

Strategický plán města Třince

„Třinec – fajne místo pro život“

Listopad 2013



Obsah

Vize rozvoje města.....	4
 I - Oborová koncepce Doprava	6
1 Stručná analýza oblasti Dopravy.....	7
1.1 Interpretace problémového stromu.....	8
2 SWOT analýza oblasti doprava	9
3 Specifické cíle oblasti - priority oblasti doprava	10
4 Priority a opatření dílčí koncepce doprava.....	11
5 Klíčové projekty oblasti doprava	12
 II - Oborová koncepce Životní prostředí a infrastruktura	16
1 Stručná analýza oblasti životní prostředí a infrastruktura	17
1.1 Interpretace problémového stromu.....	18
2 SWOT analýza oblasti životní prostředí a infrastruktura	19
3 Specifické cíle oblasti - priority oblasti životní prostředí a infrastruktura.....	20
4 Priority a opatření dílčí koncepce životní prostředí a infrastruktura	21
5 Klíčové projekty v oblasti životní prostředí a infrastruktura	22
 III – Oborová koncepce Sociální prostředí a bydlení	25
1 Stručná analýza oblasti sociální prostředí a bydlení.....	26
1.1 Interpretace problémového stromu.....	27
2 SWOT analýza oblasti sociální prostředí a bydlení	28
3 Specifické cíle oblasti - priority sociální prostředí a bydlení	29
4 Priority a opatření dílčí koncepce sociální prostředí a bydlení	30
5 Klíčové projekty v oblasti sociální prostředí a bydlení.....	31
 IV. Oborová koncepce školství	34
1 Stručná analýza oblasti školství.....	35
1.1 Interpretace problémového stromu.....	36
2 SWOT analýza oblasti školství	39
3 Specifické cíle oblasti - priority školství.....	41
4 Priority a opatření dílčí koncepce školství	42
4.1 Opatření a podopatření dílčí koncepce školství	43



5	Klíčové projekty v oblasti školství.....	45
V.	Oborová koncepce ekonomický rozvoj a inovační potenciál	47
1	Stručná analýza oblasti ekonomický rozvoj a inovační potenciál.....	48
1.1	Interpretace problémového stromu.....	49
2	SWOT analýza oblasti ekonomický rozvoj a inovační potenciál	50
3	Specifické cíle oblasti - priority ekonomický rozvoj a inovační potenciál	51
4	Priority a opatření dílčí koncepce ekonomický rozvoj a inovační potenciál.....	52
5	Klíčové projekty v oblasti ekonomický rozvoj a inovační potenciál.....	53



Vize rozvoje města

Vize, již si město Třinec stanovilo v horizontu platnosti Strategie byla formulována takto:

„Třinec – fajne místo pro život“

Na formulaci vize se podílely jak pracovní skupiny v rámci Strategického plánu města Třince a zásadních oborových koncepcí, tak i Výbor pro strategický rozvoj. Velký vliv pochopitelně měl i názor veřejnosti, poněvadž strategický plán města Třince je určen zejména veřejnosti a musí odrážet potřeby občanů. Pochopitelně zodpovědnost za realizaci strategického plánu mají volené orgány města.

Vize „Třinec – fajne místo pro život“ dostatečně vystihuje cíle dílčích oborových koncepcí. Aby bylo město skutečně „fajnym místem pro život“, musí totiž vyváženým způsobem uspokojovat pestroutu paletu potřeb svých občanů a firem působících na území města, zejména:

- Vytvářet atraktivní prostředí pro podnikatelské subjekty, které budou vytvářet pracovní příležitosti
- Zajišťovat vysokou míru bezpečí v území
- Zajišťovat kvalitní a dostupnou technickou infrastrukturu města
- Umožňovat kvalitní a dostupné volnočasové vyžití pro všechny generace
- Vytvářet a dále zkvalitňovat příznivé životní prostředí
- Zkvalitňovat sociální infrastrukturu
- Přicházet s novými myšlenkami

Při realizaci strategického plánu je maximální důraz kladen na svobodná rozhodnutí občanů a firem. Město volí taktiku nepřekážení všude tam, kde je role města pouze okrajová, nicméně tam, kde město může pomoci, bude vždy vystupovat velmi aktivně s cílem zajistit pro své občany a firmy zde působící maximální efekty.

Samotný strategický plán je realizován prostřednictvím pěti klíčových oborových koncepcí, které tvoří pilíře strategického plánu. Jsou jimi:

- I. Oborová koncepce Doprava
- II. Oborová koncepce Školství
- III. Oborová koncepce Sociální prostředí a bydlení
- IV. Oborová koncepce Životní prostředí a infrastruktura
- V. Oborová koncepce Ekonomický rozvoj a inovační potenciál

Schéma č. 1 Schéma strategického plánu a dílčích oborových koncepcí



I - Oborová koncepce Doprava

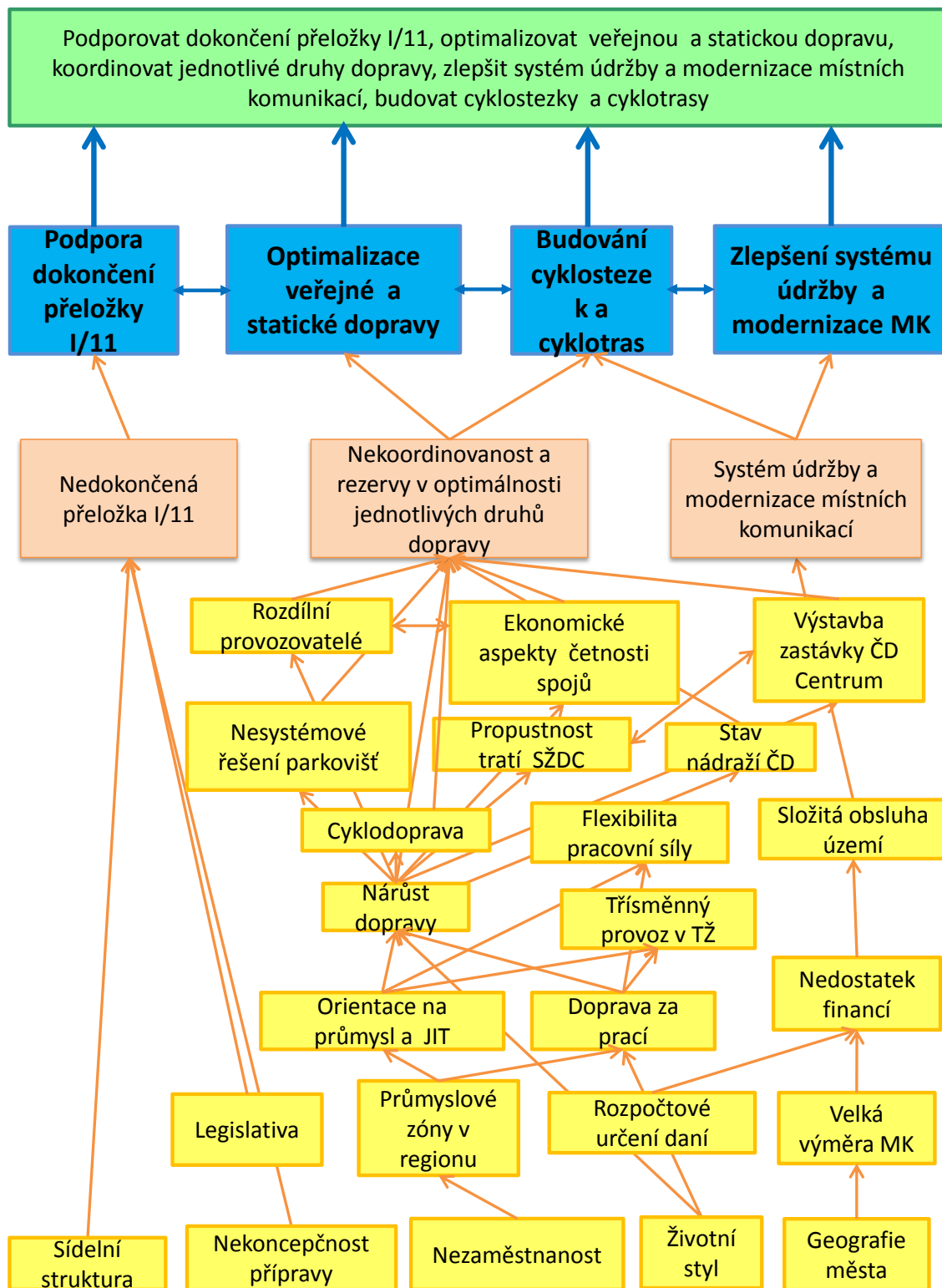
Globální cíl dílčí koncepce:

Podporovat dokončení přeložky I/11,
optimalizovat veřejnou a statickou dopravu,
koordinovat jednotlivé druhy dopravy, zlepšit
systém údržby a modernizace místních
komunikací, budovat cyklostezky a cyklotrasy

1 Stručná analýza oblasti Dopravy

Doprava je považována za jeden z největších problémů města Třince, přičemž tento problém je pociťován nejen občany, ale i firmami působícími na území města. Geneze těchto problémů je velmi komplikovaná o čemž napovídá následující problémový strom.

Schéma č. 2 Problémový strom- intervenční schéma oblasti dopravy



1.1 Interpretace problémového stromu

Jednoznačně největším problémem města Třince je **nedokončená přeložka I /11**, která se projevuje v intenzitách dopravy jak na samotné I/11, jež prochází zastavěným územím částí města Nebory, Oldřchovice, Lyžbice, ale druhotně i na páteřních komunikacích města.

24 hodinové intenzity jak na I/11 tak i na páteřních komunikacích uvnitř města (ulice Frýdecká, Jablunkovská, 1. Máje, Těšínská) dosahují až 15.000 vozidel.

Dosavadní neexistence přeložky je způsobená primárně velmi komplikovanou trasou, která prochází tzv. rozptýlenou slezskou zástavbou, která je charakteristická velkým počtem vlastníků pozemků. Situaci však nepomohla ani legislativa týkající se výkupů pozemků a ochrany přírody.

Přes všechny komplikace (včetně jisté nekoncepčnosti ze strany centrální státní správy v oblasti plánování dopravní infrastruktury) v přípravné fázi přeložky I/11 je nyní stavba připravena v úseku Nebory-Bystřice a probíhá výběrové řízení na zhotovitele stavby.

Vzhledem k tomu, že z důvodů ekonomiky stavby bylo nutné vypustit dílčí stavební objekty, vzalo město na sebe zodpovědnost zrealizovat tzv. vyvolané investice přeložky I/11 výměnou za urychlenou realizaci stavby.

Druhým problémem z hlediska dopravy v Třinci se jeví **nekoordinovanost a rezervy v optimálnosti jednotlivých druhů dopravy**. Tato nekoordinovanost se projevuje dosud neplánovitým rozvojem jednotlivých druhů dopravy. V Třinci zatím není zavedena regulace statické dopravy (jako jedno z mála měst v ČR), přičemž ale nutno poznamenat, že to zatím nezpůsobuje větší problémy, pokud pomineme samotnou dopravní zátěž a emise z dopravy. Cyklostezky a cyklotrasy jsou zatím budovány jen okrajově, o to větší úsilí chce město věnovat právě tomuto druhu dopravy v příštích letech. Modernizací prošla železniční trať č.320 a byla vybudována žel. Zastávka Třinec- Centrum, která prokázala, že železniční doprava může dobře konkurovat individuální automobilové dopravě, zejména na dopravně velmi vytížených trasách.

Primárně však nekoordinovanost a rezervy v optimálnosti ovlivňuje životní styl, flexibilita pracovní síly, produkce Just in time a samozřejmě koncentrace průmyslových podniků na relativně malé území města Třince.

Třetím významným problémem v oblasti dopravy je **systém údržby a modernizace místních komunikací**. Systém údržby je primárně určen geografii města (rozsahem katastru 8537 ha patří město k nejrozsáhlejším v Moravskoslezském kraji). Rozpočtové určení daní však nezohledňuje velikost katastru obce, proto je nedostatek finančních prostředků na údržbu a modernizaci místních komunikací a je obecně problém zajistit se stávajícími zdroji obsluhu území k plné spokojenosti obyvatel.



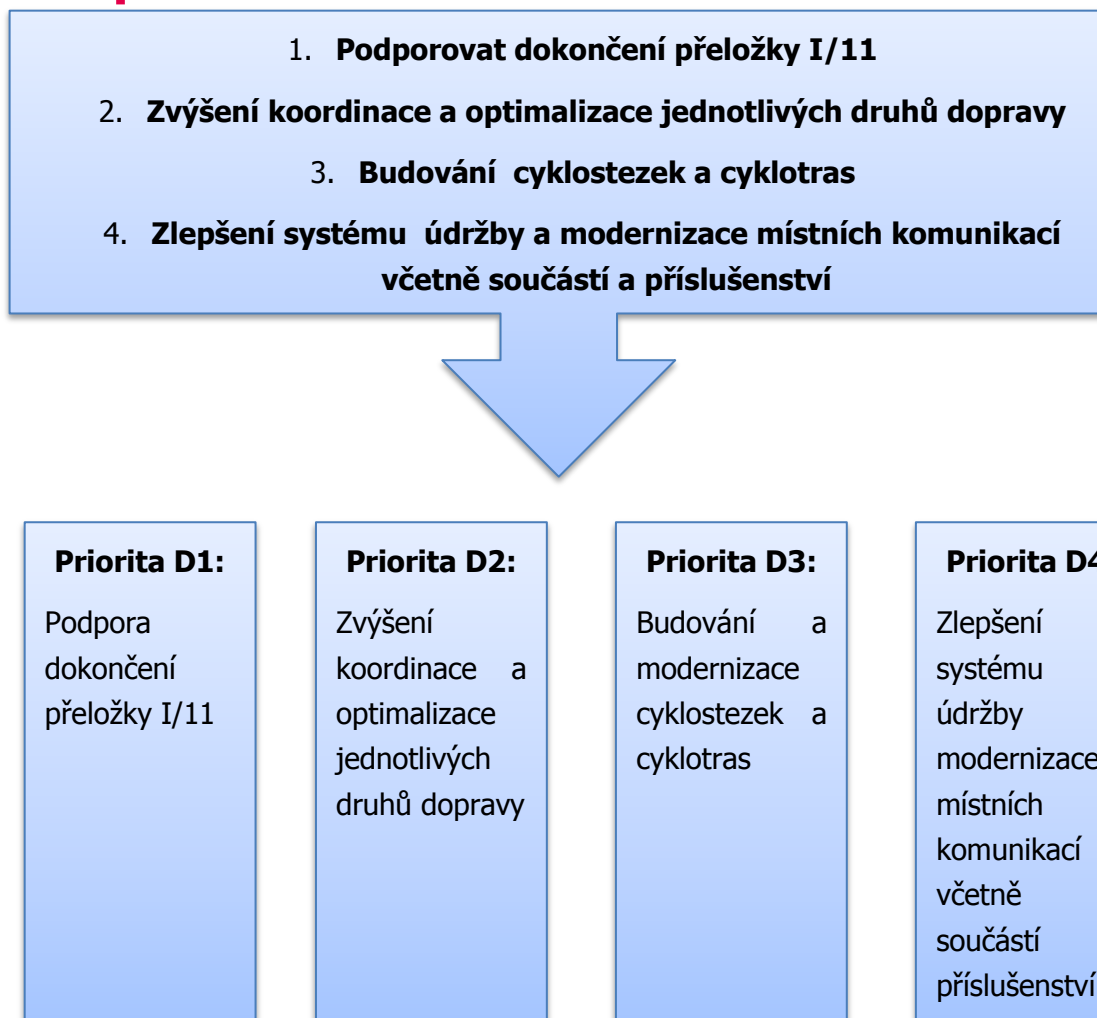
2 SWOT analýza oblasti doprava

Pracovní skupina formulovala následující silné a slabé stránky, příležitosti a ohrožení.

Silné stránky	Slabé stránky
• Dlouhodobý vývoj I/11 • Dokončená příprava I/11 • Zahrnutí I/11 do TEN-T • IV. Žel koridor • Tým lidí usilující o realizaci přeložky I/11 • Město v asociaci měst pro cyklisty • Zajištěná dopravní obslužnost na území celého města • Připravené projektové dokumentace	• 300 km místních komunikací vlivem rozsáhlého katastru města • 75 km chodníků • Nemožnost vyhovět všem • Nedostatek parkovacích míst
Příležitosti	Ohrožení
• Připravenost I/11 čerpat EU fondy • Eliminace souběhů vlak-bus • Ekologizace dopravy	• Tendrování I/11 • Politická nestabilita • Ekonomický vývoj • Nedostatek financí a dotačních titulů na řešení problematiky místních komunikací. • Konflikt zelených ploch a statické dopravy • Odklon od veřejné dopravy a posilování individuální dopravy



3 Specifické cíle oblasti - priority oblasti doprava





4 Priority a opatření dílčí koncepce doprava

Priorita D1:

Podpora
dokončení
přeložky I/11

Priorita D2:

Zvýšení
koordinace a
optimalizace
jednotlivých
druhů dopravy

Priorita D3:

Budování a
modernizace
cyklostezek a
cyklotras

Priorita D4:

Zlepšení
systému
údržby a
modernizace
místních
komunikací
včetně
součástí a
příslušenství

Opatření D1.1:

Dokončení
vyvlastňování
v trase přeložky

Opatření D1.2:

Realizace
vyvolaných investic
v důsledku
přeložky I/11

Opatření D 2.1:

Optimalizace MHD

D 2.2:

Koordinace
dopravy (vlak-bus-
MHD)

D 2.3: Přestupní
terminály

D 2.4: Zklidňování
dopravy

D 2.5:

Regulace statické
dopravy

Opatření

D 3.1:

Budování
nových
cyklostezek a
cyklotras dle
generelu
cyklodopravy

D 3.2:

Modernizace
stávajících
cyklostezek a
cyklotras dle
generelu
cyklodopravy

Opatření D 4.1:

Modernizace
páteřních místních
komunikací

D 4.2:

Modernizace
ostatních místních
komunikací

D 4.3:

Parkoviště dle
generelu statické
dopravy

D 4.4:

REKO VO dle stáří

D 4.5:

REKO chodníků,
autobusových zálivů

D 4.6:

Řešení dopravních
závad

D 4.7:

Dopravní napojení
nových a
zastavitelných ploch



5 Klíčové projekty oblasti doprava

Opatření	Název projektu	Termín realizace	Připravenost	Náklady v CZK	Nositel
D 1.2	Aktualizace PD akce „Nadchod Dušinec“	2014	PD	100.000	Město Třinec
D 1.2	Stavba „Nadchod Dušinec“	2015+	-	Dle PD	Město Třinec
D 1.2	Chodníky v souběhu dle I/11	2015+	-	Dle PD	Město Třinec
D 2.1	Zadávací dokumentace „Optimalizace MHD“	2014	-	50.000	Město Třinec
D 2.1	Realizace „Optimalizace MHD“	2014+	-	1.000.000	Město Třinec
D 2.1	Zadávací dokumentace „Plán udržitelného rozvoje dopravy“	2014	-	50.000	Město Třinec
D 2.1	Plán udržitelného rozvoje dopravy	2015+	-	2.000.000	Město Třinec
D 2.2	Koordinace dopravy (vlak-bus-MHD)	2014+	-	50.000	KODIS/město Třinec partner
D 2.3	Modernizace Nádraží	2014-2015	-	120.000.000	SŽDC/ČD/město Třinec partner



D 2.3	Modernizace autobusového stanoviště	2015	-	5.000.000	Město Třinec
D 2.3	Třinec-Centrum (výpravní budova)	2015+	-	5.000.000	Město Třinec
D 2.4	Projektové dokumentace „Zklidňování dopravy dle lokalit“	2015	-	200.000	Město Třinec
D 2.4	Realizace „zklidňování dopravy“ dle jednotlivých lokalit	2016-2020	-	Dle PD	Město Třinec
D 3.1	PD Cyklostezky a cyklopruhy dle cyklogenerelu	2014+	-	-	Město Třinec
D 3.1	Cyklostezky a cyklopruhy dle cyklogenerelu	2014+	-	Dle PD	Město Třinec
D 4.1	Projektová dokumentace Modernizace ulic 1. Máje, Jablunkovská, Frýdecká	2014-2015	PD	-	Moravskoslezský kraj/město Třinec partner
D 4.1	Realizace modernizace 1. Máje, Jablunkovská,	2015+	PD	60.000.000	Moravskoslezský kraj/město Třinec partner



	Frýdecká realizace -				
D 4.2	Propojka Jablunkovská-Lidická - PD (dsp)	2015-2017	-	-	Město Třinec
D 4.2	Propojka Jablunkovská-Lidická - realizace	2016+	-	30.000.000	Město Třinec
D 4.3	PD - Parkoviště dle generelu statické dopravy	2014-2020	-	-	Město Třinec
D 4.3	Parkoviště dle generelu statické dopravy	2014-2020	-	Dle PD	Město Třinec
D 4.4	Zpracování plánu REKO VO	2014	-	-	Město Třinec
D 4.4	REKO VO dle plánu	2014+	-	Dle PD	Město Třinec
D 4.5	REKO chodníků, autobusových zálivů	2014-2020			Město Třinec
D 4.6	Řešení dopravních závad (přechody, bezpečnostní	2014+	-	-	Město Třinec



	prvky				
D 4.6	prověření technického (PD) řešení křížení stávající I/11 s navazujícími komunikacemi,	2014-2015	-	-	Město Třinec
D 4.6	Křížení stávající I/11 s navazujícími komunikacemi	2015+	-	Dle PD	Město Třinec
D 4.7	Křižovatka VIA Lyžbice- pátá čtvrť	2014	-	-	Moravskoslezský kraj/město Třinec partner
D 4.7	Propojka VIA Lyžbice-Sosna (studie)	2016+	-	200.000	Město Třinec
D 4.8	Chodník Podlesí vč. VO, autob. zastávky, přechodu pro chodce a odvodnění, Třinec – Kanská, nemocnice autoservis	2020+	-	Dle PD	Město Třinec
D 4.9	Nadjezd Závodní	2021 +	PD, probíhá stavební řízení	Dle PD	Město Třinec



II - Oborová koncepce Životní prostředí a infrastruktura

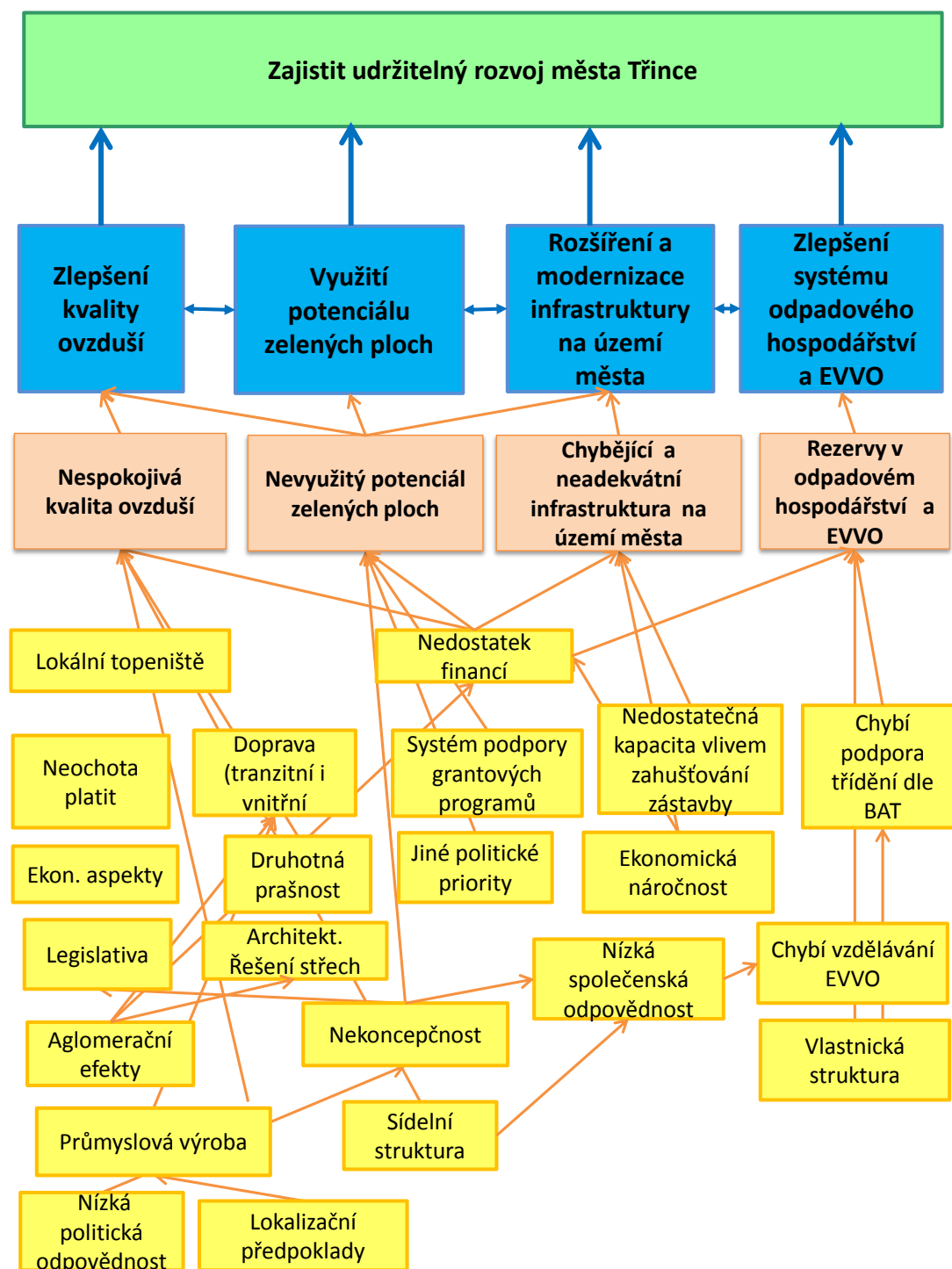
Globální cíl dílčí koncepce:

Zajistit udržitelný rozvoj města Třince

1 Stručná analýza oblasti životního prostředí a infrastruktura

Oblast životního prostředí a infrastruktury je po dopravě vnímána jako nejvíce problémová, což pochopitelně souvisí s průmyslovou orientací lokální ekonomiky. Následující problémový strom se snaží postihnout stěžejní problémy a jejich příčiny.

Schéma č. 3 Problémový strom – intervenční schéma oblasti životního prostředí a infrastruktury





1.1 Interpretace problémového stromu

Nejvýznamnějším problémem města z hlediska kvality životního prostředí a infrastruktury, a druhým v pořadí celkově, je jednoznačně neuspokojivá kvalita ovzduší. Město Třinec se dlouhodobě umísťuje na čelních místech statistik týkajících se znečištění životního prostředí.

Na kvalitě ovzduší se podílí zhruba stejnou měrou průmyslová výroba, doprava (jak tranzitní tak i vnitřní) a lokální topeniště.

V případě průmyslové výroby je znečištění dáno nejen charakterem výroby, který zde má více než 170ti letou tradici, ale pochopitelně i geomorfologií terénu, která způsobuje zejména při inverzním zvrstvení atmosféry a slabém proudění vzduchu nepříznivé rozptylové podmínky. Na území se však zejména v zimním období dostávají dálkovým přenosem imise ze vzdálenějších území ostravské aglomerace a Polska. Přesto však celkové emise z průmyslové výroby klesají (přestože největší znečišťovatelé neomezují výrobu, ale právě naopak vyrábějí na plnou kapacitu).

Na znečištění ovzduší se však nemalou měrou podílejí i lokální topeniště, která se kvůli cenovým aspektům médií vracejí k neekologickým způsobům vytápění, což je ještě více umocněno v prostředí rozptýlené slezské zástavby. Legislativa nevytváří dostatečný tlak na tato lokální topeniště a kupní síla obyvatel nevytváří prostor pro možnost zavedení ekonomických nástrojů.

Kromě lokálních topenišť a průmyslové výroby je třetím hlavním znečišťovatelem doprava (ať již tranzitní či vnitřní). Třinec je významné ekonomické centrum a doprava, jako odvětví, které zajišťuje vzájemnou výměnu výrobních prostředků a zboží o tom samozřejmě velmi dobře vypovídá. Dopraní intenzity na silnici I/11, ale i na klíčových páteřních místních komunikacích v centru města dosahují intenzit až 15.000 automobilů za 24 hodin.

Přestože byl Třinec z hlediska urbanistického velmi dobře rozvržen co do počtu a dimenzování zelených ploch, některé zelené plochy nejsou využívány, což je primárně způsobeno nedostatkem vlastních zdrojů města nastavením dotačních titulů řešící tuto problematiku.

Rozsáhlý katastr města a rozptýlená slezská zástavba je z hlediska rozšiřování a modernizace jakékoliv inženýrské sítě (vodovod, kanalizace, plyn) extrémně finančně náročná a ve větším rozsahu je realizovatelná pouze za přispění externích finančních zdrojů. Jakákoliv z těchto inženýrských sítí je městem tvrdě zaplácena a následně „předána“ provozovateli bez možnosti alespoň částečné úhrady vynaložených nákladů.

Odpadové hospodářství patří v Třinci k velmi rozvinutým, a město se opakovaně umísťuje v celostátních žebříčcích na předních místech, pokud jde o třídění odpadů. Přesto není plně využit potenciál nejlepších dostupných praktik v oblasti odpadového hospodářství. V rámci řešení odpadového hospodářství se město musí vždy rozhodovat se společníkem, neboť oba společníci vlastní 50 %.

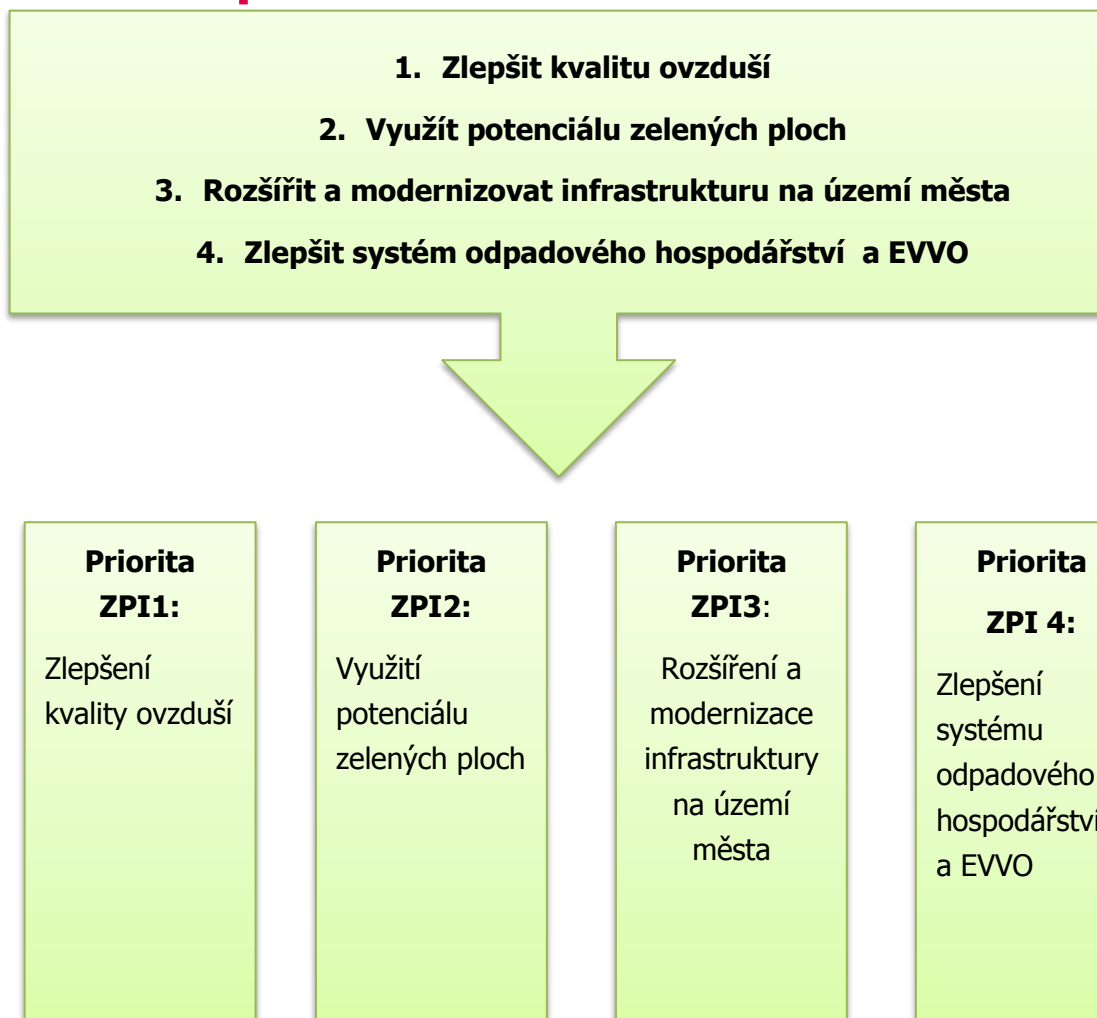


2 SWOT analýza oblasti životní prostředí a infrastruktura

Pracovní skupina formulovala následující silné a slabé stránky, příležitosti a ohrožení.

Silné stránky	Slabé stránky
• Obrovské investice skupiny TŽ do opatření snižujících vliv na ŽP • Vysoká úroveň třídění některých složek komunálních odpadů • Vybavenost infrastrukturou v centrální části města • Vysoká úroveň péče o zeleň • Fungující centrální zásobování teplem • Informační systém znečištění ovzduší (panely, Net)	• Emise průmyslových podniků • Emise z mobilních zdrojů znečištění ovzduší • Emise z malých zdrojů znečištění ovzduší • Zastaralost mobiliáře • Nevyužitý potenciál příměstské zeleně • Rozptýlená zástavba v okrajových částech • Jednotná kanalizace • Zastaralost a podfinancování inženýrských sítí (s výjimkou CZT) • Nedostatečná úroveň EVVO (důslednější třídění, BRKO)
Příležitosti	Ohrožení
• Dobudování přeložky I/11 • Programové období EU 2014-2020 a jiné dotační tituly • Zákon o odpadech a využití BAT	• Ceny energií • Konflikt zelených ploch a statické dopravy • Úroveň myšlení obyvatel

3 Specifické cíle oblasti - priority oblasti životní prostředí a infrastruktura





4 Priority a opatření dílčí koncepce životní prostředí a infrastruktura

Priorita ZPI1: Zlepšení kvality ovzduší	Priorita ZPI2: Využití potenciálu zelených ploch	Priorita ZPI3: Rozšíření a modernizace infrastruktury na území města	Priorita ZPI 4: Zlepšení systému odpadového hospodářství a EVVO
Opatření ZPI 1.1: Zlepšení kvality ovzduší	Opatření ZPI 2.1: Využití potenciálu zelených ploch	Opatření ZPI 3.1: Rozšíření a modernizace infrastruktury na území města	Opatření ZPI 4.1: Zlepšení systému odpadového hospodářství a EVVO



5 Klíčové projekty v oblasti životní prostředí a infrastruktura

Opatření	Název projektu	Termín realizace	Připravenost	Náklady v CZK	Nositel
ZPI 1.1	Rekonstrukce odsávání odléváren VP 4 a VP 6	2013-2015	V realizaci	192.000.000	TŽ
ZPI 1.1	Sekundární odprášení haly KKO	2013-2015	V realizaci	931.000.000	TŽ
ZPI 1.1	Odprášení spalin a uzlů na aglomeraci č. 2	2013-2015	V realizaci	910.000.000	TŽ
ZPI 1.1	Dokončení přeložky I/11	2014-2016	Příprava /realizace	4.500.000.000	ŘSD/město Třinec partner
ZPI 1.1	Doplnění CZT do lokality staré Lyžbice	2014-2020	V realizaci	Dle poptávky	Distribuce Tepla/město Třinec partner
ZPI 1.1	Obnova kotle K14		V realizaci	1.095.000.000	Energetika Třinec/město Třinec partner
ZPI 2.1	Využití Jahodné - PD	2015	-	500.0000	Lesy ČR/ město Třinec partner
ZPI 2.1	Využití Jahodné	2016+	-	Dle PD	Lesy ČR/ město Třinec partner
ZPI 2.1	Rekonstrukce parku před gymnáziem v	2015	-	350.000	město Třinec



	Třinci PD				
ZPI 2.1	Rekonstrukce parku před gymnáziem v Třinci	2016	-	Dle PD	město Třinec
ZPI 2.1	Výsadby park Kanada - PD	2015	-	550.000	město Třinec
ZPI 2.1	Výsadby park Kanada	2016	-	Dle PD	město Třinec
ZPI 2.1	Lokalita Pod břehem	2013-2014	PD	5.300.000	město Třinec
ZPI 2.1	Park U hvězdárny PD	2015	-	500.0000	město Třinec
ZPI 2.1	Revitalizace lesoparku – cestní síť	2014	PD	2.500.000	město Třinec
ZPI 2.1	Revitalizace potoku Křivec -PD	2015	-	-	město Třinec
ZPI 2.1	Revitalizace potoku Křivec	2016+	-	Dle PD	město Třinec
ZPI 3.1	Vodovodní řad Gutská cesta	2014	PD	3.000.000	město Třinec
ZPI 3.1	Rozšíření vodovodu Nebory-Dušinec	2014	PD	12.000.000	město Třinec
ZPI 3.1	Vodovod Oldřichovice-Záguří- projekt	2015	-		město Třinec
ZPI 3.1	Vodovod Oldřichovice-Záguří- realizace	2015	-		město Třinec
ZPI 3.1	Modernizace a	2015			město Třinec



	rozšíření kanalizace včetně participace město- občan				
ZPI 3.1	Rozšíření CZT do lokality „za trati“	2014-2020	-		město Třinec
ZPI 3.1	Javorový vrch – kapacitní vodovod+ ČOV	2014	PD	5.000.000	město Třinec
ZPI 3.1	Lyžařská infrastruktura	2015+			město Třinec?
ZPI 4.1	Motivační systém třídění odpadů	2015-2016	PD	3.000.000	Nehlsen Třinec/město Třinec
ZPI 4.1	Rozšíření (zkvalitnění) sběru BRKO	2015-2020	PD		Nehlsen Třinec/město Třinec
ZPI 4.1	EVVO na školách a dalších skupinách	2014-2020	-	50.000 ročně	Nehlsen Třinec/město Třinec/příspěvkové organizace města
ZPI 4.1	Propagace veřejné dopravy	2014-2020	-	100.000 ročně	Nehlsen Třinec/město Třinec
ZPI 4.1	Nová třídírna	2020	EIA	140.000.000	Nehlsen Třinec/město Třinec



III – Oborová koncepce Sociální prostředí a bydlení

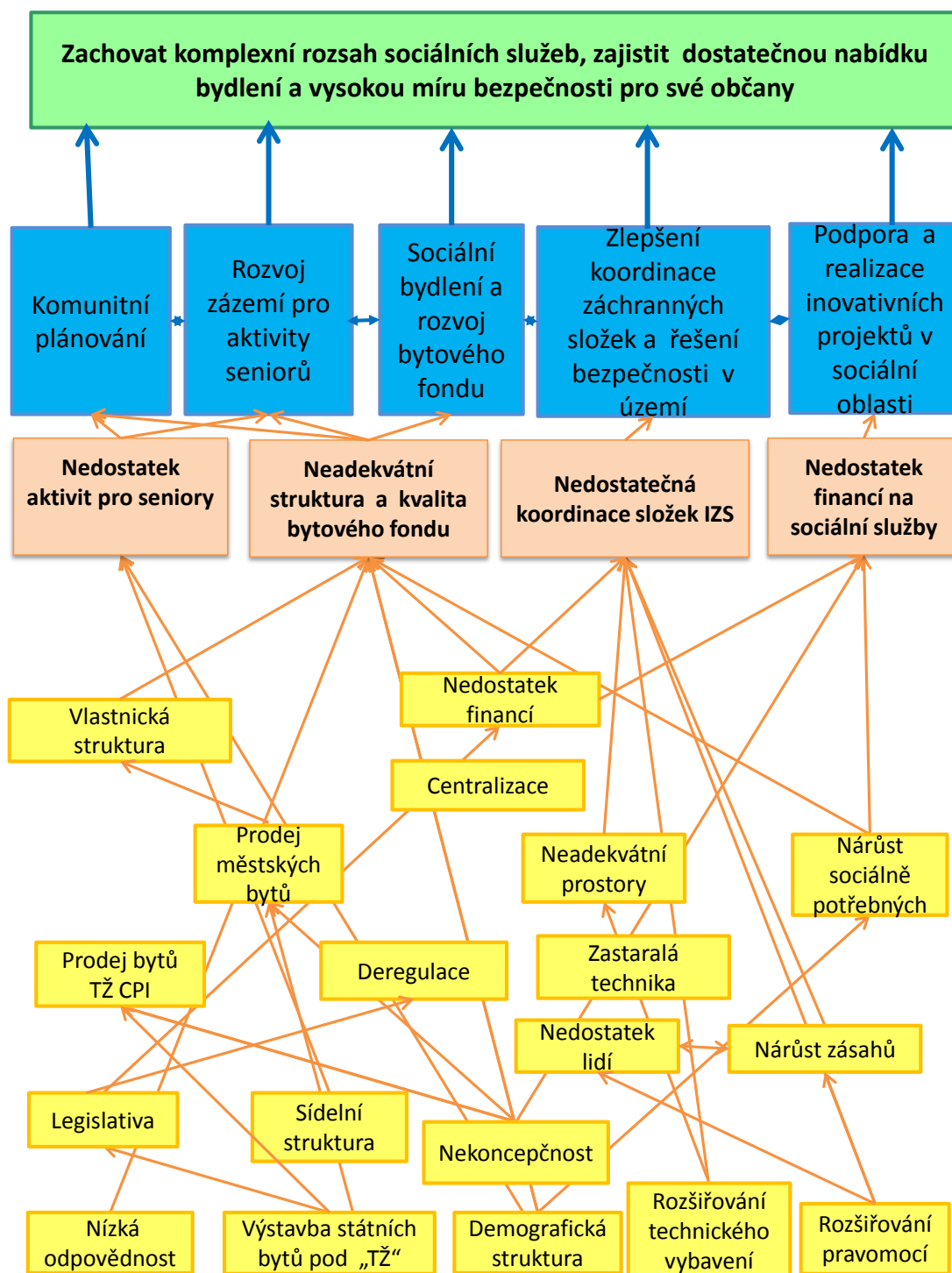
Globální cíl dílčí koncepce:

Zachovat komplexní rozsah sociálních služeb,
zajistit dostatečnou nabídku bydlení a
vysokou míru bezpečnosti pro své občany.

1 Stručná analýza oblasti sociální prostředí a bydlení

Sociální prostředí a bydlení není vnímáno v Třinci jako problém, nicméně z hlediska koncepčního se jeví jako potřebné mít zpracovánu i tuto oborovou koncepci, zejména s ohledem na demografický vývoj.

Schéma č. 4 Problémový strom – intervenční schéma oblasti sociální prostředí a bydlení





1.1 Interpretace problémového stromu

Jak již bylo konstatováno představuje problematika sociálního prostředí a bydlení v porovnání s problematikou dopravy a životního prostředí relativně méně významný problém – zatím.

Nejintenzivněji je vnímána problematika **struktury a kvality bytového fondu**, kdy byly budovány státní byty v rámci tehdejšího státního podniku Třinecké železářny. V rámci transformace ekonomiky však byly privatizovány jako by byly integrální součástí skupiny TŽ. Většina bytů je nyní v majetku holdingu CPI. K tomu přistupuje deregulace, která již vlastně narovnála deregulované ceny na tržní úroveň. Přesto však existují velké rozdíly mezi nájemným v městských bytech a bytech ostatních vlastníků, přičemž je evidentní, že demografická struktura bude vyvíjet mnohem větší tlak na vlastníky nemovitostí, aby byly reinvestovány výnosy z nájemného zpět do bytových domů (zejména směrem ke zvyšování kvality a směrem ke zmenšování bytů). Město Třinec nemá problémové lokality jako je tomu v jiných městech Moravskoslezského kraje, nicméně i na území města existují objekty v nevyhovujícím stavu (Folvark, Borek, Lyžbice), které mohou cenovou dostupností pro problémové skupiny obyvatelstva.

Klíčovým je v rámci sociálního prostředí města Třince **komunitní plánování sociálních služeb**, které pomáhá koordinovat a rozvíjet jednotlivé prvky sociálního prostředí města Třince. Komunitní plánování má v Třinci dlouholetou tradici a bylo s ním započato daleko dříve, než toto začala požadovat legislativní úprava.

Město Třinec patří mezi nejbezpečnější lokality nejen v rámci Moravskoslezského kraje, ale i v rámci celé České republiky, což svědčí o kvalitě nejen sociálního prostředí, ale nepřímo vypovídá o tom, že město Třinec nemá problém s nezaměstnaností a využitím volného času. Přestože složky integrovaného záchranného systému fungují velmi dobře, jsou na ně kladeny čím dál větší nároky. Rozšiřuje se pravomoci, v důsledku čehož je nutné pořizovat další a další vybavení, přičemž jsou lidské kapacity poddimenzované a prostory pro práci zaměstnanců a uskladnění vybavení naprosto nedostačující. Nepříznivou situaci by mohlo vyřešit integrované výjezdové centrum.

Sociální služby, ať již pobytové, ambulantní či terénní trpí podobně jako v jiných městech nedostatkem finančních prostředků a legislativa a nekoncepční systém implementovaný centrálními orgány státní správy tlačí poskytovatele do role příjemců dotací z EU, přičemž jde o naprosto nesystémová opatření. Není důvod, aby tyto služby byly financovány po provozní stránce z dotací EU. Proto bude potřeba v sociálních službách testovat a hledat jiné řešení, které nebude pro poskytovatele sociálních služeb natolik likvidační.

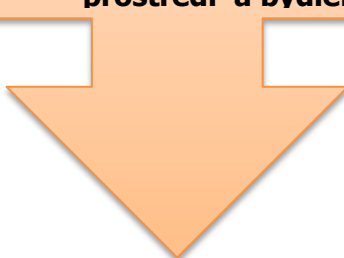
2 SWOT analýza oblasti sociální prostředí a bydlení

Pracovní skupina formulovala následující silné a slabé stránky, příležitosti a ohrožení.

Silné stránky	Slabé stránky
• Zasítování sociálními službami • Výborná spolupráce města s NNO • Velmi kvalitní komunitní plán • Komunitní plánování již od roku 2005 • Existence studie integrovaného výjezdového centra • Memorandum týkající se IVC • Lokalita pro IVC • Zájem řešit problematiku bydlení • Nízká míra nezaměstnanosti • Relativně vysoké výdělky v rámci Moravskoslezského kraje • Sociální soudržnost na Třinecku	• Nejistota systému a stability ve financování sociálních služeb • Nedokončený proces financování výstavby IVC • Nedostatek malometrážních bytů • Nevyhovující bytový fond v lokalitách (Folvark, Borek, Těšínská, Lyžbice) • Nezodpovědnost určité skupiny občanů k řešení vlastní sociální situace • Nedostatek městských pozemků vhodných pro bytovou výstavbu • Malá kapacita bytů zvláštního určení
Příležitosti	Ohrožení
• Programové období EU 2014-2020 • Koncepce bydlení • Koordinace s dominantními vlastníky – CPI, bytová družstva • Využití dobrých praktik v sociálních službách jiných zemí • Vytváření dětských skupin - jako alternativa MŠ a jeslí	• Zvyšující se počet prázdných bytů ve městě • Legislativa • Stárnutí populace

3 Specifické cíle oblasti - priority sociální prostředí a bydlení

1. Zajistit kontinuitu střednědobého plánu sociálních a návazných služeb
2. Rozvíjet zázemí pro aktivity seniorů
3. Vybudovat systém sociálního bydlení
4. Podílet se na vybudování integrovaného výjezdového centra a dbát na bezpečnost občanů města Třince
5. Podporovat pilotní a inovativní projekty v oblasti sociálního prostředí a bydlení



Priorita SPB1:

Střednědobé plánování sociálních a návazných služeb

Priorita SPB 2:

Rozvoj zázemí pro aktivity seniorů

Priorita SPB 3:

Vybudování systému sociálního bydlení

Priorita SPB 4:

Zlepšení koordinace záchranných složek a řešení bezpečnosti v území

Priorita SPB 5:

Podpora a realizace inovativních a pilotních projektů v sociální oblasti



4 Priority a opatření dílčí koncepce sociální prostředí a bydlení

Priorita SPB1: Střednědobé plánování sociálních a návazných služeb	Priorita SPB 2: Rozvoj zázemí pro aktivity seniorů	Priorita SPB 3: Vybudování systému sociálního bydlení	Priorita SPB 4: Zlepšení koordinace záchranných složek a řešení bezpečnosti v území	Priorita SPB 5: Podpora a realizace inovativních a pilotních projektů v sociální oblasti
Opatření SPB1.1: Střednědobé plánování sociálních a návazných služeb	Opatření SPB 2.1: Rozvoj zázemí pro aktivity seniorů	Opatření SPB 3.1: Výstavba /přestavba malometrážních bytů Opatření SPB 3.2: Adaptace části nevyužitého bytového fondu na byty zvláštního určení Opatření SPB 3.3: Řešení problematiky nevyhovujících o bytového fondu	Opatření SPB 4.1: Výstavba Integrovaného výjezdového centra Opatření SPB 4.2: Prevence kriminality Opatření SPB 4.3: Protidrogová prevence	Opatření SPB 5.1: Sdílená pracovní místa Opatření SPB 5.2: Flexibilní formy práce Opatření SPB 5.3: Sociální podniky Opatření SPB 5.4: Podpora rodin Opatření SPB 5.5: Ostatní projekty



5 Klíčové projekty v oblasti sociální prostředí a bydlení

Opatření	Název projektu	Termín realizace	Připravenost	Náklady v CZK	Nositel
SPB 1.1	Projekty dle Střednědobého plánu sociálních a návazných služeb	2014-2020	-	-	-
SPB 1.1	Realizace informačního systému sociálních služeb a návazných aktivit	2014-2020	-	1.000.000	Město Třinec
SPB 1.1	Zapojení do projektu/ů MSK	2014-2020	-	-	Moravskoslezský kraj/ Město Třinec partner
SPB 2.1	Vytipování vhodného objektu	2014	-	-	Město Třinec
SPB 2.1	Projektová dokumentace „Centrum seniorů“	2015	-	-	Město Třinec
SPB 2.1	Realizace „Centrum pro seniory“	2016+	-	Dle PD	Město Třinec
SPB 3.1	Projektová dokumentace „Nebory“	2014	-	-	Město Třinec



SPB 3.1	Realizace akce „Nebory“	2015		25.000.000	Město Třinec
SPB 3.1	Projektová dokumentace „Domov Nýdek“	2014	-	-	Město Třinec
SPB 3.1	Realizace akce „Domov Nýdek“	2015	-	16.500.000	Město Třinec
SPB 3.2	Adaptace části nevyužitého bytového fondu na byty zvláštního určení -Sosna (Habrová ul.)				Město Třinec
SPB 3.2	Zřízení sociální ubytovny (Dolní Lištná)	2014-2015		20.000.000	Město Třinec
SPB 3.2	Změna/definice pravidel pro přidělování městských bytů	2014	-	-	Město Třinec
SPB 3.3	Řešení problematiky nevyhovujícího bytového fondu (Folwark, Borek, Těšínská, Lyžbice)	2014-2020	-	-	Město Třinec



SPB 4.1	Integrované výjezdové centrum	2014-2020	-	-	Moravskoslezský kraj/Město Třinec partner
SPB 4.2	Plán prevence kriminality	2014	-	-	Město Třinec
SPB 4.2	Projekty dle plánu prevence kriminality	2014-2020	-	-	Město Třinec
SPB 4.3	Plán protidrogové prevence	2014	-	-	Město Třinec
SPB 4.3	Projekty dle Plánu protidrogové prevence	2014-2020	-	-	Město Třinec
SPB 5.4	Podpora vytváření dětských skupin	2014-2020			



IV. Oborová koncepce školství

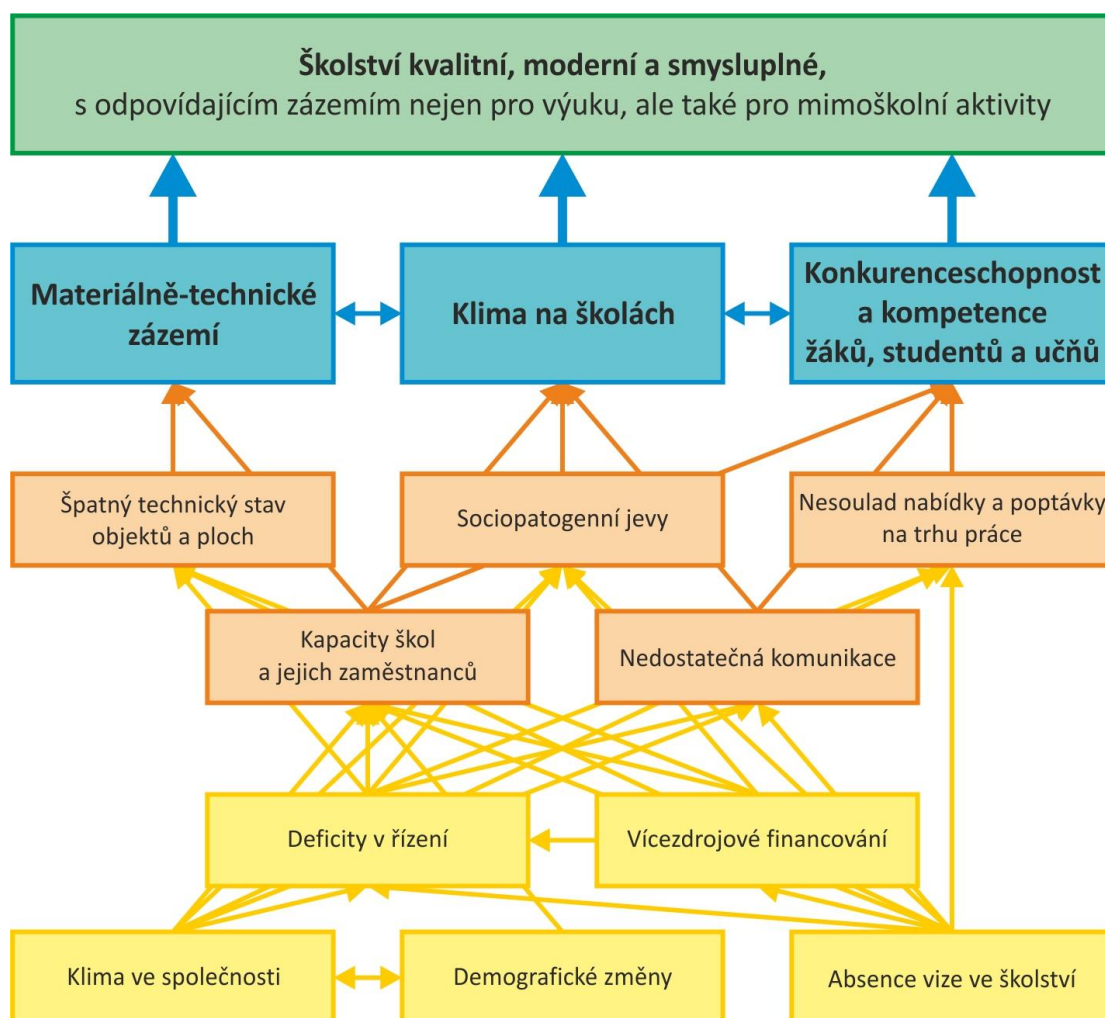
Globální cíl dílčí koncepce:

Třinecké školství bude kvalitní, moderní a smysluplné, s odpovídajícím materiálním a personálním zázemím nejen pro výuku, ale také pro mimoškolní aktivity. Svým přístupem k žákům, studentům a učňům je bude připravovat nejen na jejich budoucí povolání, ale také na zodpovědný život ve společnosti. Svým širším záběrem na všechny obyvatele města a jeho okolí bude jednotícím prvkem místní pospolitosti.

1 Stručná analýza oblasti školství

Školství, podobně jako oblast sociálního prostředí a bydlení, není vnímáno v Třinci jako problém, nicméně s ohledem na jeho celospolečenský význam pro další vývoj je velmi významnou oborovou koncepcí města Třince – pokud ne tou nejdůležitější.

Schéma č. 5 Problémový strom – intervenční schéma oblasti školství





1.1 Interpretace problémového stromu

Část svých **finančních potřeb školy** pokrývají vlastními rozvojovými projekty, předmětem kritiky však je náročnost dotačních titulů, která pokud přímo nepřekračuje reálné možnosti škol, paralyzuje část jejich administrativních i pedagogických kapacit. Město poskytuje k dotačním výzvám informační a konzultační servis (vlastními kapacitami), který však využívají pouze některé školy. Podobně nevyrovnaná je také aktivita jednotlivých škol vůči dotačním možnostem samotným. V obou případech stojí za zjištění, proč tomu tak je a co se s tím dá dělat. Některé školy si zabezpečují informační a konzultační servis od komerčních firem, což je spojeno se značnými náklady. Město nabízí školám spolupráci při přípravě projektů (především při jejich kompletaci, definují-li školy jejich obsah) a při jejich administraci v průběhu a po ukončení realizace. Město může zastřešovat, případně koordinovat individuální nebo partnerské projekty škol. V případě výrazného zvýšení zájmu škol o tyto služby bude město pravděpodobně muset posílit své kapacity.

Z 35 budov se podle odhadu nachází v havarijním stavu přibližně desetina. Nejhorší problémy jsou postupně odstraňovány. K pěti budovám existují posudky dokládající jejich špatný technický stav a jeho odstranění se předpokládá v roce 2014. Každá škola dále disponuje hygienickými zprávami, které jsou bez významnějších nedostatků, pouze přibližně v desetině případů jsou zjišťovány drobné nedostatky, které jsou bezprostředně odstraňovány. Pro nejbližší období jsou naplánovány akce s výdaji přesahujícími 50 mil. Kč. Příčiny uvedených problémů jednoznačně spočívají ve způsobu financování (kombinace vlastních a cizích zdrojů, administrativní náročnost a nejistota spojená s dotačními řízeními atd.).

Vzhledem k problematické udržitelnosti majetku sloužícího účelům místního základního a mateřského školství **bude v budoucnu pravděpodobně nevyhnutelné otevřít otázku kapacit třineckých základních a mateřských škol**, jejich rozmístění na území města a hledání vůči současnému modelu alternativních způsobů zabezpečení školní docházky a péče o děti do doby před jejím nástupem.

Stávající rekonstruovaná hřiště jsou vesměs volně přístupná veřejnosti, byť po organizační i technické stránce je způsob zpřístupnění různý. Modelovým příkladem je Bunkr, kde je hřiště spravováno školníkem, veřejnosti přístupné je 3 hodiny denně, 3 dny v týdnu, po dobu 4 měsíců v roce (zhruba). Zpřístupnění dalších hřišť musí být vázáno na jejich rekonstrukci, případně na organizační zajištění volného přístupu a organizaci souvisejících (především sportovních) akcí a informování veřejnosti o existující nabídce. Organizačně lze provoz zajistit po stránce obsluhy správcem školy (školníkem), po stránce výchovné či volnočasové jiným zaměstnancem školy, případně zapojením tělovýchovných jednot (případně jiných spolků). Především druhá z uvedených funkcí by měla být finančně podpořena (městem, či ze školních fondů odměn), aby motivovala zapojené osoby k naplnění kapacit školních hřišť.

Problém s kapacitami zařízení s péčí o děti do doby nástupu povinné školní docházky obecně v Třinci jako celku není, možné problémy mohou vznikat v některých lokalitách (zařízení v centru jsou vytíženější). Problémy mohou nastávat rovněž s umístováním dětí rodičů,



kteří mohou nastoupit do práce v průběhu školního roku. Formálně nelze nikoho diskriminovat, možnosti uzpůsobení systému objektivním individuálním podmínkám rodičů a dětí jsou proto omezené. V průběhu školního roku lze dítě umístit do zařízení s péčí o děti do doby nástupu povinné školní docházky pouze tehdy, uvolní-li se kapacity.

Pokud by měly vzniknout kapacity zařízení s prodlouženým provozem, pak by se mělo jednat (s přihlédnutím k aktuální situaci) o maximálně jedno zařízení lokalizované v centrálních částech města. Jedno takové zařízení, provozované s podporou soukromého subjektu, v Třinci existuje. V souvislosti s prodlužováním provozní doby zařízení s péčí o děti do doby nástupu povinné školní docházky vzniká riziko neodůvodněného odkládání dětí.

Město vznik a provoz soukromých zařízení s péčí o děti do doby nástupu povinné školní docházky podporuje a nadále bude podporovat, např. spoluprací při vyhledávání vhodných prostor či pedagogů (tam, kde jsou s ohledem na charakter zařízení zapotřebí).

Problém v elektronické komunikaci existuje u některých škol, v nichž chybí nebo je neefektivní systém distribuce komunikačních kanálů (např. mailů). Centrální místo je v těchto případech např. zahlceno korespondencí, zatímco k faktickým adresátům se korespondence nedostane.

Problém sociopatogenních jevů na školách nelze snadno podložit systematicky shromažďovanými informacemi. Za hlubší celospolečenské příčiny tohoto problému jsou považovány pokles morálky a „duchovna“ ve společnosti, propad autority škol a pedagogů u žáků, studentů, učňů a jejich rodičů a přesun odpovědnosti za výchovu na školy. Město problematiku sociopatogenních jevů řeší podporou volnočasových aktivit, např. prostřednictvím neziskových organizací (materiální, finanční pomocí, školeními apod.). Významným problémem v této souvislosti jsou chybějící kapacity specialistů (psychologů, etopedů, speciálních pedagogů a asistentů znevýhodněných) na školách. V poradnách nejsou zmiňováni odborníci k okamžité dispozici potřebám školy. Výchovní poradci nebo preventisté jsou kapacitně přetížení a funkce specialistů nemohou efektivně suplovat.

Dalšími z příčin zhoršujícího se klimatu na školách je nedostatečně rozvinutá spolupráce části rodičů (především problematických žáků, studentů a učňů) a institucí sociální péče a sociálního zabezpečení se školami. V druhém z uvedených případů je problematická absence zpětné vazby (daná stávající legislativou) ze strany těchto institucí při řešení školami podaných podnětů.

K dispozici školám i městu jsou výsledky hodnocení studijních výsledků žáků. Tato „tvrdá data“ jsou nárazově, nesystematicky a pouze v některých školách doplňována o hodnocení spokojenosti („měkká data“). Mezi aktivitou jednotlivých škol a jejich vedení existují výrazné rozdíly, co se týče využívání dotací, spolupráce s úřadem práce a nejen jich. Město by mělo (lépe) sledovat a vyhodnocovat kvalitu činnosti škol a podle toho jmenovat, odvolávat nebo odměňovat jejich ředitele. Lze uvažovat o vytvoření systému zpětné vazby ze strany rodičů (žáků, studentů a učňů?), který by umožňoval vedení jednotlivých škol hodnotit práci jejich zaměstnanců a vedení města činnost jednotlivých škol a jejich ředitelů. Stávající stránky města jsou k tomuto účelu



nevhodné. Informace o příkladech dobré praxe aktivit škol a pedagogů by mohly být prezentovány, např. v městském zpravodaji.

K obecně vnímanému nesouladu mezi strukturou volných pracovních sil a volných pracovních míst je obtížné shromáždit průkazná data. Na nedostatek pracovních sil poukazují firmy poptávající technické a další „manuální“ profese, naopak administrativními a ekonomicky zaměřenými pracovními silami je trh (zřejmě) více než nasycen. Informační a poradenskou činnost při volbě povolání zabezpečuje v současnosti úřad práce centrálně za okres, optimálnější by bylo zajištění třineckou pobočkou. Spolupráce škol s úřadem práce je silně variabilní (některé školy nereagují nebo reagují sporadicky). Diskutována byla dostatečnost exkurzí žáků ve firmách (viz též interaktivní muzeum). Jako jedna z možných příčin neoptimální volby studijních a učňovských oborů byla zmíněna absence vzorů (úspěšných) manuálně pracujících nebo alespoň absence jejich pozitivní prezentace. Na hodinách, kde má být řešena volba budoucího povolání, jsou často doháněny třídnické hodiny. Výchovní poradci by měli spolupracovat spíše s úřady práce nebo zaměstnavateli než se středními školami. Suplování funkce výchovných poradců třídními učiteli v této oblasti není žádoucí. Podle centrální koncepce by měly školy mít k dispozici kariérového poradce.

Proces volby budoucího povolání by mohl být zefektivněn intenzivnějším zapojením rodičů, např. prostřednictvím jejich účasti na besedách s žáky, a zapojením výchovných poradců, speciálních pedagogů, psychologů a dalších specialistů do volby povolání. Tyto je třeba „vhodně motivovat“, aby neodrazovali od volby manuální práce a prosadit praxi exkurzí u zaměstnavatelů („výchova výchovných poradců“). Nezbytné je zprostředkovat komunikaci mezi úřadem práce, regionálními zaměstnavateli a rodiči dětí na druhém stupni a systematicky prezentovat informace o struktuře potřebných pracovních míst (na stránkách škol, v městském zpravodaji, na stránkách úřadu práce).

Kromě nedostatečné představitivosti (problém v matematice, ale i při řešení praktických úkolů) a schopnosti rozpoznat věci podstatné od nepodstatných, lze za problematickou považovat nedostatečnou manuální zručnost a fyzickou obratnost (vypěstovaný odpor k pohybu a tolerance rodičů k tomuto postoji). V oblasti manuální zručnosti (a nejen jí) je jedním z problémů redukce (větší skupiny) nebo formalizace praktických (dílů, pozemky) a laboratorních prací (nebo přinejmenším riziko takové redukce nebo formalizace). Problémem může být jejich materiální a personální zabezpečení. S praktickými pracemi je potřeba začínat už v mateřských školách. Tlak na posílení významu dílen, pozemků, tělocviku mohou vyvíjet školské rady a město. Město by mohlo zabezpečit materiální vybavení, případně zprostředkovat materiální výpomoc, byť odpadním materiálem z výroby ze strany soukromého sektoru. Žáci by měli být děleni do skupin tak, aby výuka mohla efektivněji probíhat.

2 SWOT analýza oblasti školství

Pracovní skupina formulovala následující silné a slabé stránky, příležitosti a ohrožení.

Silné stránky	Slabé stránky
• Dostatečné provozní financování a uspokojivé podmínky pro výuku a mimoškolní aktivity • Dostatečná nabídka volnočasových, kulturních a sportovních aktivit • Existence zavedeného systému prevence sociopatogenních jevů a jeho podpora ze strany města • Dostupnost základních a mateřských škol ve všech částech města a jejich pestrost • Přímá komunikace škol a jejich zřizovatelů • Existující informační a konzultační servis pro přípravu a realizaci rozvojových projektů ze strany města • Dostatek kvalifikovaných pedagogů • Zkušenosti s poskytováním volných kapacit škol veřejnosti nebo třetím subjektům • Existence aktivních pedagogů působících v mimoškolních oblastech	• Prohlubující se sociopatogenní jevy na školách • Špatný technický stav některých objektů a ploch a nedostatek prostředků na náročnější investice • Nedostatečně rozvinutá komunikace části rodičů se školami • Nedostatečně rozvinutá spolupráce rodičů, škol a dalších institucí při volbě povolání • Chybějící kapacity specialistů • Nedostatečně rozvinutá komunikace institucí sociální péče a sociálního zabezpečení se školami • Nedostatečně rozvinutý systém hodnocení škol a učitelů • Zhoršující se manuální a motorické schopnosti dětí a dospívajících • Rozdílná aktivita vedení škol • Místy nedostatečné kapacity zařízení s péčí o děti do doby nástupu povinné školní docházky a jejich nízká flexibilita • Absence adresné elektronické komunikace na školách • Redukce nebo formalizace praktických a laboratorních prací
Příležitosti	Ohrožení
• Existence systémů podpory rozvojových projektů a strategií • Poptávka zaměstnavatelů po široké paletě zejména technických profesí	• Propad autority škol a pedagogů ve společnosti • Absence stabilní centrální vize ve školství • Neprůhledné a administrativně náročné

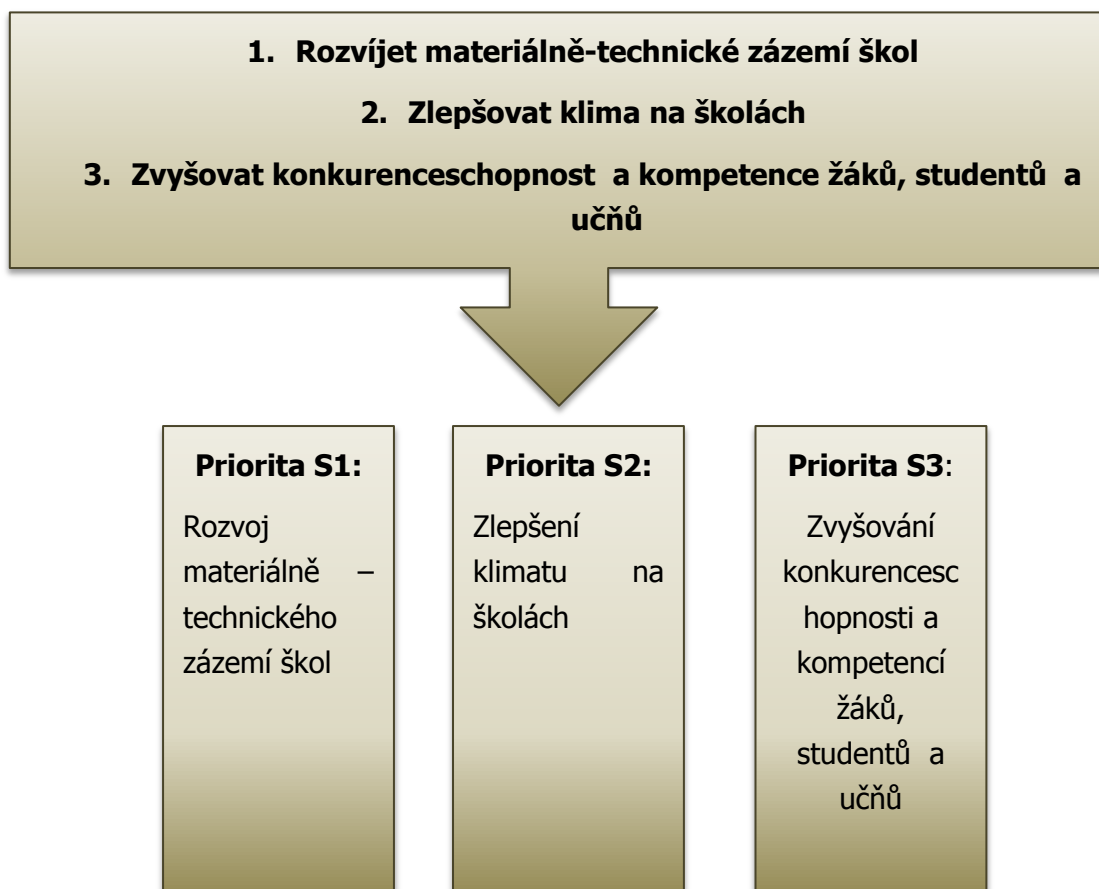


- Přítomnost velkých zaměstnavatelů a jejich aktivní zapojení do rozvoje města a jeho školství
- Standardizace výuky
- Zájem části rodičů o kvalitní výuku a volnočasové vyžití jejich dětí
- Bohatství tradic a silná identita obyvatel s regionem
- Rozvoj sociálních sítí
- Relativně silná pozice církví ve společenském životě obyvatel
- Zájem veřejnosti o aktivní trávení vlastního volného času a vzdělávání se
- Další vzdělávání pedagogických pracovníků

prostředí dotačních řízení

- Zahlcení škol administrativou
- Legislativní bariéry a nevhodně nastavený právní a administrativní systém a systém technických norem
- Migrace mladých, kvalifikovaných a jinak perspektivních obyvatel z města

3 Specifické cíle oblasti - priority školství





4 Priority a opatření dílčí koncepce školství

Priorita S1:

Rozvoj materiálně –
technického zázemí škol

Priorita S2:

Zlepšení klimatu na školách

Priorita S3:

Zvyšování
konkurenceschopnosti a
kompetencí žáků,
studentů a učňů

Opatření S1.1:

Provoz a provozní financování

Opatření S1.2:

Technický stav některých
objektů a ploch a investiční
financování

Opatření S1.3:

Přístupnost školních hřišť pro
veřejnost

Opatření S1.4:

Kapacity zařízení s péčí o děti
do doby nástupu povinné
školní docházky

Opatření S1.5:

Elektronická komunikace na
školách

Opatření S2.1:

Sociopatogenní jevy na
školách

Opatření S2.2:

Systém hodnocení škol

Opatření S3.1:

Volba povolání

Opatření S3.2:

Kompetence dětí a
dospívajících



4.1 Opatření a podopatření dílčí koncepce školství

Opatření S1.1: Provoz a provozní financování Podopatření S1.1.1: Zohlednění provozních potřeb při tvorbě rozpočtu města Podopatření S1.1.2: Zásobník sdílených problémů a potřeb Podopatření S1.1.3: Informační a konzultační servis ze strany města Podopatření S1.1.4: Informační platforma města, vedení škol a dalších organizací	Opatření S1.2: Technický stav některých objektů a ploch a investiční Podopatření S1.2.1: Realizace investičních projektů Podopatření S1.2.2: Žádosti o dotace Podopatření S1.2.3: Projektová příprava investičních projektů Podopatření S1.2.4: Vyhledávání jiných zdrojů financování Podopatření S1.2.5: Posouzení technického stavu objektů a ploch	Opatření S1.3: Přístupnost školních hřišť pro veřejnost Podopatření S1.3.1: Realizace investičních projektů Podopatření S1.3.2: Zajištění provozu Podopatření S1.3.3: Marketing Podopatření S1.3.4: Zajištění volnočasových aktivit
---	---	---



Opatření S1.4:

Kapacity zařízení s péčí o děti
do doby nástupu povinné
školní docházky

Opatření S1.5:

Elektronická komunikace na
školách

Podopatření S1.4.1:

Monitoring potřeb potenciálně
zaměstnaných rodičů

Podopatření S1.4.2:

Podpora vzniku soukromých
zařízení s péčí o děti do doby
nástupu povinné školní
docházky

Podopatření S1.4.3:

Podpora vzniku dalšího
zařízení s prodlouženým
provozem

Podopatření S1.4.4:

Spolupráce s okolními obcemi
na sdílení kapacit

Podopatření S1.4.5:

Prodloužení provozní doby
v placeném režimu u
stávajících zařízení

Podopatření S1.5.1:

Výměna a aktualizace
kontaktů na odpovědné
pracovníky ve
spolupracujících organizacích

Podopatření S1.5.2:

Zavedení elektronické
komunikace s rodiči

Podopatření S1.5.3:

E-maily pedagogů a dalších
relevantních pracovníků

Podopatření S1.5.4:

Standardy elektronické
komunikace na školách



Opatření S2.1: Sociopatogenní jevy na školách	Opatření S2.2: Systém hodnocení škol	Opatření S3.1: Volba povolání	Opatření S3.2: Kompetence dětí a dospívajících
Podopatření S2.1.1: Zabezpečení kapacit specialistů na školách Podopatření S2.1.2: Aktivní marketing příkladů dobré praxe aktivit a úspěchů škol, pedagogů, žáků, studentů a učňů Podopatření S2.1.3: Spolupráce s okolními obcemi na sdílení kapacit specialistů	Podopatření S2.2.1: Zavést systém sledování „tvrdých a měkkých dat“ k hodnocení výkonnosti škol Podopatření S2.2.2: Provázet systém sledování „tvrdých a měkkých dat“ se systémem hodnocení práce vedení škol	Podopatření S3.1.1: Sběr, zpracování a prezentace informací o situaci na trhu práce Podopatření S3.1.2: Exkurze žáků a výchovných poradců ve firmách Podopatření S3.1.3: Zapojení rodičů a specialistů do procesu volby povolání Podopatření S3.1.4: Prezentace příkladů úspěšných řemeslně a technicky pracujících	Podopatření S3.2.1: Materiální a organizační podpora praktických a laboratorních prací a pohybových aktivit při výuce Podopatření S3.2.2: Spolupráce se soukromými subjekty na zajištění materiálního vybavení praktických a laboratorních prací Podopatření S3.2.3: Akce s místními firmami Podopatření S3.2.4: Setkání a workshopy manuální práce Podopatření S3.2.5: Sportovní a znalostní soutěže a umělecké akce pro děti a jejich rodiče Opatření S3.2.6: Akce s místními sportovci

[illegible]

V. Oborová koncepce ekonomický rozvoj a inovační potenciál

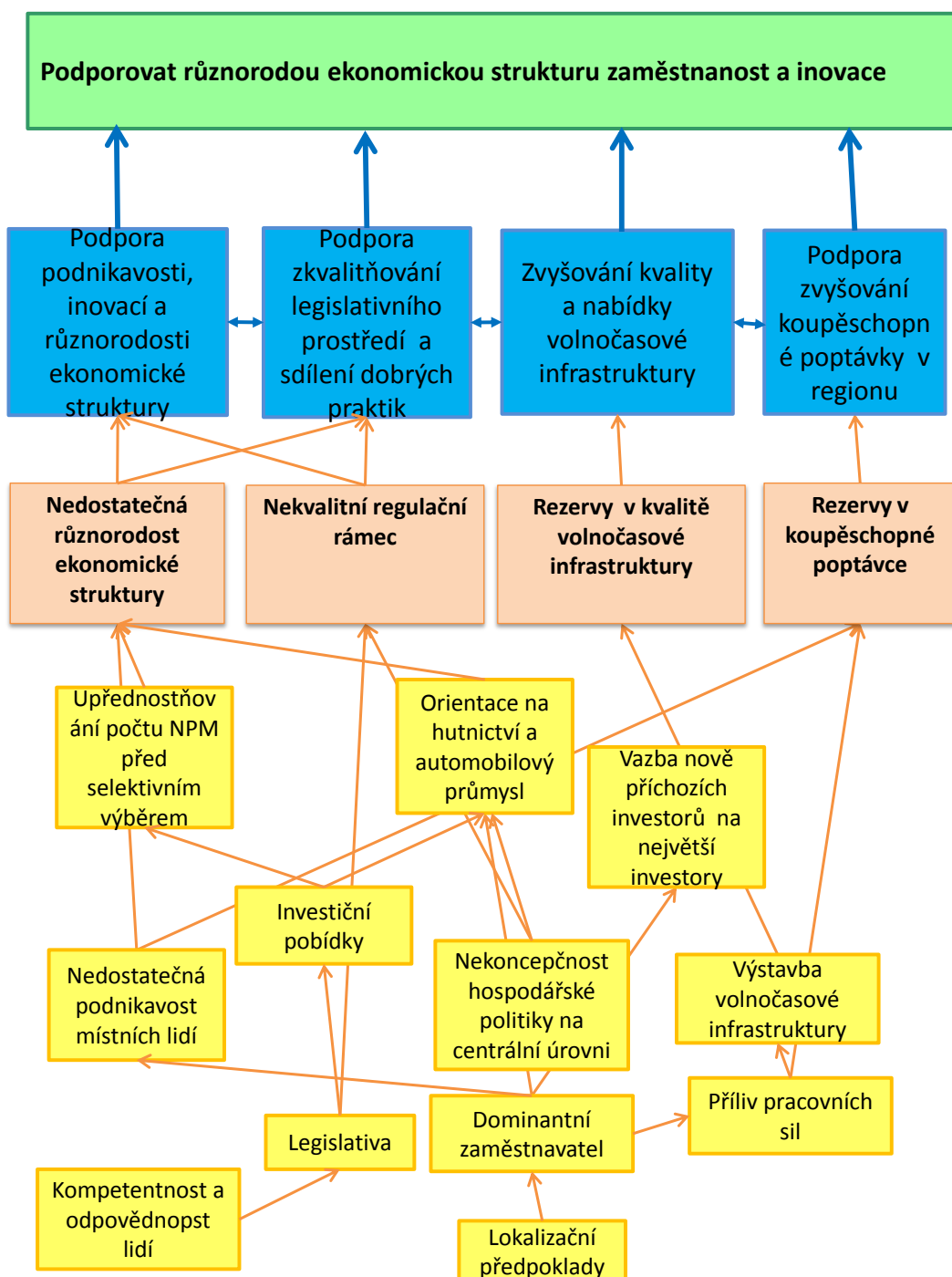
Globální cíl dílčí koncepce:

**Podporovat různorodou ekonomickou
strukturu zaměstnanost a inovace**

1 Stručná analýza oblasti ekonomický rozvoj a inovační potenciál

Ekonomický rozvoj a inovační potenciál je záměrně zařazen až na samém konci Strategického plánu a to z důvodu toho, že možnosti ovlivňovat ekonomiku ze strany města jsou relativně omezené, ale hlavně klíčové ekonomické ukazatele, rozhodně nenapovídají, že by tato oblast byla problematická

Schéma č. 6 Problémový strom – intervenční schéma oblasti ekonomický rozvoj a inovační potenciál





1.1 Interpretace problémového stromu

Třinecká ekonomika je oprávněně dávána za příklad velmi úspěšné transformace z centrálně plánované ekonomiky na tržní.

Dominantní hutnický průmysl se na území města etabloval už před více než 170 lety a bez nějakých výrazných šoků funguje dodnes. Zatímco jiné hutnické firmy v Moravskoslezském kraji byly prodány zahraničním vlastníkům bez adekvátní společenské odpovědnosti, Třinecké Železářny šly vždy svoji vlastní cestou a je obecně známo, že management má velmi těsnou vazbu na region.

Třinecké Železářny měly pro město vždy naprosto zásadní význam a město dodnes těží z této těsné a příkladné kooperace samospráva-komerční sektor.

Přestože město nemuselo v minulosti řešit nezaměstnanost v důsledku úpadku dominantního zaměstnavatele, rozhodně nezvolilo pasivní strategii, ba právě naopak bylo vždy ofenzivní a zainvestovalo (ve spolupráci s Třineckými Železárnami) do nové průmyslové zóny. Původní brownfield „Baliny“ je tak plně obsazenou průmyslovou zónou nabízející i nyní další stovky nových pracovních míst. I proto je míra nezaměstnanosti v Třinci pod 6 %.

Průmyslová orientace naučila obyvatele města Třince velké pracovitosti, na druhou stranu způsobila do určité míry „neochotu podnikat“. I tak však najdeme v Třinecké ekonomice řadu dalších významných subjektů, činných v mezinárodním obchodu - z nejvýznamnějších můžeme jmenovat WALMARK (farmaceutický průmysl), SteelTec (výroba nástrojů), DONGWON, DAECHANG SEAT(automobilový průmysl), AUTEL (automatizace).

Průměrné mzdy na Třinecku převyšují průměr Moravskoslezského kraje a třinecké firmy se spíše obávají nedostatku pracovních sil a tlaku na růst mzdové úrovně. Proto je nutné budovat a udržovat kvalitní volnočasovou infrastrukturu, která je případně snah o získání kvalifikovaných pracovních sil, velmi podstatná.

I přes velmi dobré stávající podmínky a pozitivní výhled minimálně pro příštích několik let si však nejen město, ale i klíčoví zaměstnavatelé uvědomují nutnost ekonomickou strukturu dále diverzifikovat a postavit ji na několik pilířů, které budou lépe odolávat turbulentnímu ekonomickému vývoji.

Stěžejní je však nejen připravovat nové aktivity na podporu ekonomické diverzifikace, ale snažit se i o nápravu regulačního rámce, který do značné míry limituje ekonomické aktivity. Přestože se jedná o velmi náročný proces, město na něj nemůže rezignovat. Ostatně ani přeložka I/11 nebyla záležitostí města, a město přesto vstoupilo do procesu přípravy a nemalou měrou se zasloužilo o to, že se stavba začíná realizovat.

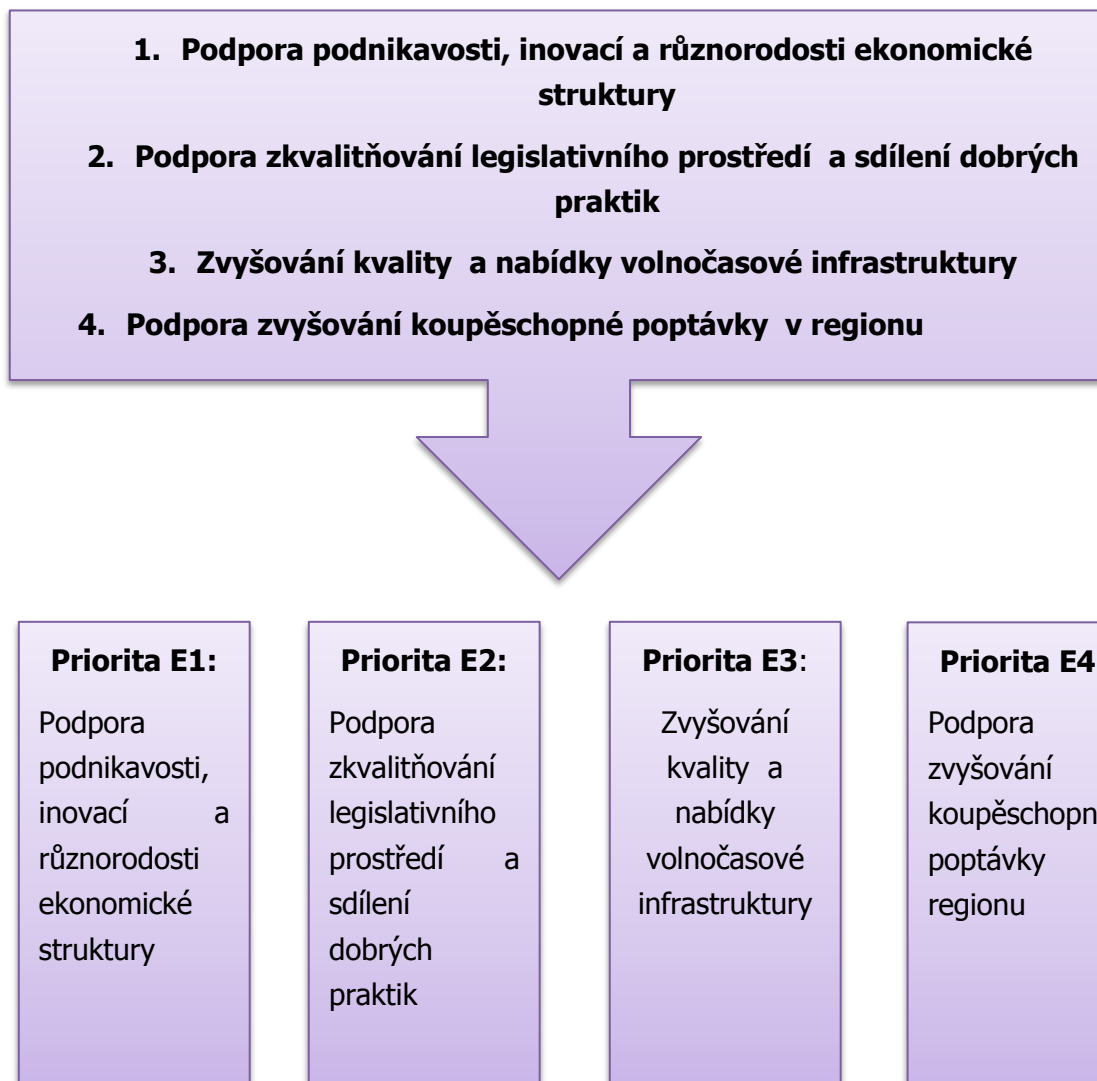


2 SWOT analýza oblasti ekonomický rozvoj a inovační potenciál

Pracovní skupina formulovala následující silné a slabé stránky, příležitosti a ohrožení.

Silné stránky	Slabé stránky
• Pracovitost místních lidí • Kreativita místních lidí • Tah na branku (na výsledky a cíle) • Stabilní ekonomická struktura • Mimořádně příznivá situace na trhu práce • Lokální zakořeněnost a silná společenská odpovědnost klíčových ek. Subjektů • Relativně vysoká úroveň mezd (nad průměrem MSK) • Zapojení klíčových ekonomických subjektů do mezinárodního obchodu • Přítomnost velkého a silného zaměstnavatele	• Nedostatečná podnikavost (odvaha podnikat) • Nedostatek pracovních příležitostí pro ženy • Nedostatek flexibilních úvazků (flexibilní pracovní doby) • Okr. FM není zahrnut mezi podporované regiony • Nedostatečná diverzifikace ekonomické struktury
Příležitosti	Ohrožení
• Dobudování přeložky I/11 • Kvalitní volnočasová infrastruktura • Programové období EU 2014-2020 • Vytvoření podmínek pro zařízení typu „jesle“ • Využití existujících sítí	• Stárnutí populace • Nárůst finanční a sociální negramotnosti • Případný nepříznivý vývoj v hutnickém a automobilovém průmyslu

3 Specifické cíle oblasti - priority ekonomický rozvoj a inovační potenciál



4 Priority a opatření dílčí koncepce ekonomický rozvoj a inovační potenciál

Priorita E1:

Podpora podnikavosti, inovací a různorodosti ekonomické struktury

Priorita E2:

Podpora zkvalitňování legislativního prostředí a sdílení dobrých praktik

Priorita E3:

Zvyšování kvality a nabídky volnočasové infrastruktury

Priorita E4:

Podpora zvyšování koupěschopné poptávky v regionu

Opatření E1.1:

Vytipování a vytváření podmínek pro nové investice z vybraných oborů

Opatření E1.2:

Zachování kontinuity spolupráce MSP

Opatření E1.3:

Vytvoření podmínek pro vznik městské tržnice (regionální produkty)

Opatření E1.4:

Pravidelný monitoring potřeb podnikatelů a občanů a jejich komunikace prostřednictvím lokálního tisku

Opatření E1.5:

PR články a rozhovory v médiích úspěšných třineckých osobností

Opatření E1.6:

Realizace pilotních a inovativních projektů v oblasti veřejné služby

Opatření E2.1:

Spolupráce s místními politiky v PS a Senátu PARLAMENTU ČR

Opatření E2.2:

Spolupráce v rámci SMO ČR

Opatření E2.3:

Spolupráce s Moravskoslezským krajem

Opatření E2.4:

Spolupráce se zaměstnavatelskými svazy

Opatření E2.5:

Zapojování do pilotních a inovativních forem územní spolupráce (ITI)

Opatření E3.1:

Modernizace stávající volnočasové infrastruktury na území města

Opatření E3.2:

Podpora realizace pilotních a inovativních projektů v oblasti volnočasové infrastruktury

Priorita E4.1:

Podpora zvyšování koupěschopné poptávky v regionu



5 Klíčové projekty v oblasti ekonomický rozvoj a inovační potenciál

Opatření	Název projektu	Termín realizace	Připravenost	Náklady v CZK	Nositel
E1.1	Vytipování a vytváření podmínek pro nové investice z vybraných oborů	Průběžně	-	Režijní náklady	Město Třinec
E1.1	Řešení území mezi Penny a MěÚ	2014-2020	-	-	Město Třinec
E1.1	Podpora coworkingu (vytvoření coworkingového centra)	2014-2020	-	-	Soukromý investor/ Město Třinec
E1.1	Otevřeno" – podpora regionální identity a podnikavosti (možnost 1 / rok přijít na exkurzi do různých provozů	2014-2020	-	-	KHK / Město Třinec
E1.2	Zachování kontinuity spolupráce MSP	Průběžně	-	Režijní náklady	KHK/ Město Třinec
E1.3	Vytvoření podmínek pro vznik městské tržnice (projektová dokumentace)	2015	-	200.000	Město Třinec
E1.3	Vytvoření podmínek pro vznik městské tržnice (regionální produkty) - stavba	2016-2020	-	Dle PD	Město Třinec



E1.4	Pravidelný monitoring potřeb podnikatelů a občanů a jejich komunikace prostřednictvím lokálního tisku	Průběžně	-	50.000 ročně	Město Třinec
E1.5	PR články a rozhovory v médiích úspěšných třineckých osobností	Průběžně	-	25.000 ročně	Město Třinec partner
E 2.1	Spolupráce s místními politiky v PS a Senátu PARLAMENTU ČR	Průběžně	-	Režijní náklady	Město Třinec
E 2.2	Spolupráce v rámci SMO ČR	Průběžně	-	Režijní náklady	Město Třinec
E 2.3	Spolupráce s Moravskoslezským krajem	Průběžně	-	Režijní náklady	Město Třinec
E 2.4	Spolupráce se zaměstnavatelskými svazy	Průběžně	-	Režijní náklady	Město Třinec
E 2.5	Zapojování do pilotních a inovativních forem územní spolupráce (ITI)	Průběžně	-	Režijní náklady	Město Třinec
E 3.1	Areál STARS	2014	realizace	180.000.000 (hala)	Město Třinec
E 3.1	KD TRISIA (vnější plášť, střecha)	2015-2020	-	-	Město Třinec
E 3.1	Chata na Javorovém vrchu	2014-2020	-	-	Město Třinec



E 3.1	Knihovna	2013-2014	realizace	49.600.000	Město Třinec
E 3.1	Ostatní kulturní zařízení (DDM, Kino)	2014-2020	-	-	Město Třinec
E 3.1	Řešení areálu zimního stadionu	2014-2020	-	-	Město Třinec
E 3.2	Řešení území odvalu	2014-2020	-	-	TŽ/ Město Třinec partner
E 3.2	Motokárová dráha a dopravní hřiště (Borek)	2014-2020	-	-	Město Třinec partner
E 4.1	E-aukce pro veřejnost a podnikatele	2014-2020	-	Režijní náklady	Město Třinec partner