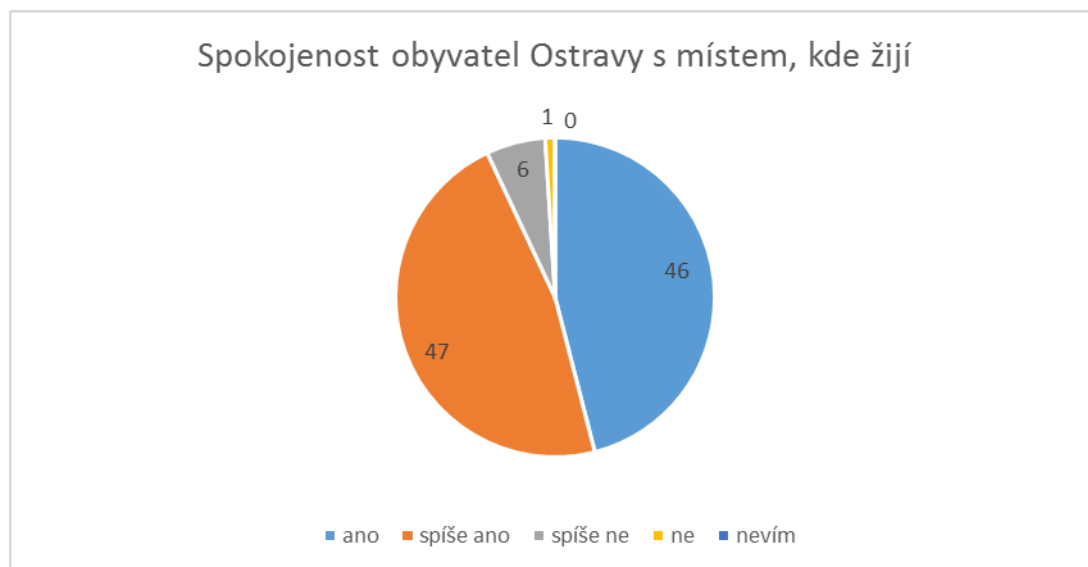
Vize Ostravy do roku 2030 a Strategický plán na období 2017 - 2023

1.3.20 Spokojenost s místem, kde lidé žijí

Nejvíce spokojených lidí s místem, kde žijí je v Curychu, celkem 99 % osob. Nejméně spokojení obyvatelé s místem života jsou v Aténách, celkem 63 %.

V Ostravě je spokojeno celkem 93 % osob a 7 % je nespokojeno. Ve srovnání s rokem 2012 je s místem života spokojeno v Ostravě o 6 % více.

Obrázek 21 Spokojenost obyvatel Ostravy s místem, kde žijí



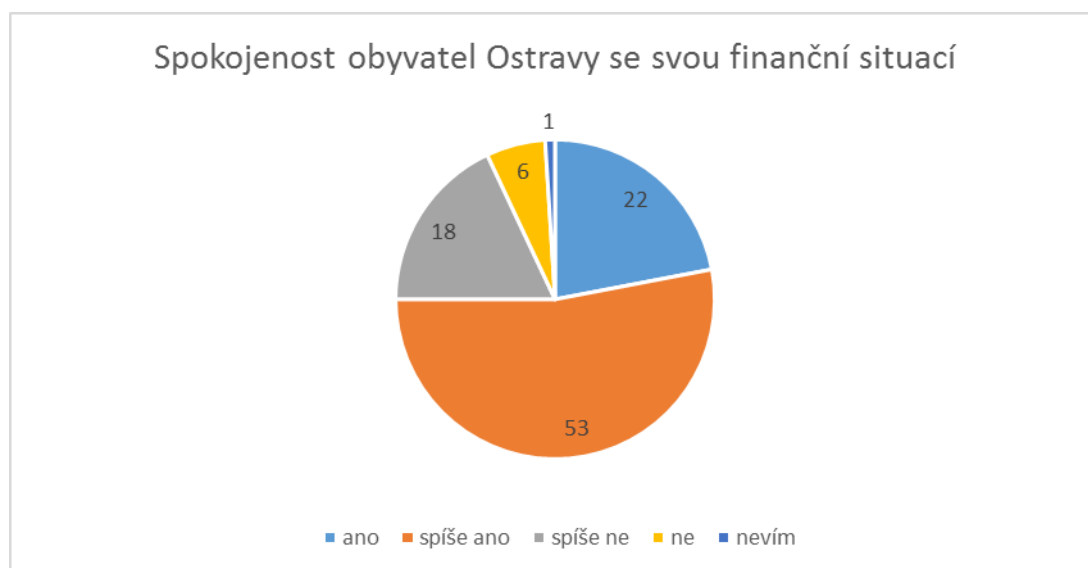
19

1.3.21 Finanční situace

Nejvíce spokojeni obyvatelé se svou finanční situací je ve městě Curych, celkem 92 %. Nejméně spokojeni obyvatelé jsou ve městě Atény, celkem 33 %.

Ve městě Ostrava je se svou finanční situací spokojeno celkem 75 %. Nespokojeno je celkem 24 % osob a 1 % neví.

Obrázek 22 Spokojenost obyvatel Ostravy se svou finanční situací



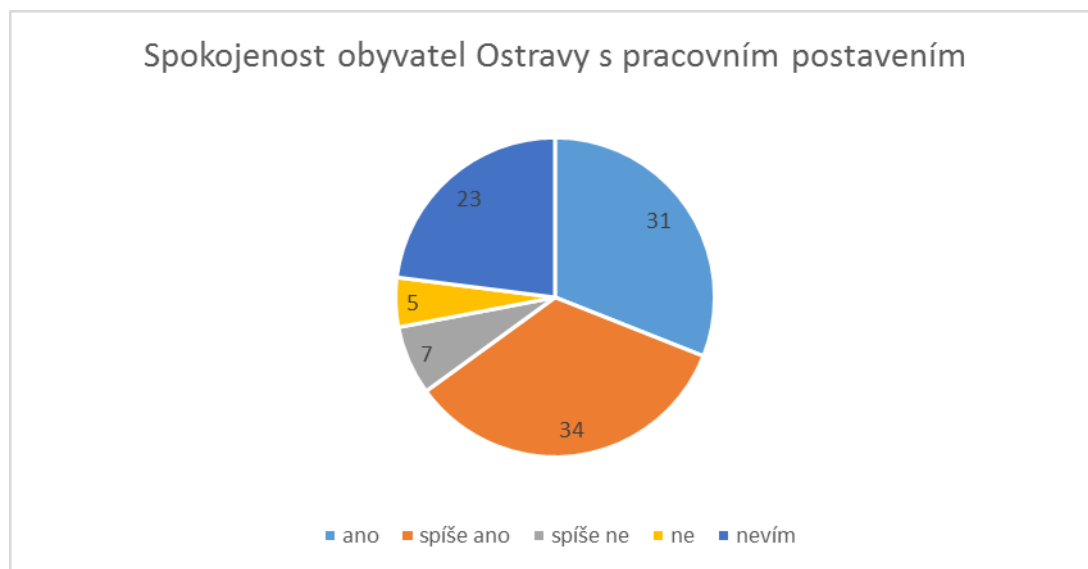
Vize Ostravy do roku 2030 a Strategický plán na období 2017 - 2023

1.3.22 Pracovní postavení

Nejvíce spokojeni lidé se svým pracovním postavením jsou v Grazu, celkem 85 %. Nejméně spokojeni obyvatelé jsou ve městě Atény, celkem 45 %.

Ve městě Ostrava je se svým pracovním postavením spokojeno celkem 65 % a nespokojeno celkem 12 % a 23 % neví.

Obrázek 23 Spokojenost obyvatel Ostravy se svým pracovním postavením



20

1.3.23 Tři nejdůležitější faktory spokojeného života

Tři nejdůležitější faktory pro spokojený život ve městě podle Ostravanů:

- Kvalita ovzduší (76 %)
- Nezaměstnanost (71 %)
- Bezpečnost (38 %)

Zdroj informací: Flash Eurobarometer 419, Quality of Life of European cities 2015

Odkaz: http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/studies/pdf/urban/survey2015_en.pdf



2 OSTRAVA V EVROPSKÉM REGIONÁLNÍM SROVNÁNÍ

2.1 Vstupní informace o kohezní zprávě

6. Kohezní zpráva je analytickou zprávou o stavu Evropské Unie mapující regionální a územní rozdíly a trendy v EU. Kohezní zpráva je primárně soustředěná na regiony soudržnosti, ostravská aglomerace nicméně tvoří významné jádro Moravskoslezska, zastupuje většinu obyvatel i ekonomické výkonnosti, proto má v mezinárodním srovnání smysl podívat se na kontext Ostravy i v kontextu celého kraje.

6. Zpráva Evropské unie o hospodářské, sociální a územní soudržnosti (6. Kohezní zpráva) byla vydána při zahájení sedmiletého programového období Evropských strukturálních a investičních fondů na období 2014 – 2020. Startovací pozice nového programového období byla značně odlišná od předchozího v roce 2007. Už v roce 2008 vypukla světová finanční krize, která silně dolehla i na země Evropské unie. Silně vzrostlo veřejné zadlužení, řadě lidem poklesly příjmy, nezaměstnanost vzrostla na nejvyšší míry v porovnání s posledními dvaceti lety, stejně jako míra chudoby a sociálního vyloučení. Mezi jednotlivými regiony v Evropě se významně zvýšily rozdíly v mírách zaměstnanosti a nezaměstnanosti.

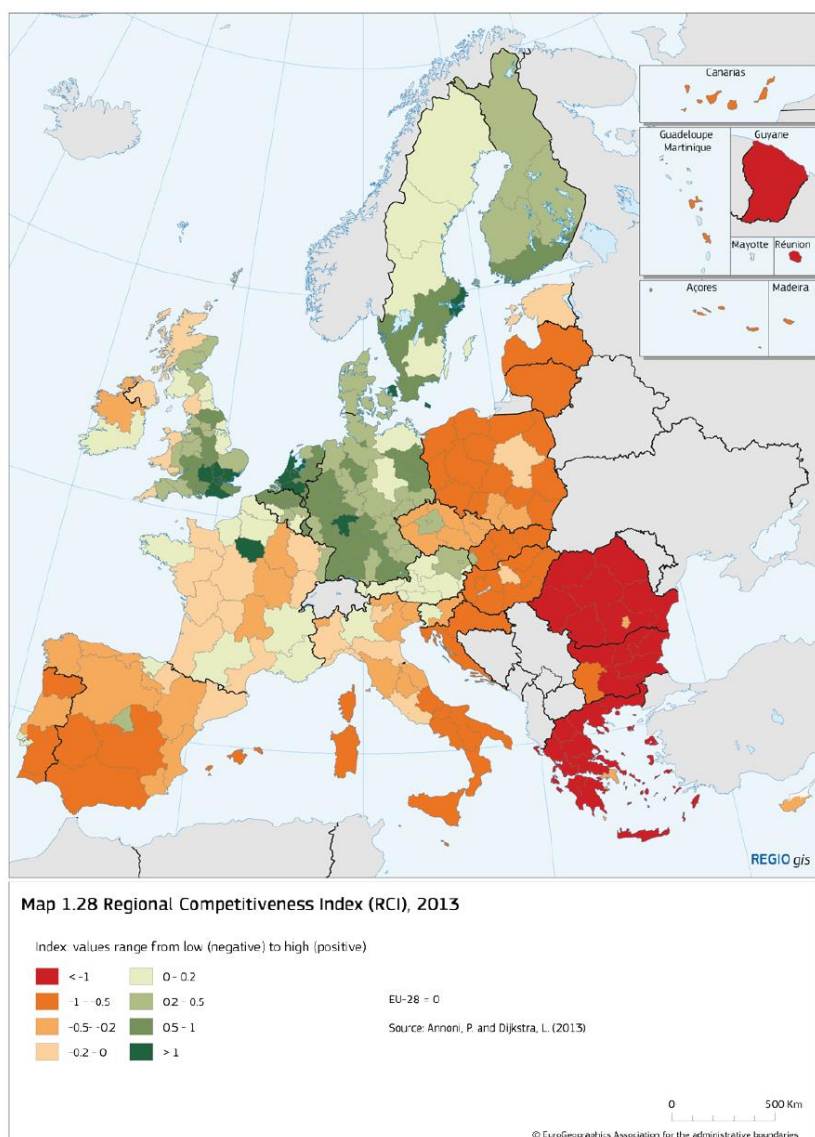
2.2 Hlavní zjištění k regionu soudržnosti Moravskoslezsko

- Moravskoslezský region, resp. ostravská aglomerace, patří i po 12-ti letech členství v Evropské unii mezi regiony průměrným HDP na obyvatele nižší, než je 75 % průměru EU.
- Ve srovnání mezi ostatními tzv. „regionálním indexem konkurenceschopnosti“, se regiony v Česku umístily v průměru mezi zeměmi Evropské unie.
- V kontextu Evropy byl procentuální úbytek obyvatel v Moravskoslezsku za období 2001 – 2011 mezi nejnižšími ve střední Evropě, ještě výraznější vystěhování obyvatel byli svědky ve východním Německu, v Portugalsku, pobaltských zemích na jihovýchodě EU, v Rumunsku, Bulharsku, Maďarsku.
- Průměrná očekávaná délka života je nižší na východě Evropy, než na západě Evropy. Česko a Moravskoslezsko v tomto ukazateli dlouhodobě zaostávají za „staršími“ členy EU. Úmrtnost novorozenat je naopak v Česku i v regionu jedna z nejnižších v Evropě.
- Míra nezaměstnanosti je v EU spíše nadprůměrná, hůře jsou na tom jižní evropské státy, pobaltské státy, i velká část regionů zemí Visegrádské čtyřky.
- Vzdělanost v Česku měřená podílem vysokoškolských obyvatel nad 25 let, je, nepočítáme-li hlavní město Prahu, v horší polovině mezi rovnávanými regiony.
- Na druhou stranu, Česko, i Moravskoslezský kraj, má jeden z nejnižších podílů obyvatel pouze se základním vzděláním. Česko je v evropském srovnání výrazně úspěšné v minimálním počtu žáků opouštějících předčasně vzdělávací proces. Míra gramotnosti obyvatel je v Evropě nadprůměrná.
- Česko se mezi zeměmi Evropské unie řadí mezi nejméně zasažené i ohrožené chudobou domácností. Moravskoslezsko je v tomto ohledu v kontextu Česka, ohroženější v Česku už je jen region soudržnosti Severozápad.
- V průzkumu kvality veřejných institucí dlouhodobě Česko, a v jeho kontextu ještě hůře, dopadá region Moravskoslezsko. Kvalita veřejných institucí je v kontextu EU podprůměrná, srovnatelná s regiony střední Evropy, hodnocená lépe ve srovnání s Bulharskem, Rumunskem nebo jižní Itálií.



Vize Ostravy do roku 2030 a Strategický plán na období 2017 - 2023

Obrázek 24 Regionální index konkurenceschopnosti, 2013



- Region je stále propojenější s evropskými zeměmi. Železniční a automobilové napojení na silniční síť v Evropě se v průměru zrychlily a zkvalitnily.
- Obyvatelé regionu mají ve srovnání s vyspělými státy méně domácností připojených na rychlý internet.
- Česko i kraj jsou mnohem méně ohroženy zásahem klimatických změn, než státy jižní Evropy nebo například Irsko.
- Kraj v kontextu EU patří k regionům s nejhůře znečištěným ovzduším, na kterém se podílí nadprůměrně i v kontextu EU, emise z dopravy. Srovnatelně špatně jsou na tom průmyslové regiony a města na severu Itálie, v Rumunsku a samozřejmě v Polsku, které má v Dolním Slezsku velmi silný vliv na kvalitu ovzduší v Ostravě.
- Česko, i region, je v EU podprůměrné ve využívání alternativních zdrojů energie.

Zdroj informací: Sixth Cohesion report on economic, social and territorial cohesion, July 2014

Odkaz: http://ec.europa.eu/regional_policy/cohesion_report



3 VYBRANÁ ZAHRANIČNÍ MĚSTA A JEJICH STRATEGICKÉ PLÁNOVÁNÍ

3.1 Bilbao (Španělsko)

3.1.1 Bilbao - o městě

Bilbao je největší město autonomní oblasti Baskicko ve Španělsko a hlavní město provincie Biskajsko (Bizkaia). Bilbao leží v Biskajském zálivu na řece Nervión v nadmořské výšce jen 19 m. n. m. Rozloha města je 41,6 km² a žije zde více než 345 tisíc obyvatel. Bilbao má dva oficiální jazyky, kterými jsou španělština a baskičtina. Oba jazyky jsou používány ve veřejné správě a veřejných službách a stále více i v každodenním životě. Nachází se zde důležitá dopravní infrastruktura, která propojuje Bilbao s hlavními městy v Evropě pomocí lodní, letecké, ale i pozemní komunikace. Město bylo založeno v roce 1300 a stalo se hlavním centrem socioekonomického rozvoje a má významný vliv na modernizaci území.

Bilbao oficiálně založil 15. června roku 1300 Diego López de Haro na místě původní rybářské osady. Tato oblast profitovala zejména ze své výhodné polohy u ústí řeky Nervión a blízkosti přístavu. Po založení města následoval velice rychlý ekonomický, sociální a územní rozvoj, zejména díky obchodu, pořádání pravidelných trhů a železu. V průběhu 15. a 16. století Bilbao posílilo svou obchodní pozici a stalo se nejvýznamnějším hospodářským centrem v oblasti Biskajského zálivu. Díky ekonomickému růstu došlo také k výraznému nárůstu obyvatelstva a zvětšení rozlohy města. V roce 1511 byl založen Konzulát v Bilbao, který byl v následujících třech stoletích nejvlivnější institucí ve městě. Díky založení Konzulátu se Bilbao stalo hlavním přístavem v Biskajském zálivu. Po roce 1875 nastala éra nebývalého rozvoje, který byl založen na nedalekých dolech, obchodu a přístavu. V této době se Bilbao stalo známé díky železu a oceli a odvětví stavby lodí, které se staly hlavním motorem ekonomického růstu.

Na počátku 20. století bylo Bilbao hospodářským motorem Baskicka a jedním z nejdůležitějších měst ve Španělsku. Nicméně v průběhu 20. století zasáhla město řada událostí, jako byly občanská válka, diktatura či hospodářská krize železného a ocelového průmyslu. Tyto události měly vliv na ekonomický vývoj města, a proto se Bilbao rozhodlo k restrukturalizaci průmyslu. Od konce 20. století se město zaměřuje na proměnu z průmyslového města na město kultury a služeb. Byla zde postavena řada moderních staveb, které navrhli světoznámí architekti. Mezi turisticky nejzajímavější stavbu patří Guggenheimovo muzeum, které bylo otevřeno v roce 1997. Jedná se o muzeum moderního umění, které se nachází v blízkosti loděnic a doků a svým tvarem připomíná loď. Každoročně toto muzeum navštíví miliony turistů.

3.1.2 Bilbao - strategické plánování

Přípravu a zejména implementaci strategie pro metropolitní oblast města Bilbao má od roku 1991 na starosti Asociace Bilbao Metropoli-30, která sdružuje subjekty místní samosprávy, vzdělávací organizace a univerzitu, klíčové reprezentanty místního průmyslu, neziskové organizace, sportovní organizace a další relevantní aktéry (nyní více než 130 lokálních subjektů + řada dalších spolupracujících mezinárodních organizací). Příprava strategií a její implementace je realizována velmi participativním způsobem. Pro léta 1991 - 1999 byl zpracován plán strategické regenerace, pro léta 2000 - 2010 následoval plán vytvoření globálního města a v roce 2011 započala práce na přípravě strategie pro období do roku 2030. V rámci přípravy a implementace strategie proběhla řada aktivit, které měly významným způsobem vše podpořit. Jednalo se např. o konference, vzdělávací akce, zpracování studií a analýz, diseminační akce a další.



Vize Ostravy do roku 2030 a Strategický plán na období 2017 - 2023

Novou strategii pro období do roku 2030 se vine hlavní myšlenka **posílení sociálních hodnot a role profesionálů, kteří dokáží vytvářet nové nápady a realizovat klíčové projekty**. Z hlediska koncepce celé strategie se jedná o pokračování úspěšného modelu, který byl zaměřen zejména na tvorbu klíčových podmínek a infrastruktury za účelem posílení konkurenceschopnosti a kvality života dané oblasti.

Dřívější plán zaměřený **proces revitalizace a restrukturalizace** (1991 - 1999) dokázal významným způsobem zvýšit kvalitu fyzické infrastruktury a změnit strukturu průmyslu a současně najít využití pro již nepotřebných objektů a území. Jedním ze symbolů úspěšné přeměny města je např. v roce 1997 otevření pobočky Gugenheimova muzea navržené světově uznávaným architektem Frankem Gherym, které významným způsobem změnilo tvář a vnímání města (zajímavostí například je, že v architektuře se pro stavbu, která významně změní ráz a vnímání města, vžil pojem "Bilbao efekt").

Následující plán pro období 2000 - 2010 byl založen na třech základních elementech. Jednalo se o podporu **znalostí a rozvoj obyvatel**, tvorbu **inteligentní infrastruktury** (internet, IT systémy, podpora infrastruktury pro vědu a výzkum, atd.) a zvýšení **kvality veřejného prostoru** (důraz na kvalitu životního prostředí, kvalitu staveb, zlepšování podmínek pro život, atd.). V rámci plánu byla definována řada klíčových a na ně navazujících komplementárních projektů, které byly v dané době skutečně realizovány (např. výstavní a kongresové zázemí, regenerace některých starých částí města, vyčištění a úprava nábřeží, budování zázemí pro kulturní a sportovní akce a další). Díky tomuto v roce 2010 Bilbao představovalo město s významným zastoupením inovativního průmyslu, vyspělou infrastrukturou a řadou pro obyvatele a i turisty atraktivních míst.

Další strategie pro období do roku 2030 významným způsobem sází na tvorbu sociálního kapitálu a jejím motem je "**Od infrastruktury k hodnotám**". Mezi klíčové oblasti, na které se strategie zaměřuje, patří **vzdělávací systém, posílení smyslu pro loajalitu s komunitou, lákání talentů, sociální péče a podpora místních firem**. Významnými principy, které se celou strategií prolínají, patří hlavně zdůraznění potřeby dlouhodobého přemýšlení a plánování, úloha města jako sdíleného prostoru, předvídání budoucích změn, zacílení se na klíčové projekty a činnosti, podpora spolupráce mezi stakeholders, či dosažení globální konkurenceschopnosti města a celé oblasti. Mezi klíčové projekty daného období patří další investice v podobě rozvoje univerzitních a výzkumných areálů, přestavba a úprava některých částí města, další budování dopravní infrastruktury a další.

3.2 Detroit (USA)

3.2.1 Detroit - o městě

Detroit se nachází v jihovýchodním Michiganu na řece Detroit mezi Huronským a Erijským jezerem. Je největším městem ve státě Michigan, a donedávna byl také jedním z největších měst v zemi. Rozloha města je 370 km² a žije zde již jen přibližně 700 tisíc obyvatel. V období největší prosperity města, zde žilo více než 1,5 milionu lidí. Detroit se vyznačuje vysokým podílem černošského obyvatelstva a velkým počtem opuštěných domů a vylidněných čtvrtí a také vysokou kriminalitou. Město Detroit bývá také považováno za centrum amerického automobilového průmyslu.

Detroit byl založen francouzským důstojníkem Antoine de La Mothe Cadillac v roce 1701 za účelem ochrany francouzského obchodu s kožešinou. V roce 1760 převzali velení nad Detroitem Britové. V této době byl Detroit centrem obchodu s kožešinami v oblasti Velkých jezer. V roce 1796 se Detroit dostává pod nadvládu USA. V průběhu 19. století byl vyhlášen městem a zaměřil se na průmyslovou výrobu, zejména výrobu kamen a sporáků, ale i na stavbu lodí, tabákový průmysl, léky, železniční vagóny apod. Zásadním obdobím v historii města bylo 20. století, kdy byla založena řada automobilových společností. První byla založena v roce 1903 Ford Motor Company, následovala



Vize Ostravy do roku 2030 a Strategický plán na období 2017 - 2023

společnost General Motors (GM) a v roce 1925 společnost Chrysler. S rozvojem automobilového průmyslu prudce rostl i počet obyvatel a město se rozrůstalo. Nicméně v 30. letech přišla hospodářská krize, která prudce zasáhla automobilový průmysl a došlo k výraznému poklesu výroby a hromadnému propouštění. Z krize dostala Detroit až 2. světová válka, kdy se ve městě začaly vyrábět zbraně a vojenská technika. V tomto období se opět do města přistěhovalo mnoho lidí za práci. Po válce Detroit navázal na své úspěšné období růstu. V roce 1967 se spustila vlna černošských nepokojů v USA, která zasáhla i Detroit. Tyto občanské nepokoje měly velký vliv na proměnu města, jelikož způsobily rychlý odliv bílého obyvatelstva na předměstí Detroitu a v centru zůstalo převážně černošské obyvatelstvo. V 70. a 80. letech problémy pokračovaly, kdy světovou ekonomiku zasáhly ropné krize, což mělo vliv na pokles poptávky po velkých amerických automobilech. Americké automobilky začala válcovat konkurence z Evropy a Asie, která vyráběla menší auta s menší spotřebou. Definitivní konec pro Detroit nastal po roce 2000, kdy firmy GM a Chrysler vyhlásily platební neschopnost a byly nuceny požádat vládu o půjčku. Po těchto událostech se z Detroitu odstěhovaly desítky tisíc obyvatel a stalo se z něj město s vysokou kriminalitou, velkým počtem opuštěných domů a vysokou nezaměstnaností, kde žije mnoho lidí na hranici chudoby, které bylo nuceno v roce 2013 vyhlásit bankrot.

V posledních letech se město zaměřuje zejména na tzv. městské zemědělství či farmaření, které spočívá v pěstování potravin uvnitř města. Ve městě byly zřízeny stovky městských farem, které se zaměřují zejména na pěstování čerstvých potravin, jako jsou obilí, ovoce a zelenina. Tyto farmy se zřizují zejména ve čtvrtích, kde je nedostatek obchodů s čerstvými potravinami a zajišťují, tak dostupnost potravin pro obyvatele. Vizí do budoucna je proměnit Detroit ve město, kde dojde k úplnému překreslení hranic jednotlivých městských obvodů a propojení zelených částí města s bohatšími a hustěji osídlenými částmi. Tyto nové části města by měly být mezi sebou propojeny hromadnou dopravou, chodníky, silnicemi a cyklostezkami, které budou lemovány množstvím zelených zahrad a farem, rybníky či městskými lesy.

3.2.2 Detroit - o strategickém plánování

Počátek nové éry strategického plánování ve městě je spojen s rokem 2010, kdy byly zahájeny práce na strategickém plánu (Detroit Future City Strategic Framework). Tento plán byl dokončen v roce 2013, pracovala na něm řada místních i národních expertů a do jeho tvorby byly zapojeny také desítky tisíc obyvatel města. Zpracování plánu probíhalo velmi participativním způsobem. V následujícím roce 2014 zahájilo činnost sdružení klíčových aktérů (DFC Implementation Office) a synergicky společnost (Detroit Economic Growth Corporation), které mají společně na starosti implementaci plánu.

Pojetí plánu spojuje téma participace obyvatel a inovativního přístupu, které se projevují v **nově vznikajících pilotních a místních iniciativách, informovaných rozhodnutích a vybraných koordinovaných přístupech**. Právě participace obyvatel je klíčovým hnacím motorem celého plánu, který se snaží podpořit spolupráci obyvatel, jejich informovanost a zajistit zdroje pro realizaci dílčích iniciativ a aktivit.

Podpora participace občanů na naplňování plánů je realizována např. formou společných setkání s občany, informačními workshopy, setkáváním v rámci jednotlivých částí města, podporou iniciativ skrz školská zařízení, dobrovolnickými programy a či zapojování jednotlivých místních obyvatel formou práce přímo pro implementující sdružení.

Hlavní vizí celého plánu je do roku 2030 přeměnit Detroit na stabilizované město s počtem obyvatel v rozmezí 600 - 800 tis., které bude patřit mezi 20 nejvýznamnějších měst v USA. Tato vize dále



Vize Ostravy do roku 2030 a Strategický plán na období 2017 - 2023

pokračuje zejména definováním města jako dobrého a atraktivního místa pro život a plánovaným nárůstem pracovních míst.

Strategický plán města se zaměřuje na šest základních elementů rozvoje města jako celku i jeho součástí. Patří mezi ně podpora **ekonomického růstu**, která se zaměřuje na restrukturalizaci průmyslu a zvyšování atraktivity pro investory i podnikatele. Dále se jedná o element **využití půdy**, který je významný zejména z důvodu velkého počtu opuštěných domů a parcel. Třetím elementem jsou **inženýrské a dopravní sítě**, kdy se zejména zaměřuje na jejich rekonstrukci a výstavbu. Dalším elementem jsou **městské části** a zlepšování kvality života v nich. Pátým elementem jsou **pozemky a budovy**, které by měly být využívány v souladu se strategickým plánem. Posledním elementem jsou **občané**, kde se plán zaměřuje zejména na podporu jejich participace.

V rámci výše uvedených šesti elementů strategického plánu jsou realizovány jednotlivé aktivity a iniciativy. Jedná se jak o velké klíčové aktivity, tak i o dílčí iniciativy a akce, které se navzájem synergicky doplňují. Mezi aktuálně podporované realizované prioritní iniciativy a aktivity patří např. podpora zaměstnávání místních obyvatel skrze místní trhy práce, demolice a odstranění více než 40 tis. neobydlených domů, zlepšení managementu v oblasti povrchových vod, výsadba zelených koridorů, snižování emisí továren, reforma veřejné dopravy, zpracování nového územního plánu, zpracování manuálu k využití nevyužitých půdy a domů, zvyšování bezpečnosti na veřejném prostranství, podpora lokálního umění a řada dalších.

3.3 Vancouver (Kanada)

3.3.1 O městě

Město Vancouver je přístavní město na řece Fraser, které se nachází v provincii Britská Kolumbie v Kanadě. Rozloha Vancouveru je 115 km² a žije zde 610 tisíc obyvatel. Vancouver je velice multikulturní město, žijí zde obyvatelé z různých koutů světa. Nejvíce jsou zde zastoupení tzv. Evropané Kanadčané, kteří pocházejí většinou z Irska, Skotska nebo Německa, Číňané a řada dalších národností. Téměř polovina obyvatel má mateřský jazyk jiný než angličtinu.

Místo dnešního Vancouveru bylo osídleno tisíce let před našim letopočtem domorodými kmeny. Evropané mořeplavci toto území objevili v 17. století. V roce 1778 dorazil britský kapitán James Cook, kterého následovalo několik španělských mořeplavců. Avšak skutečná přeměna města začala v roce 1792, kdy britský kapitán George Vancouver začal mapovat vody na západním pobřeží a začali zde proudit první osadníci ze zahraničí. Zdrojem obživy byly zejména ryby, dřevo, kožešiny a zemědělství. V roce 1858 zde bylo objeveno zlato a začaly se zde hrnout tisíce Američanů. V tomto období se město výrazně rozrůstalo a prosperovalo. Město získalo svůj oficiální název až v roce 1886, kdy bylo pojmenováno po britském kapitánu Georgi Vancouveru. Po otevření Panamského průplavu bylo cestování, dovoz a vývoz z Evropy mnohem jednodušší a Vancouver se stal jedním z nejlepších celoročních přístavů. Vancouver se rozrůstal i nadále. Bylo zde postaveno řada zajímavých staveb např. první umělé kluziště, otevřena Univerzita Britské Kolumbie a řada dalších. V roce 2010 se zde konaly Zimní olympijské a paralympijské hry. V současné době je Vancouver kosmopolitním městem a třetím největším městem v Kanadě. Také je označován jako jedno z nejlepších měst pro život, které stojí za to navštívit a umísťuje se v mezinárodních žebříčkách na předních místech v hodnocení kvality života.

Po roce 2000 se začal Vancouver soustředit na rozvoj zeleného města. Jelikož je Vancouver považován za jedno z nejlepších míst pro život a žije zde velký počet obyvatel, tak je jeho dopad na životní prostředí značný, proto město přijalo řadu opatření, které mají přispět ke snížení dopadu na životní prostředí. Opatření se týkají několika oblastí, kterými jsou nulové emise uhlíku, nulové odpady a



Vize Ostravy do roku 2030 a Strategický plán na období 2017 - 2023

zdravé ekosystémy. Tyto opatření by měly vést k vytvoření zelené ekonomiky a zeleného města a snížit, tak celkový dopad města na životní prostředí.

3.3.2 Vancouver - o strategickém plánování

Město Vancouver strategicky plánuje svůj rozvoj již několik desítek let, kdy jsou pro jednotlivá období zpracovány strategické plány. Aktuální strategický plán města Vancouver je zpracován na období 2016 - 2021. Je výsledkem dvouletého procesu tvorby, který započal v roce 2014. Zpracování plánu probíhalo participativním způsobem, kdy do jeho tvorby byla zapojena řada institucí, osobností i občanů města. Na počátku zpracování plánu byly vedením města stanoveny čtyři hlavní cíle, které byly následně validovány a upravovány na základě čtyř setkání. Následovalo průzkum mezi obyvateli města a velké fórum, kde byl plán diskutován se zástupci klíčových institucí a skupin obyvatel.

Strategický plán přímo definuje vizi města jako **pulzující, bezpečné a prosperující město**. Následně se rozpadá na deset hlavních cílů, které dále rozpadají na osmnáct úkolů, resp. dílčích cílů. Ke každému je následně přiřazen seznam aktivit a projektů, které zároveň obsahují popis role města a zodpovědné oddělení města, které má daný úkol na starosti.

Seznam jednotlivých aktivit a projektů obsahuje jak spíše obecněji definované aktivity, jako je např. podpora rozvoje rychlého internetu či podpora kulturních center ve městě, tak i konkrétní projekty, které jsou definovány jednoznačným způsobem. Mezi tyto konkrétní inspirativní projekty např. patří podpora rozvoje konkrétních cyklostezek, propojování různých druhů hromadné a individuální dopravy, změnu osvětlení na LED systém, vytvoření grantového programu na podporu kulturních aktivit, péči o řadu kulturních památek, grantový systém pro jednotlivé městské části za účelem podpory lokální infrastruktury, aktualizace dílčích rozvojových a architektonických koncepcí, konkrétní kroky ke zlepšení podnikatelského prostředí a řada dalších.

Součástí návrhové části je také krátký výhled za období platnosti strategie, kde je definován seznam projektů, jejíž realizace je odložena na pozdější období.

3.4 Dortmund (Německo)

3.4.1 Dortmund - o městě

Dortmund se nachází v západní části Německa a je kulturním a ekonomickým centrem Vestfálska. Protéká jím řeka Emscher. Téměř ve středu města se nachází velký přístav, který je konečnou zastávkou na kanálu Dortmund – Ems, jež spojuje město se Severním mořem. Rozloha města je 280 km² a žije zde téměř 600 tisíc obyvatel. Dortmund patří mezi jedno z největších měst v Německu.

Dortmund byl založen jako vesnice „Throtmani“ kolem roku 880. Ve své historii zažilo město dva významné mezníky. První mezníkem bylo 13. století, kdy se Dortmund stal jedním z nejbohatších a nejvýznamnějších hanzovních měst. Druhým významným mezníkem bylo období 19. a 20. století, kdy se stal průmyslovým centrem v oblasti Porúří. V tomto období se Dortmund proslavil jako město oceli, uhlí a piva a začala éra hospodářského růstu a rozvoje města. Před světovými válkami bylo město jednou z největších průmyslových aglomerací v Evropě a nejdůležitějším místem průmyslové výroby v Německé říši. Jen pro zajímavost bylo v Dortmundu v roce 1913 vytěženo 12,2 milionu tun uhlí a 3,4 milionu tun koksu. Také byla výrazně zvýšena produkce piva mezi rokem 1870 až 1913 ze 140 tisíc hektolitrů na 1,7 milionu hektolitrů a Dortmund se zařadil mezi světově největší producenty piva.

V průběhu II. světové války byla většina města zničena. Po skončení války byla naplánovaná velká rekonstrukce a obnova města v moderním duchu a byly provedeny průmyslové změny. Bývalé ryze průmyslové město plné továren se proměnilo v moderní a kosmopolitní metropoli s vysokou úrovní



Vize Ostravy do roku 2030 a Strategický plán na období 2017 - 2023

kvality života. V současné době se město, zaměřuje zejména na vývoj moderních technologií. Mimo to město nabízí širokou škálu možností v kulturním a sportovním vyžití. Také byla ve městě vybudována řada parků a velkých zelených ploch, a proto se můžeme setkat s označením Dortmundu jako „zelené metropole“.

3.4.2 O strategickém plánování

Koncept rozvoje strategického plánování ve městě Dortmund řeší oddělení městského plánování města. Skutečností však je, že v současné době město nemá k dispozici aktualizovanou verzi strategického plánu, ten poslední je z roku 2004.

Participativní kroky na přípravě posledního strategického plánu z roku 2004 proběhly transparentně, zahrnovali aktivní zapojení obyvatelů, sociálních skupin i expertů na dané téma. Výsledkem strategického plánování byla série dokumentů, mezi které patřili např. nový územní plán, soubor strategických projektů města, koncept rozvoje systému subcenter, akční plán, integrovaný koncept pro rozvoj všech městských částí.

Město se v tomto období zaměřilo na existující potenciál města, který spočívá v dostatku volných ploch na vznik podniků a vysokoškolských absolventů ICT, koncentraci IT firem, logistických společností a firem zaměřujících se na MEMS a biotechnologii. Město realizovalo řadu významných projektů zlepšujících vzhled a vnímání města, např. rekonstrukce hlavního nádraží, proměna plochy bývalého pivovaru na oddychové a administrativní středisko, vybudování technologických parků. Mezi nejvýznamnější projekt patří proměna brownfieldu Phoenix na atraktivní oblast pro práci, rekreaci a kulturu.

28 Výsledkem úspěšného provedení plánu jsou pozitivní ekonomické dopady na celé území města, a to v podobě zvýšení produktivity práce, míry zaměstnanosti, ekonomické aktivity, pozitivního vztahu k městu, zatraktivnění lokalit pro bydlení.

V roce 2015 se objevují snahy o vytvoření strategie pro město Dortmund, která zahrnuje vysokou mírou participace obyvatel. Participace by měla spočívat v sérii workshopů na konkrétní téma, veřejné projednávání a zapojení místních architektů do vizualizace městského prostředí. Strategie by se podle dostupných informací měla zaměřit na řešení sociálního podnikání pro rozvoj, udržitelný městský systém, aktivaci nízko vzdělaných občanů, propojení místních komunit a vytvoření nové místní ekonomiky, která by měla být kreativní.

Dortmund je průkopníkem v rozvoji konceptu „Městská energie budoucnosti“, který navazuje na rozhodnutí německé vlády zastavit výrobu nukleární energie do roku 2022.

3.5 Liverpool (Velká Británie)

3.5.1 Liverpool – o městě

Liverpool leží u ústí řeky Mersey v Severozápadní Anglii. Rozloha města je 112 km² a žije zde více než 470 tisíc obyvatel. Liverpool je čtvrtým největším městem Velké Británie a dříve byl také jedním z největších přístavů na světě. Město nabízí bohaté kulturní vyžití, jelikož se zde nachází řada galerií, muzeu, restaurací apod. a je také velice známé díky kapele Beatles, která zde vznikla v 60. letech.

Město bylo oficiálně založeno v roce 1207 králem Janem. Nicméně až do 17. století byl rozvoj města velice pomalý. Poté se však město stalo obchodním centrem a byly odsud pravidelně vypravovány lodě do Ameriky a Západní Indie, později bylo obchodováno i s Irskem a Evropou. Městu se začalo dařit a stalo se druhým největším městem ve Velké Británii. K prosperitě města také výrazně přispěl obchod



Vize Ostravy do roku 2030 a Strategický plán na období 2017 - 2023

s otroky. V období průmyslové revoluce se Liverpool stal největším producentem bavlny na světě a rozvíjel se i v řadě dalších odvětví. V tomto období došlo k nárůstu počtu obyvatelstva, rozvoji města a propojení Liverpoolu s dalšími městy. V roce 1830 byla vystavena železniční trať mezi Liverpoolem a Manchesterem. Jedná se o první meziměstskou trať na světě.

Na počátku 20. století bylo město na vrcholu svého hospodářského boomu, nicméně brzy se začaly projevovat problémy v důsledku poklesu poptávky po produktech vyvážejících z Anglie. Během II. světové války bylo město cílem náletů, jelikož se jednalo o důležitý přístav. Město bylo výrazně poničeno a mnoho lidí zůstalo bez domova. V poválečném období začala významná výstavba a rekonstrukce města. V 70. a 80. letech zemi postihla recese a město se potýkalo s vysokou nezaměstnaností. Proto Liverpool přistoupil k regeneraci ekonomiky a rozhodl se více zaměřit na cestovní ruch a využít dědictví města jako hlavní atrakci. Po roce 1980 začala velká rekonstrukce Albertových doků na muzea, restaurace, obchody, bary apod. V roce 2004 byly Albertovy doky a jejich přilehlé okolí vyhlášeny památkou UNESCO. Liverpool i nadále buduje a rekonstruuje centrum města. Po Londýně se zde nachází největší počet muzeí a galerií např. námořní muzeum, muzeum kapely Beatles a mnoho dalších. V roce 2008 byl dokonce vyhlášen Evropským hlavním městem kultury.

3.5.2 Liverpool - o strategickém plánování

Vize města je: Liverpool, vibrující krajské město příležitostí, prosperity a rozmanitosti.

V současné době je v platnosti strategický plán města s názvem „Rostoucí Liverpool 2023“. Plán je na období 10 let a plně navazuje a doplňuje existující strategické dokumenty, které mají vliv na město. Za celý proces je odpovědné vedení města na čele se starostou.

Plán je rozdělen do 7 strategických oblastí/priorit a 26 specifických cílů. Každá strategická oblast má vymezené konkrétní specifické cíle, roční cíle a významné projekty na ně navázané. Rovněž jsou ke každé strategické oblasti vymezeny klíčové politiky města, které mají v kompetenci rozvoj dané oblasti/priority a konkrétní strategické dokumenty, které podporují zvolenou oblast. Posun v dosahování výsledků se vyhodnocuje 2x ročně, přičemž 1x ročně je zhotovován roční report pro město. Plán má rovněž definované principy, které umožní jeho naplnění.

Participace počítá se zapojením co největšího počtu občanů města. Skládá se z dvou fází. V první fázi bylo víc než 2 000 lidí aktivně zapojeno, a to prostřednictvím poskytování zpětné vazby na uměleckých workshopech, záhytných stáncích, komunitních akcích a fórech. V druhé fázi obdrží každá domácnost v Liverpoolu pozvání na veřejné projednávání. Městská rada zřídila speciální telefonní linku, která odpovídá na dotazy k chystané strategii.

3.6 Katowice (Polsko)

3.6.1 Katowice - o městě

Katowice se nachází v Polsku a jsou hlavním městem Slezského Vojvodství a aglomerace Horní Slezsko. Tato aglomerace je největší v Polsku a je nejdůležitějším ekonomickým, akademickým a kulturním centrem v jižním Polsku. Rozloha města je 165 km² a žije zde 300 tisíc obyvatel. Město má výhodnou pozici, jelikož se nachází na křižovatce transevropských cest vedoucích do České republiky, Slovenska, Německa a Ukrajiny. Dříve se město orientovalo výhradně na těžký průmysl, ale nyní se Katowice stávají evropským městem, které propojuje modernost s tradicí a nabízí řadu atraktivních příležitostí pro investory. Také je silným akademickým a kulturním centrem.

Kolonizace území dnešních Katowic sahá až do 12. století, kdy bylo připojeno k slezskému okresu. Na přelomu 13. a 14. století zde vznikla řada nových vesnic např. Bogucice, Ligota, Podlasie. Ve 14. století



Vize Ostravy do roku 2030 a Strategický plán na období 2017 - 2023

Česká republika získala převahu nad tímto územím. První zmínka o vesnici Katowice pak pochází z roku 1596, avšak přesné datum vzniku vesnice je nejasné. Do objevení ložisek uhlí v polovině 18. století, bylo město založeno hlavně na zemědělství. V roce 1742 se dostaly Katowice pod nadvládu Pruska. V první polovině 19. století došlo k intenzivnímu průmyslovému rozvoji města. Byly zakládány různé druhy průmyslových podniků, doly, slévárny a řemeslnické dílny. Spolu s rozvojem hornictví a hutnictví, byla postavena řada dělnických sídlišť. Rychlý hospodářský růst pomohl k příchodu nových obyvatel do města. Usadili se zde zejména Němci, Židé a Moravané. V roce 1865 získaly Katowice městskou listinu. V období I. světové války se městu velice dařilo, jelikož potřeba vojenské výzbroje ovlivnila dynamický rozvoj hornictví a hutnictví. Po válce následovaly tři hornoslezská povstání týkající se nespokojenosti s německou nadvládou nad městem. V roce 1921 se konalo referendum o tom, do které země má být Horní Slezsko začleněno. Přestože lidé hlasovali pro začlenění do Německa, tak v roce 1922 se stalo součástí Polska. Katowice se staly hlavním městem autonomní provincie Slezska. V meziválečném období se město rozvíjelo jako centrum průmyslu, ale také jako důležité vzdělávací a kulturní centrum.

Během II. světové války bylo město obsazeno Němci, kteří zapálili a zničili synagogy, a nutili Židy opustit město. Na konci roku 1940 se stalo Slezsko součástí Třetí říše a Katowice byly hlavním městem německé spolkové země Horní Slezsko. Město bylo osvobozeno v roce 1945 Rudou armádou a v roce 1953 bylo na následující tři roky přejmenováno na Stalinogród. V roce 1968 zde byla založena Slezská univerzita. Na konci 20. století se Katowice zaměřily zejména na rozvoj vzdělávání, moderních technologií a kulturního centra a došlo k odklonu od těžkého průmyslu. Katowice se zaměřily na vytváření prostředí příznivého pro investice, což přispělo k rozvoji města. Od počátku 21. století se Katowice proměnily v město investic, kde se nachází řada vysokých škol, kulturních, rekreačních a sportovních zařízení. Ve městě se nachází také velké množství zeleně a lesů. Cílem všech těchto změn je vytvořit z Katowic hlavní metropolitní centrum.

3.6.2 Katowice - o strategickém plánování

Poslední, aktuální verze strategického plánu města Katowice je z roku 2005 na období do roku 2020. Příprava i realizace plánu je plně v gesci města.

Celá strategie je rozdělena na pět strategických oblastí, které se zaměřují na rozvoj města. Je jím „metropolitanismus“, který se zaměřuje na přilákání investic, získání metropolitních ocenění a rozvoj partnerství. „Kvalita života“ má za cíl vytvoření bezpečného, zdravého a environmentálně přátelského města pro jeho obyvatele. Dále „centrum města“ soustředí svou pozornost na lokaci významných institucí, podniků, ale i atrakcí na trávení volného času pro obyvatele a návštěvníky. Oblast „podnikání“ je zaměřená na podporu malých a středních podnikatelů, na restrukturalizaci sektoru průmysl a schopnost soutěžit na evropských i globálních trzích. V poslední řadě je to „doprava a logistika“, která se zaměřuje na efektivní externí i interní dopravní systém a využití logistického potenciálu. Každá strategická oblast plánu je následně rozčleněna do strategických priorit, kterých je celkově 15. Tyto priority odkazují na strategické směry rozvoje města, ke kterým jsou přiřazeny konkrétní projekty. Projekty jsou rozčleněny na ty, které bylo možné podpořit v programovém období 2007-2013 z EU fondů a na projekty financovatelné mimo evropský dotační systém.

Strategický plán navázal na existenci jiných strategických dokumentů a koncepcí města a ty jsou přiřazeny ke konkrétním strategickým oblastem. Za naplňování strategického plánu je odpovědný Výbor pro rozvoj implementace strategie. Jsou stanoveny problémové týmy pro jednotlivé strategické oblasti a tým pro jejich syntézu. Hodnocení strategie se provádí 1x ročně. Proces participace při tvorbě plánu není z dostupných zdrojů jasný.

