

# ČESKÁ ZEMĚDĚLSKÁ UNIVERZITA

Provozně ekonomická fakulta

Katedra řízení



BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

## **Program rozvoje města**

Autor bakalářské práce: Ondřej Opat

Vedoucí bakalářské práce: Ing. Josef Kříž, CSc.

©Praha, 2008

**Prohlášení:**

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci na téma:

**„Program rozvoje města“**

vypracoval samostatně, za použití literatury, kterou cituji a uvádím v bibliografii.

V Praze dne 28. dubna 2008

.....  
Ondřej Opat

### **Poděkování**

Děkuji tímto panu ing. Josefu Křížovi, CSc., za odborné vedení a rady při zpracování této bakalářské práce. Zároveň děkuji Milanu Kotálovi, vedoucímu odboru dopravy na Městském úřadě v Rakovníku, za poskytnutí informací a zajímavé konzultace k danému tématu.

# **PROGRAM ROZVOJE MĚSTA**

## **THE DEVELOPMENT PROGRAMME OF THE TOWN**

## SOUHRN:

Tato bakalářská práce je zaměřena na program rozvoje města Rakovník. První část práce zahrnuje teoretické informace z oblasti legislativy, funkcí města a jeho financování. Ve druhé části práce je popsán navrhovaný projekt, který řeší dopravní situaci ve městě.

V programu rozvoje města se dlouhou dobu nachází projekt o obchvatu města. Ten by měl vyřešit problém intenzity dopravy v centru Rakovníka, ale zatím není realizován.

Proto je mým hlavním cílem práce řešení problému dopravy, konkrétně obchvat města Rakovník. Jeho charakteristika, fáze projektování, financování obchvatu, další rozvoj města v oblasti dopravy a přínosy realizace pro město jsou popsány v jednotlivých kapitolách.

## KLÍČOVÁ SLOVA:

Obec, město, funkce města, rozvoj, financování, dopravní infrastruktura, obchvat města.

## SUMMARY:

This baccalaureate work focuses on the town development project Rakovník. First part of work include theoretic information from area legislature, function cities and his financing. In second part of work is describe suggested project which tackle traffic situation in the city.

In the town development program have found a lot of years project about Rakovník orbital. He should fix the problem with traffic volume in the centre of Rakovník, but by that time get not shape to a plan.

My favorite point in this works is problem solving traffic, concretely Rakovník orbital. His characteristics, planning stage, project financing, next town development in area of traffic and benefits execution of a project for the city are describe in singles section.

## KEY WORDS:

Municipality, city, city function, development, funding, traffic infrastructure, city orbital.

## OBSAH

<b>1</b>	<b>ÚVOD</b> .....	<b>6</b>
<b>2</b>	<b>CÍL PRÁCE A METODIKA</b> .....	<b>7</b>
<b>3</b>	<b>LITERÁRNÍ REŠERŠE</b> .....	<b>9</b>
3.1	Legislativa .....	9
3.1.1	Obecné vymezení .....	9
3.1.2	Působnost obcí .....	10
3.1.2.1	Samostatná působnost .....	10
3.1.2.2	Přenesená působnost .....	11
3.1.3	Orgány obce .....	11
3.1.3.1	Zastupitelstvo obce .....	11
3.1.3.2	Rada obce .....	12
3.1.3.3	Starosta .....	12
3.1.3.4	Obecní úřad .....	13
3.2	NUTS – problém souvislostí .....	14
3.3	Město .....	15
3.3.1	Charakteristika města .....	15
3.3.2	Funkce města .....	18
3.3.3	Program rozvoje města .....	19
3.3.3.1	Osnova programu rozvoje obce .....	20
3.3.4	Financování obce .....	23
3.3.4.1	Územní rozpočet .....	23
3.3.4.2	Rozpočtový proces .....	28
3.3.4.3	Mimorozpočtové fondy .....	28
3.3.4.4	Strukturální fondy .....	29
3.3.4.5	Dotace a úvěrování .....	31
<b>4</b>	<b>CHARAKTERISTIKA A FUNKCE MĚSTA, VÝCHOZÍ ANALÝZY</b> .....	<b>32</b>
4.1	Charakteristika a funkce města .....	32

4.1.1	Historie města.....	32
4.1.2	Vymezení území (poloha, rozloha, obyvatelstvo) .....	34
4.2	Výchozí analýzy .....	36
4.2.1	Dopravní infrastruktura .....	37
4.2.2	Dopravní obslužnost.....	39
<b>5</b>	<b>ŘEŠENÍ ROZVOJE VYBRANÝCH OBLASTÍ MĚSTA .....</b>	<b>40</b>
5.1	Dopravní situace ve městě.....	40
5.2	Zpracování projektu obchvat B1.....	41
5.2.1	Stávající situace .....	41
5.2.1.1	Dopravní průzkum .....	41
5.2.2	Realizace projektu obchvat Rakovníka.....	45
5.2.2.1	Financování projektu .....	46
5.2.2.2	Současné vyhlídky města Rakovník pro případnou realizaci obchvatu	47
5.2.3	Shrnutí .....	48
<b>6</b>	<b>NÁSTIN DALŠÍCH ROZVOJOVÝCH TENDENCÍ MĚSTA.....</b>	<b>49</b>
<b>7</b>	<b>PŘÍNOSY PROJEKTU .....</b>	<b>50</b>
<b>8</b>	<b>ZÁVĚR .....</b>	<b>53</b>
<b>9</b>	<b>SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK: .....</b>	<b>54</b>
<b>10</b>	<b>SEZNAM LITERATURY: .....</b>	<b>55</b>
	Seznam obrázků.....	57
	Seznam tabulek.....	57



# 1 ÚVOD

Město patří mezi základní prvky státu a tvoří pomyslnou hierarchii, která je pro jeho správné řízení velice důležitá. Město má pro obyvatele spoustu funkcí, mezi základní patří poskytování pracovních příležitostí a služeb, které uspokojují potřeby lidí. Dále město poskytuje obyvatelům veškerou občanskou vybavenost.

Aby město správně fungovalo a sloužilo svým občanům, je pro něj nutností vypracovat dlouhodobý program rozvoje města, ve kterém si stanoví strategické a operativní cíle, kterých se bude snažit v budoucnu dosáhnout. Tento program rozvoje musí obsahovat jednotlivé kroky, které povedou k realizaci plánů a zabezpečí dlouhodobý rozvoj města.

Bakalářská práce je rozdělena do několika částí. První z nich je tzv. teoretická část, kterou jsem sepsal pomocí odborné literatury. V této části se má práce dotýká legislativy, programů rozvoje města i financování.

Druhá část je částí praktickou, kde jsem se pokusil analyzovat současnou situaci dopravy ve městě Rakovník a navrhnout konkrétní řešení. Tím řešením je obchvat města, který v sobě zahrnuje ekonomickou i finanční problematiku. Použil jsem zde všechny dostupné informace a rozvojové programy včetně operačních programů EU.

## 2 CÍL PRÁCE A METODIKA

Cílů, které jsem si v mé bakalářské práci stanovil, je několik. První cílem je seznámit se blíže se základními principy fungování a řízení města. Zjistit, jak se tvoří rozpočet města, jaké jsou jeho finanční možnosti a shrnout postup při sestavování programu rozvoje města. Dalším cílem je v této práci popsat konkrétní oblast rozvoje města a definovat současnou situaci, včetně aktuálních problémů. Posledním cílem bude navrhnout řešení, které by mělo co největší přínos pro obyvatele i další rozvoj města.

Při psaní této práce jsem používal několik metod. V první části, která je teoretická, jsem vyhledával informace převážně v tematických publikacích, které mi doporučil vedoucí mé bakalářské práce. Všechny použité publikace jsou vypsány v seznamu literatury. Dalším pomocníkem se mi stal internet, na kterém jsem převážně vyhledával zákony související s daným tématem. Internetové odkazy jsou též vypsány v seznamu literatury.

Po sepsání teoretických informací z oblasti legislativy města, programu rozvoje města a financování, jsem se věnoval řešení rozvoje dopravy ve městě Rakovník. Při této studii jsem využíval konzultací s vedoucími pracovníky odboru dopravy na Městském úřadě v Rakovníku. Zde jsem mohl nahlédnout i do různých zpracovaných projektů a nejvíce mě zaujal ten nejnáročnější. Vybral jsem si pro řešení téma obchvat města Rakovník. Bral jsem si inspiraci převážně od společnosti CityPlan s. r. o., která zpracovávala Studii dopravního přínosu a potřebnosti výstavby obchvatu B1 Rakovník. Snažil jsem se popsat současnou dopravní situaci v Rakovníku, výhody a nevýhody z ní vyplývající, řešení problému pomocí výstavby obchvatu, dále pak financování projektu a možnou realizaci.

Pro vyhodnocování dat jsem využil geografické modelování pomocí softwaru GIS (ArcMap) od firmy ESRI přístupného na Katedře geografie Západočeské univerzity

v Plzni. Pomocí tohoto softwaru byla utříděna data a pomocí funkcí byly vyhotoveny mapy (mapa správního členění Rakovnicka a mapa silnic a železnic na Rakovnicku).

V závěru práce je popsáno celkové zhodnocení, které bylo vyvozeno z předešlých informací.

## 3 LITERÁRNÍ REŠERŠE

### 3.1 Legislativa

#### 3.1.1 *Obecné vymezení*

Obec je charakterizována v zákoně č. 128/2000 Sb., o obcích jako základní územní samosprávný společenství občanů, tvoří územní celek, který je vymezen hranicí území obce. Dále je veřejnoprávní korporací, má vlastní majetek. Obec vystupuje v právních vztazích svým jménem a nese odpovědnost z těchto vztahů vyplývajících. Pečuje o všestranný rozvoj svého území a o potřeby svých občanů, při plnění svých úkolů chrání též veřejný zájem. Obec, která má alespoň 3 000 obyvatel, je městem, pokud tak na návrh obce stanoví předseda Poslanecké sněmovny po vyjádření vlády. Sloučí-li se dvě nebo více obcí, z nichž alespoň jedna je městem, je nově vzniklá obec městem.

V ČR se setkáváme i s dalšími druhy obcí, jako je například hlavní město, dále pak statutární města (města se zvláštním postavením), pak města a obce.

V zákoně o hlavním městě Praze, který upravuje postavení Prahy jako hlavního města České republiky, kraje a obce a dále postavení městských částí. Hlavní město Praha je samostatně spravováno zastupitelstvem hlavního města Prahy. Dalšími orgány hlavního města Prahy jsou Rada hlavního města Prahy, primátor hlavního města Prahy, Magistrát hlavního města Prahy a zvláštní orgány hlavního města Prahy.

Zákon o obcích charakterizuje tzv. statutární města. Tato statutární města mohou členit své území na městské obvody nebo městské části s vlastními orgány samosprávy. Statutárními městy jsou Kladno, České Budějovice, Plzeň, Karlovy Vary, Ústí nad Labem, Liberec, Hradec Králové, Pardubice, Jihlava, Brno, Zlín, Olomouc, Přerov, Chomutov, Děčín, Frýdek-Místek, Ostrava, Opava, Havířov, Most, Teplice, Karviná a Mladá Boleslav. [8]

### 3.1.2 Působnost obcí

Působnost obcí se rozděluje na dva druhy. Samostatná působnost a přenesená působnost. Obec plní úkoly patřící do samosprávy obce v rozsahu stanoveném zákony a v souladu s potřebami obce. Dále je zákony obce svěřen i výkon státní správy tzv. přenesená působnost. Obec musí tyto dvě působnosti důsledně dodržovat.

#### 3.1.2.1 Samostatná působnost

Dle zákona o obcích do samostatné působnosti obce patří záležitosti, které jsou v zájmu obce a občanů obce a nejsou přenesenou působností. Ve svém územním obvodu obec dále pečuje v souladu s místními předpoklady a s místními zvyklostmi o vytváření podmínek pro rozvoj sociální péče a pro uspokojování potřeb svých občanů. Jde především o uspokojování potřeby bydlení, ochrany a rozvoje zdraví, dopravy a spojů, potřeby informací, výchovy a vzdělávání, celkového kulturního rozvoje a ochrany veřejného pořádku.

Při výkonu samostatné působnosti se obec řídí při vydávání obecně závazných vyhlášek zákonem, v ostatních záležitostech též jinými právními předpisy vydanými na základě zákona.

Obec je povinna dle § 38 zákona o obcích pečovat o zachování a rozvoj svého majetku. Vede si evidenci svého majetku. Majetek obce musí být chráněn před zničením, poškozením, odcizením nebo zneužitím.

Dle § 46 zákona mohou obce při výkonu samostatné působnosti vzájemně spolupracovat. Spolupráce mezi obcemi se uskutečňuje zejména na základě smlouvy uzavřené ke splnění konkrétního úkolu, na základě smlouvy o vytvoření dobrovolného svazku obcí nebo zakládáním právnických osob podle zvláštního zákona dvěma nebo více obcemi. [8]

§ 55 zákona o obcích dovoluje obcím spolupracovat s obcemi jiných států a být členy mezinárodních sdružení místních orgánů. Mohou uzavírat s obcemi jiných států smlouvy o vzájemné spolupráci. [8]

Orgány států a orgány kraje, pokud to lze, projednávají s obcemi předem opatření, která se přímo týkají samosprávy obce. Orgány státu a orgány kraje poskytují obcím na požádání bezplatně údaje a informace potřebné pro výkon jejich působnosti. Tuto povinnost má i obec vůči orgánům státu a orgánům kraje. [2]

### 3.1.2.2 Přenesená působnost

Přenesená působnost ve věcech, které stanoví zvláštní zákony, je v základním rozsahu svěřeném obci vykonávána orgány obce určenými tímto nebo jiným zákonem nebo na základě tohoto zákona<sup>4</sup>. V tomto případě je území obce správním obvodem.

Při výkonu přenesené působnosti se orgány obce řídí při vydávání nařízení města a při rozhodování o právech, právem chráněných zájmech a povinnostech fyzických a právnických osob zákony a právními předpisy vydanými na základě zákona, v ostatních případech též usneseními vlády a směrnicemi ústředních správních úřadů.

§ 62 zákona o obcích vymezuje, že obec obdrží ze státního rozpočtu příspěvek na plnění úkolů v přenesené působnosti. [8]

## 3.1.3 Orgány obce

### 3.1.3.1 Zastupitelstvo obce

Zastupitelstvo obce je složeno z členů zastupitelstva obce, jejichž počet na každé volební období stanoví v souladu s tímto zákonem zastupitelstvo obce nejpozději do 85 dnů přede dnem voleb do zastupitelstev v obcích. Zastupitelstvo obce, při stanovení počtu členů zastupitelstva obce, přihlédne k počtu obyvatel a velikosti územního obvodu. Počet členů stanoví tak, aby zastupitelstvo obce mělo v obci, městysu, městě, městském obvodu, městské části do 500 obyvatel 5 až 15 členů, nad 500 do 3000 obyvatel 7 až 15 členů, nad 3 000 do 10 000 obyvatel 11 až 25 členů, nad 10 000 do 50 000 obyvatel 15 až 35 členů, nad 50 000 do 150 000 obyvatel, 25 až 45 členů, nad 150 000 obyvatel 35 až 55 členů. Rozhodující pro stanovení počtu členů zastupitelstva obce je počet obyvatel obce k 1. lednu roku, v němž se konají volby. [8]

Zastupitelstvo obce rozhoduje ve věcech patřících do samostatné působnosti obce (§ 35 odst. 1). Zastupitelstvu je vyhrazeno mimo jiné schvalovat program rozvoje obce, schvalovat rozpočet obce a závěrečný účet obce, zřizovat trvalé a dočasné peněžní fondy obce i vydávat obecně závazné vyhlášky. [8]

### 3.1.3.2 Rada obce

Rada obce je výkonným orgánem obce v oblasti samostatné působnosti a ze své činnosti odpovídá zastupitelstvu obce. V oblasti přenesené působnosti přísluší radě obce rozhodovat, jen stanoví-li tak zákon.

Radu obce tvoří starosta, místostarosta (místostarostové) a další členové rady volení z řad členů zastupitelstva obce. Počet členů rady obce je lichý a činí nejméně 5 a nejvýše 11 členů, přičemž nesmí přesahovat jednu třetinu počtu členů zastupitelstva obce. Rada obce se nevolí v obcích, kde zastupitelstvo obce má méně než 15 členů. Je-li starosta nebo místostarosta odvolán z funkce nebo se této funkce vzdal, přestává být i členem rady obce.

Rada obce zabezpečuje hospodaření obce podle schváleného rozpočtu, provádět rozpočtová opatření v rozsahu stanoveném zastupitelstvem obce, vydávat nařízení obce. Jsou jí vyhrazeny i další povinnosti popsané v zákoně o obcích v § 102. [8]

### 3.1.3.3 Starosta

Starosta zastupuje obec navenek. Starostu a místostarostu (místostarosty) volí do funkcí zastupitelstvo obce z řad svých členů. Starosta a místostarosta musí být občanem České republiky. Za výkon své funkce odpovídají zastupitelstvu obce.

Dále podle zákona starosta svolává a zpravidla řídí zasedání zastupitelstva obce a rady obce, podepisuje spolu s ověřovateli zápis z jednání zastupitelstva obce a zápis z jednání rady obce. Je-li starosta ze své funkce odvolán nebo se funkce vzdal a není-li současně zvolen nový starosta, vykonává jeho pravomoc až do zvolení starosty místostarosta, kterého určilo zastupitelstvo obce k zastupování starosty (§ 104 odst. 1 zákona o obcích). [8]

### 3.1.3.4 Obecní úřad

Obecní úřad tvoří starosta, místostarosta (místostarostové), tajemník obecního úřadu, je-li tato funkce zřízena, a zaměstnanci obce zařazení do obecního úřadu. V čele obecního úřadu je starosta. Rada obce může zřídit pro jednotlivé úseky činnosti obecního úřadu odbory a oddělení, v nichž jsou začleněni zaměstnanci obce zařazení do obecního úřadu.

V oblasti samostatné působnosti plní úkoly, které mu uložilo zastupitelstvo obce nebo rada obce, pomáhá výborům a komisím v jejich činnosti. Vykonává přenesenou působnost podle § 61 odst. 1 písm. a) s výjimkou věcí, které patří do působnosti jiného orgánu obce.

V obcích s pověřeným obecním úřadem a v obcích s rozšířenou působností se zřizuje funkce tajemníka obecního úřadu, který je zaměstnancem obce. Ostatní obce mohou zřídit funkci tajemníka obecního úřadu.

V § 110 zákona o obcích je tajemník obecního úřadu odpovědný za plnění úkolů obecního úřadu v samostatné působnosti i přenesené působnosti starostovi.

Tajemník obecního úřadu zajišťuje výkon přenesené působnosti s výjimkou věcí, které jsou zákonem svěřeny radě obce nebo zvláštnímu orgánu obce, plní úkoly uložené mu zastupitelstvem obce, radou obce nebo starostou, stanoví podle zvláštních právních předpisů platy všem zaměstnancům obce zařazeným do obecního úřadu, plní úkoly statutárního orgánu zaměstnavatele podle zvláštních právních předpisů vůči zaměstnancům obce zařazeným do obecního úřadu, vydává spisový řád, skartační plán a pracovní řád obecního úřadu a další vnitřní směrnice obecního úřadu, nevydává-li je rada obce. [8]



### 3.2 NUTS – problém souvislostí

V evropské unii se pro vzájemná porovnání používá tzv. nomenklatura územních statistických jednotek – NUTS. Základní význam má jejich vymezení jednak pro statistické potřeby EU (statistickou službu v rámci EU zastřešuje EUROSTAT se sídlem v Lucembursku), jednak pro účely zařazení regionů různé úrovně pod jednotlivé cíle (s regionálním dopadem) strukturální politiky EU. Pro potřeby regionální a ekonomické statistiky se např. jednotky NUTS používají pro sledování míry nezaměstnanosti, pro výpočet regionálního hrubého domácího produktu (HDP), pro populační údaje.

NUTS 1 – je územní jednotkou typu velkých oblastí (zemí, makroregionů) daného státu (největší regionální srovnávací jednotkou). Je obvykle tvořena několika jednotkami v úrovni NUTS 2.

NUTS 2 – je jednotkou řádově nižší, obvykle odpovídá úrovni středního článku územně správního členění daného státu. Populační velikost se v případě těchto územních jednotek pohybuje zpravidla mezi jedním až dvěma miliony obyvatel. V ČR nelze v podstatě pro tuto úroveň použít VÚSC, protože některé jsou příliš malé, např. Karlovarský a Liberecký kraj.

NUTS 3 – je jednotkou vesměs odpovídající úrovni nejnižšího územně správního regionu státní správy (úroveň okresů a příp. krajů).

NUTS 4 – jako územní jednotka není v řadě států EU vymezena.

NUTS 5 – je nejmenší lokální jednotkou, zpravidla obce či skupiny obcí. [3]

Jednotky pro území České republiky byly po dohodě s EUROSTATEM stanoveny následujícím způsobem (Usnesení vlády ČR č. 707 ze dne 26. 10. 1998):

- NUTS 1 – 1 jednotka, tj. celé území České republiky;
- NUTS 2 – 8 územních jednotek, v podstatě sdružené nové kraje: Praha (pouze území hlavního města Prahy), Střední Čechy (Středočeský kraj), Jihozápad (Jihočeský a Plzeňský kraj), Severozápad (Karlovarský

a Ústecký kraj), Severovýchod (Liberecký, Královéhradecký a Pardubický kraj), Jihovýchod (Jihomoravský kraj a Kraj Vysočina), Střední Morava (Olomoucký a Zlínský kraj) a Moravsko – Slezsko (Moravskoslezský kraj);

- NUTS 3 – 14 nových krajů (VÚSC);
- NUTS 4 – 77 okresů;
- NUTS 5 – obce (cca 6260).

Území České republiky je vymezeno ústavním zákonem č. 347/1997 Sb. o vytvoření vyšších územních samosprávných celků a o změně ústavního zákona ČNR č. 1/1993 Sb., v Ústavě České republiky bylo zřízeno k 1. 1. 2000 čtrnáct VÚSC a 77 okresů. ČR členění na jednotky NUTS již využívá při čerpání prostředků z tzv. předvstupní pomoci, která sestává z PHARE, ISPA a SAPARD. [3]

### 3.3 Město

K přesné charakteristice města, jeho funkcí, programu rozvoje města a způsobu financování města jsem použil literaturu (Čeněk A., Úvod do regionálních věd a veřejné správy).

#### 3.3.1 Charakteristika města

Města jsou sídla nezemědělského charakteru s určitými specifickými znaky, která se liší od venkovských sídel především svými funkcemi. Města jsou větší nebo velká sídla plnící v sídelní struktuře speciální úkoly. Ve městech se soustřeďují zájmy větších oblastí, pro něž jsou města středisky, do nichž směřuje síť cest spojujících město s okolím, jehož obyvatelům umožňují, aby v městě uspokojovali své ekonomické a kulturní potřeby. Tak jsou na větších městech závislá sídla nižšího řádu.

Ve městě je velké seskupení obyvatel, jsou tam různá výrobní i nevýrobní pracoviště, výstavné i méně výstavné budovy. Ve městě je i jiný způsob života než na vesnici. Je zde větší možnost společenských styků než na venkově, lepší a všestrannější uspokojování potřeb službami nejrůznějšího druhu. Společenský, politický, ekonomický i kulturní život má v mnoha rysech odlišnou podobu od života na venkově.

Města jsou vymezována podle celé řady hledisek a kritérií. Mezi tradiční kritéria, sloužící k vymezení měst, patří **historicko-právní hledisko**. Podle tohoto hlediska byla v minulosti považována za města ta sídla, která obdržela městská práva. Městské právo sestávalo z řady privilegií (práva trhu, mýta, hradeb, várečného aj.) a bylo udělováno králem, církví nebo šlechtou. Města, která za středověku získala městská práva, bývají často označována jako historická města. V pozdějších obdobích byla města z právního hlediska uznávána i na základě **administrativního ustanovení**.

Dalším kritériem je **statistické hledisko**, které vyplývá z důležitého znaku města, kterým je koncentrace obyvatelstva a tím i větší počet obyvatel města. Na základě statistického hlediska je za město považováno každé sídlo, jehož počet obyvatel přesáhne určitou hranici. Již na mezinárodním statistickém kongresu r. 1885 bylo doporučeno jednotlivým státům, aby za města považovaly sídla s 2 tisíci a více obyvateli. [1]

Údaje o minimálním počtu osob pro stanovení města byly postupně doplňovány o další typické znaky města a vytváří se **komplexní (geografické) hledisko**, které vychází při hodnocení města z existence určitých vnějších a vnitřních znaků města. [1]

Méně významné jsou **vnější znaky** města, které vyplývají z fyziognomie města. Patří k nim:

- Soustředěný půdorys a vytvoření uzavřeného a zřetelného jádra města;
- Větší počet neobývaných budov (továrny, úřady apod.);
- Různorodá struktura zastavěné plochy (intravilánu), tj. funkční diferenciací zastavěné plochy (na části obytné, průmyslové apod.).

Podstatnější jsou **vnitřní znaky** města. Tvoří je:

- Vysoký stupeň koncentrace obyvatelstva;
- Socio-profesní struktura zaměstnanosti obyvatel města v různých ekonomických odvětvích;
- Různorodost hospodářských činností a městských funkcí,
- Plně vyvinutá středisková funkce města;
- Struktura vzdělanosti;
- Příslušnost ekonomicky aktivního obyvatelstva k výrobním i nevýrobním odvětvím;
- Poměr pohlaví, tj. počet žen na 1000 mužů;
- Složení obyvatelstva podle věkových skupin;
- Průměrná velikost cenových i hospodařících domácností.

Města se vždy zakládala a rozvíjela, protože od vyšší územní koncentrace obyvatel a jejich činností lidé očekávali uspokojení nových potřeb, v rozptýleném osídlení nezajistitelných. Tyto potřeby – ekonomické, sociální, kulturní, politické aj. se v průběhu vývoje společnosti rozvíjely a měnily.

Mezi **základní charakteristiky města** se obvykle uvažují faktory, které se mění s časem jako např. počet obyvatel, relativní velikost, hustota obyvatelstva, druhy aktivit, hustota a kompaktnost výstavby, sociální a profesní struktura obyv. a mnoho dalších.

[1]

**Specifický charakter města** pak vymezují faktory, jež ve svém komplexu určují, která lidská činnost ve městě převládá. Jedná se o faktory sociologické, urbanistické, ekonomické, kulturní, ekologické aj.

Z hlediska statutu sídla městského typu se nejčastěji používá hledisko statistické, tzn. Počet obyvatel a druhým významným ukazatelem bývá příslušnost k určitému hospodářskému odvětví. V České republice bývá statut města přiznán sídlům s nejméně 5000 obyvatel. Statut města je přiznán i některým sídlům s menším počtem obyv.

na základě historických, administrativních, politických aj. hledisek. Tato kritéria mají dynamickou povahu, jak lze odhadnout ze zastaralé definice OSN. [1]

V ČR žije ve městech v současné době něco málo přes 70% obyvatel. Tato úroveň je o něco nižší než má většina států EU, avšak je vyšší než v ostatních státech střední a východní Evropy. Podstatně vyšší podíl městského obyvatelstva než je celostátní průměr mají (mimo Prahu) Karlovarský, Ústecký, Liberecký a Moravskoslezský kraj. [3]

### 3.3.2 *Funkce města*

**Z právně ekonomického hlediska** můžeme definovat město či obec jako samosprávné společenství občanů s vlastním majetkem a vlastními příjmy, s nimiž samostatně hospodaří a za toto hospodaření přebírá plnou odpovědnost.

Město představuje velmi složitý **urbanistický systém**, který sestává z velkého množství různorodých výrobních i nevýrobních podniků, organizací, institutů, společenstev, rodin i jedinců, dalších zařízení, z desítek až tisíců bytových domů, z různorodých technických a dopravních sítí, včetně podpovrchových a dalších služeb. Tento systém musí být životaschopný a to je zajištěné pouze při zachování určitých vnitřních proporcí, které v důsledku častých změn ve vývoji městských podniků a organizací a stálé migrace obyvatel, mají proměnlivý charakter. [1]

Město vytváří také složitý **ekonomický systém**. Vyznačuje se vysokou koncentrací obyvatel na svém území, která spolu s velkou nabídkou kvalifikovaných pracovních sil, nabídkou volných kapacit nemovitostí a koncentrovanou poptávkou po produkci zpracovatelského průmyslu umožňuje vznik rozvinuté dělby práce, podstatný růst její produktivity, a vytváří tak z měst přirozená střediska hospodářského rozvoje země.

Ekonomické činnosti slouží jak samotnému městu, tak i jiným městům a oblastem. Jedná se například o výrobu, obchodní a kulturní vazby, o město jako zdroj a distributora informací a technického, kulturního, společenského aj. pokroku.

Z tohoto pohledu potom ekonomické činnosti ve městě plní dvě základní funkce městotvornou a městoobslužnou. [1]

**Městotvornou funkci** plní ty ekonomické činnosti, jejichž produkce je určena pro jiná města a oblasti (průmyslová výroba, některé služby jako správa, finance, kultura, sport aj.) Tyto činnosti mají rozhodující vliv na vznik a rozvoj města.

**Městoobslužnou funkci** pak tvoří ty činnosti, které slouží především uspokojování potřeb obyvatel města. Jejich rozvoj závisí na rozvoji městotvorných funkcí. [1]

### 3.3.3 Program rozvoje města

Program rozvoje města je pořizován v souladu se zákonem č. 128/2000 Sb. o obcích jako dokument střednědobé i dlouhodobé koordinace veřejných a soukromých aktivit demografického, ekonomického, sociálního, kulturního a ekologického charakteru na území města. Hlavním smyslem programu je organizace všeobecného rozvoje města na bázi sladování jednotlivých zájmů tak, aby město jako celek prosperovalo. [1]

Z právního hlediska je program rozvoje města dokumentem koordinačním a indikativním, který nemá charakter obecně závazného předpisu. Záměry vyjádřené v programu rozvoje a navržené postupy jejich realizace jsou závazné jen pro samotného pořizovatele, pro ostatní fyzické a právnické osoby činné v obci je program závazný jen v míře, s níž sami vysloví dobrovolný souhlas. [1]

Ze zákona o obcích [8] jednoznačně vyplývá, že zastupitelstvu obce je vyhrazeno:

- schvalovat program rozvoje územního obvodu obce;
- dále schvalovat územní plán obce a regulační plán (viz zákon č. 50/1976 Sb. o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů) a vyhlášovat jejich závazné části obecně závaznou vyhláškou;
- schvalovat rozpočet obce a závěrečný účet obce;
- zřizovat trvalé a dočasné peněžní fondy obce;

- zřizovat a rušit příspěvkové organizace a organizační složky obce, schvalovat jejich zřizovací listiny.

Každá obec by měla mít schválený program rozvoje obce jako svůj první dokument. Druhým dokumentem na program rozvoje navazující, by měl být schválený územní plán obce. Na základě těchto dokumentů by měl být sestavován rozpočet obce, zejména v jeho „investiční“ části.

Mezi základní úkoly rozvoje města patří definovat společné zájmy obce, jejich obyvatel a podnikatelských subjektů. Dále pak optimalizovat územně-technické a sociálně-psychologické podmínky pro rozvoj bydlení a podnikání v obci, definovat dlouhodobé záměry hospodářské, ekologické a sociální politiky, sestavování rozpočtu v obci atd. [1]

Struktura programu musí vycházet z jeho účelu, úkolů a využití. V první řadě jde o analýzu vnějších a vnitřních podmínek dosavadního vývoje obce, za druhé o definování rozvojových šancí obce a jejich slabých stránek. Za další by měly na základě výsledků analytických hodnocení být definovány strategické směry, cíle a priority rozvoje obce a formulován návrh opatření k jejich dosažení.

A konečně na závěr by měl být navržen katalog projektů nezbytných pro naplnění strategie a odpovídajících definovaným cílům rozvoje. Navržené projekty a opatření se pak teprve mohou stát hlavním nástrojem realizace programu rozvoje města. [1]

### **3.3.3.1 Osnova programu rozvoje obce**

Program rozvoje v literatuře [1] zpracován v následující podobě:

1. ÚVOD (zadání programu rozvoje obce apod.)
2. ANALÝZA SITUACE MĚSTA

Výchozí materiály (dokumenty, územní plány, sociologický průzkum):

- 2.1. Základní charakteristika obce a její poloha
- 2.2. Obec ve vnějších vztazích:

- a) regionální kontext
- b) mikroregionální kontext, bezprostřední územní vazby obce
- c) vliv vnějších vazeb na sociálně ekonomické vztahy obce
- d) vnější vazby obecní správy v systému veřejné správy
- e) vnější vazby obecní správy k jiným subjektům

### 2.3. Rozbor složek a funkčních systémů obce:

- a) Demografická situace
- b) Trh práce
- c) Bydlení
- d) Komerční služby a maloobchodní sféra
- e) Školství
- f) Zdravotnictví
- g) Sociální péče a další veřejně prospěšné služby
- h) Průmyslová výroba a stavebnictví
- i) Zemědělské aktivity
- j) Řemesla a drobné podnikatelské aktivity
- k) Doprava a komunikace
- l) Ostatní technická infrastruktura
- m) Kultura a ochrana památek
- n) Rekreační aktivity
- o) Společenské a sportovní aktivity
- p) Prostorové uspořádání

### 2.4. Ekonomická situace obce:

- a) Struktura ekonomiky obce
- b) Majetková situace obce
- c) Rozpočtová situace obce

### 2.5. Podnikatelské aktivity v obci (včetně privatizačních aspektů)

### 2.6. Ekologická situace a ochrana životního prostředí v obcích

### 2.7. Sociopolitická situace obce (sociální, politické a kulturní aspekty)

### 2.8. Správa obce



- a) Struktura veřejné správy obce a její vnitřní organizace
  - b) Funkce obecních institucí při řešení problémů obce
- 2.9. Analýza obecně závazných vyhlášek obce v samostatné i přenesené působnosti a jiných aktů veřejné správy
- 2.10. Místní správa a rozvoj obce v názorech občanů
- 2.11. Analýza předchozích zkušeností a programu
- 2.12. SWOT analýza
3. ROZVOJOVÉ ŠANCE OBCE (předpoklady a silné stránky):
- 3.1. Základní charakteristika
- 3.2. Funkční charakteristika:
- a) Šance jako neměnné danosti
  - b) Šance realizovatelné vnějším zásahem
  - c) Šance realizovatelné koordinační činností obce
  - d) Šance realizovatelné řídicí činností obce
4. ROZVOJOVÉ PROBLÉMY OBCE (limity, bariéry a slabé stránky):
- 4.1. Základní charakteristika
- 4.2. Funkční charakteristika:
- a) Limity a bariéry jako neměnné danosti
  - b) Problémy ovlivnitelné vnějšími zásahy
  - c) Problémy ovlivnitelné koordinační činností obce
5. SYNTETICKÉ ZHODNOCENÍ ROZVOJOVÝCH ŠANCÍ A PROBLÉMŮ OBCE A MOŽNOSTÍ REÁLNÉHO VYUŽITÍ MAJETKU NA ÚZEMÍ OBCE
6. STRATEGICKÉ CÍLE ROZVOJE OBCE
- 6.1. Strategické cíle, priority
- 6.2. Operační cíle
7. NÁVRH OPATŘENÍ
- 7.1. Věcná
- 7.2. Normativní
- 7.3. Organizační
8. KATALOG PROJEKTŮ – náměty na řešení dílčích problémů obce ve struktuře:

- 8.1. Cíl projektu
- 8.2. Zdůvodnění projektu a jeho charakteristika
- 8.3. Zajištění projektu
- 9. ZPŮSOBY REALIZACE PROGRAMU ROZVOJE OBCE
- 10. MOŽNOSTI VYUŽITÍ RŮZNÝCH DOTAČNÍCH TITULŮ A FONDŮ ČR, EU ATD.

### 3.3.4 *Financování obce*

Finanční systém tvoří v jednotlivých člancích územní samosprávy **územní rozpočet a mimorozpočtové fondy**. A to jak na municipální úrovni (obce), tak na regionální úrovni (kraje). [1]

Územní rozpočty, tzn. Rozpočty obcí a vyšších stupňů územní samosprávy, stejně jako mimorozpočtové fondy – jako decentralizované peněžní fondy na této úrovni – jsou součástí rozpočtové soustavy.

Sestavování územních rozpočtů v průběhu rozpočtového období je ve všech vyspělých zemích i v ČR zákonem povinné. Naopak vytváření mimorozpočtových fondů a jejich využití v systému financování potřeb územní samosprávy je zpravidla v pravomoci orgánů územní samosprávy (např. zastupitelstvo obcí a krajů). [1]

#### 3.3.4.1 Územní rozpočet

Nejdůležitější součástí finančního systému na úrovni územní samosprávy je územní rozpočet.

Je základem finančního hospodaření jak obcí, tak regionální úrovně územní samosprávy, v ČR krajů.

Územní rozpočet je charakterizován v literatuře (Čeněk A., Úvod do regionálních věd a veřejné správy) jako:

- **decentralizovaný peněžní fond**, který se tvoří, rozděluje a používá primárně na principu nenávratnosti, nedobrovolnosti a neekvivalence;
- z účetního hlediska je **bilancí**, která vybilancovává příjmy a výdaje;
- Je důležitým rozpočtovým **plánem**, podle kterého se v rozpočtovém období hospodaří;
- je nástrojem realizace koncepce **municipální, resp. regionální politiky** na úrovni územní samosprávy, je nástrojem realizace volebních programů. Je důležitým nástrojem prosazování lokálních a regionálních zájmů a preferencí obyvatelstva daného území, nástrojem financování potřeb lokálního a regionálního veřejného sektoru, nástrojem řízení.

Územní rozpočet plní důležité **funkce** (alokační, redistribuční a stabilizační).

**Alokační** – je na úrovni územní samosprávy rozhodující. Prostřednictvím finančních prostředků soustředěných v územním rozpočtu se financují různé potřeby v lokálním nebo v regionálním veřejném sektoru.

**Redistribuční** – její využití na úrovni územní samosprávy je omezené, zejména ve vztahu k sociálně slabším občanům, kdy na úrovni územní samosprávy se využívají zpravidla pouze sociální výpomoci. Relativně více se využívá na úrovni vyššího stupně územní samosprávy – prostřednictvím přerozdělování části finančních prostředků z rozpočtu regionu do rozpočtu obcí.

**Stabilizační** – její využití na úrovni územní samosprávy je rovněž omezené, nicméně ve vyspělých zemích územní samospráva svými aktivitami ovlivňuje zčásti i růst ekonomického potenciálu daného území. [1]

Cílem hospodaření v určitém období (kalendářní rok) by měl být rozpočet vyrovnaný tzn. **Příjmy = Výdaje**, případně přebytkový **Příjmy > Výdaje**. Lepší je samozřejmě, když rozpočet je přebytkový. Ten je využit jako finanční rezerva,

kteřou se pokrývají náklady na začátku nového období. Je to zapříčiněno tím, že daňové příjmy a dotace z rozpočtové soustavy přicházejí s malým zpožděním (až v průběhu ledna) na příjmový účet územního rozpočtu až na začátku rozpočtového období.

Příjmy a výdaje územního rozpočtu se třídí podle rozpočtové skladby. Umožňuje rozdělení rozpočtu na **běžný** a **kapitálový** rozpočet.

Běžný rozpočet je bilance běžných příjmů a běžných výdajů, z nichž většina se pravidelně každoročně opakuje. Běžný rozpočet by měl být sestavován jako vyrovnaný, resp. přebytkový. [1]

Kapitálový rozpočet je tvořen dlouhodobými příjmy a výdaji, které se neopakují, jsou jednorázové. Příjmy jsou určeny k financování investičních potřeb, kryjí výdaje na investice.

Druhové třídění je základním systémem třídění v rozpočtové skladbě. Třídí operace do tří základních okruhů:

- příjmy;
- výdaje;
- financování.

#### *3.3.4.1.1 Příjmy rozpočtu obce*

Do příjmů rozpočtu obce se podle §7 zákona č. 250/2000 Sb., o rozpočtových pravidlech územních rozpočtů zahrnuje:

- příjmy z vlastního majetku a majetkových práv;
- příjmy z výsledků vlastní hospodářské činnosti;
- příjmy z hospodářské činnosti právnických osob, pokud jsou podle tohoto nebo jiného zákona příjmem obce, která organizaci zřídila nebo založila;
- příjmy z vlastní správní činnosti včetně příjmů z výkonů státní správy, k nimž je obec pověřena podle zvláštních zákonů, zejména ze správních poplatků z této činnosti, příjmy z vybraných pokut a odvodů uložených v pravomoci obce podle tohoto zákona nebo zvláštních zákonů;

- výnosy z místních poplatků podle zvláštního zákona [10];
- výnosy daní nebo podíly na nich podle zvláštního zákona [11];
- dotace ze státního rozpočtu a ze státních fondů;
- dotace z rozpočtu kraje;
- prostředky získané správní činností ostatních orgánů státní správy, např. z jimi ukládaných pokut a jiných peněžních odvodů a sankcí, jestliže jsou podle zvláštních zákonů příjmem obce;
- přijaté peněžité dary a příspěvky;
- jiné příjmy, které podle zvláštních zákonů patří do příjmů obce.

Podle definice z literatury [1] se příjmy dělí na dvě základní podskupiny, a to vlastní příjmy (běžné, kapitálové), a přijaté dotace. Člení se do čtyř tříd:

- Třída 1. Daňové příjmy;
- Třída 2. Nedaňové příjmy;
- Třída 3. Kapitálové příjmy;
- Třída 4. Přijaté dotace.

Do běžných příjmů se zahrnují daňové příjmy, nedaňové příjmy a přijaté dotace.

**Daňové příjmy** tvoří největší skupinu příjmů rozpočtu obce. Patří do nich svěřené daně, sdílené daně (DPFO, DPH, DPPO), místní poplatky [10] a správní poplatky [12]. Jaké daňové příjmy tvoří rozpočet obce můžeme najít v zákoně č. 243/2000 Sb., o rozpočtovém určení výnosů některých daní.

Do **nedaňových příjmů** zahrnujeme poplatky za služby, příjmy z pronájmu majetku, příjmy od O. S., P. O., zisk obecních podniků a dividendy z akcií, přijaté úroky. Tyto příjmy jsou zpravidla tvořeny vlastní činností obce.

**Dotace** jdou na účet obce ze státního rozpočtu. Další dotace může obec získat formou grantů z ministerstev nebo ze státních fondů, po podání žádosti.

Kapitálové příjmy jsou příjmy z prodeje majetku, příjmy z prodeje akcií, kapitálové dotace, přijaté úvěry, přijaté splátky půjček atd. [1]

#### 3.3.4.1.2 Výdaje rozpočtu obce

Z výdajů rozpočtu obce podle §9 zákona č. 250/2000 Sb., o rozpočtových pravidlech územních rozpočtů se hradí:

- závazky vyplývající pro obec z plnění povinností uložených jí zákony;
- výdaje na vlastní činnost obce v její samostatné působnosti, zejména výdaje spojené s péčí o vlastní majetek a jeho rozvoj;
- výdaje spojené s výkonem státní správy, ke které je obec pověřena zákonem;
- závazky vyplývající pro obec z uzavřených smluvních vztahů v jejím hospodaření a ze smluvních vztahů vlastních organizací, jestliže k nim přistoupila;
- závazky přijaté v rámci spolupráce s jinými obcemi nebo s dalšími subjekty, včetně příspěvků na společnou činnost;
- úhrada úroků z přijatých půjček a úvěrů;
- výdaje na emise vlastních dluhopisů a na úhradu výnosů z nich náležejících jejich vlastníkům;
- výdaje na podporu subjektů provádějících veřejně prospěšné činnosti a na podporu soukromého podnikání prospěšného pro obec;
- jiné výdaje uskutečněné v rámci působnosti obce, včetně darů a příspěvků na sociální nebo jiné humanitární účely.

Výdaje se stejně jako příjmy člení na běžné a kapitálové.

Běžné výdaje jsou neinvestiční. Do této kategorie podle literatury [1] můžeme zařadit mzdy a platy, povinné pojistné za zaměstnance, energie, nájemné, sociální dávky, placené pokuty, výdaje na municipální podniky, placené úroky, neinvestiční příspěvky atd.

Kapitálové výdaje (investiční) jsou např. výdaje na pořízení hmotného a nehmotného dlouhodobého majetku, výdaje na nákup cenných papírů, výdaje na investiční příspěvky P. O., splátky úvěrů atd.

#### 3.3.4.2 Rozpočtový proces

Rozpočtovým procesem nazýváme pracovní postup pro sestavování, projednávání, schvalování, plnění a kontrolu realizace rozpočtu. Sestavování rozpočtu patří mezi nejdůležitější etapy rozpočtových procesů. Podle literatury [1] můžeme rozdělit jednotlivé etapy rozpočtového procesu:

- Sestavení **návrhu** územního rozpočtu;
- **Projednání a schválení** návrhu rozpočtu voleným orgánem;
- **Plnění** územního rozpočtu a případné změny rozpočtu;
- **Průběžná kontrola** plnění výkonnými orgány;
- Sestavení přehledu **o skutečném vývoji** plnění územního rozpočtu za uplynulé rozpočtové období, který sestavuje příslušný výkonný orgán a projednání a následná kontrola.

Po skončení rozpočtového období se sestaví závěrečný účet obce, ve kterém se analyzuje uplynulý rok z hlediska fungování rozpočtu. Cílem je zjistit, jak byl rozpočet plněn. Pokud nebyl plněn podle stanovené struktury, je nutné odhalit příčiny, které tyto odchylky stanovily. Do budoucího sestavování rozpočtu je nezbytné těmto příčinám zabránit. [4]

#### 3.3.4.3 Mimorozpočtové fondy

Mimorozpočtové fondy jsou součástí systému územní samosprávy. Dělí se podle zákona [9] na účelové a neúčelové. Častěji se můžeme setkat s účelovými fondy, které jsou součástí finančního systému územní samosprávy.

Mimorozpočtové fondy nejsou ze zákona povinné, ale dobrovolné. Používají se na určité druhy potřeb (např. účelové dotace). To může vést k situacím, že v daném rozpočtovém roce v některém účelovém fondu přebývají finanční prostředky, zatímco v jiných je jich nedostatek. [1]

V ČR mohou obce vytvářet tzv. fond rezerv a rozvoje (FRR). Tento fond je tvořen z přebytků rozpočtu. Ve FRR lze postupně soustřeďovat finanční prostředky na financování větších akcí, zejména investičních. Může být využit na financování schodku rozpočtu nebo na financování neplánovaných potřeb.[1]

#### 3.3.4.4 Strukturální fondy

**Strukturální fondy** tvoří jádro regionální a strukturální politiky EU. Přímou se zaměřují na snižování rozdílů mezi regiony členských států. Jsou určeny pro chudší nebo jinak znevýhodněné regiony (např. venkovské a problémové městské oblasti, upadající průmyslové oblasti, oblasti s geografickým nebo přírodním znevýhodněním, jako například ostrovy, hornaté oblasti, řídké osídlené oblasti a pohraniční regiony). [5]

Existují dva strukturální fondy:

- **Evropský fond pro regionální rozvoj (ERDF):** podporovány jsou **investiční (infrastrukturní) projekty**, jako např. výstavba silnic a železnic, obnova sportovních areálů využitelných pro cestovní ruch, rekonstrukce kulturních památek, využívání obnovitelných zdrojů energie, investice do dopravní a technické infrastruktury průmyslových zón apod.
- **Evropský sociální fond (ESF):** podporovány jsou **neinvestiční (neinfrastrukturní) projekty**, jako např. rekvalifikace nezaměstnaných, speciální programy pro osoby se zdravotním postižením, děti, mládež, etnické menšiny a další znevýhodněné skupiny obyvatel, stáže studentů, pedagogů a vědeckých pracovníků v soukromém a veřejném sektoru apod.

**Fond soudržnosti (FS)** je na rozdíl od strukturálních fondů určený na podporu rozvoje chudších **států**, nikoli regionů. Podobně jako u ERDF jsou z něj podporovány **investiční (infrastrukturní) projekty**, avšak jen se zaměřením na **dopravní infrastrukturu** většího rozsahu (dálnice a silnice I. třídy, železnice, vodní doprava,



řízení silniční, železniční, říční, námořní a letecké dopravy) a **ochranu životního prostředí**. [5]

#### 3.3.4.4.1 Cíle regionální politiky

K získání prostředků z fondů EU musí předcházet vytvoření tzv. Operačních programů, ve kterých jsou stanoveny veškeré cíle a priority rozvoje, které zastřešuje regionální politika EU, v ČR Ministerstvo pro místní rozvoj.

Peníze ze strukturálních fondů jsou čerpány na základě jasných cílů a priorit v rámci několikaletých cyklů tzv. **programových období** = sedmileté cykly, pro které členské země zpracovávají nové programové dokumenty.

V období 2007-2013 sleduje regionální politika **tři cíle**, k jejichž dosažení má v evropském střednědobém rozpočtovém rámci (tzv. finanční perspektiva) prostřednictvím strukturálních fondů, Fondu soudržnosti, vyčleněno

**(přibližně 8 686,8 mld. Kč):**

- **Cíl Konvergence:** podpora hospodářského a sociálního rozvoje **regionů** na úrovni NUTS II s hrubým domácím produktem (HDP) na obyvatele nižším než 75 % průměru tohoto ukazatele pro celou Evropskou unii. Dále jsou k čerpání z tohoto cíle způsobilé **státy**, jejichž hrubý národní důchod (HND) na obyvatele je nižší než 90 % průměru tohoto ukazatele pro celou Evropskou unii. Tento cíl je financovaný z ERDF, ESF a FS a v **České republice** pod něj spadají **všechny regiony soudržnosti s výjimkou Hl. m. Prahy**.
- **Cíl Regionální konkurenceschopnost a zaměstnanost:** podpora regionů na úrovni NUTS II nebo NUTS I, které přesahují limitní ukazatele pro zařazení do cíle Konvergence. Tento cíl je financovaný z ERDF a ESF a v **České republice** pod něj spadá **Hl. m. Praha**. [5]
- **Cíl Evropská územní spolupráce:** podpora přeshraniční spolupráce regionů na úrovni NUTS III nacházejících se podél všech vnitřních a některých vnějších pozemních hranic a všech regionů úrovně NUTS III podél námořních hranic, které jsou od sebe obecně vzdáleny nejvýše 150

kilometrů. Dále je podporována meziregionální a nadnárodní spolupráce regionů. Tento cíl je financovaný z ERDF a v **České republice** pod něj spadají **všechny regiony**. [5]

Čerpání z fondů upravují evropské právní předpisy. Jednak je to Nařízení Rady (ES) č. 1083/2006, dále pak Nařízení Evropského parlamentu a Nařízení Rady (ES) č. 1081/2006 a č. 1080/2006.

#### 3.3.4.5 Dotace a úvěrování

**Dotace** tvoří část příjmů obce, které jsou poskytovány ze státního rozpočtu. Mají více podob, může se jednat o fyzické peněžní prostředky, o bezúročné půjčky, nebo také jako dotace v podobě daňových úlev.

Ministerstvo pro místní rozvoj ČR spravuje jednak rozvojové programy, ale i operační programy, jejichž platnost je v období 2007 – 2013. Cílem těchto programů je čerpání dotací ze státního rozpočtu i fondů EU pro rozvoj v jednotlivých regionech.

Jedním z programů EU je operační program **Doprava**. Zaměřuje se na zkvalitnění infrastruktury a vzájemné propojenosti železniční, silniční a říční dopravy v rámci tzv. transevropských dopravních sítí (TEN-T). Jedná se tedy o infrastrukturu celostátního významu, v případě silniční infrastruktury jde o dálnice, rychlostní komunikace a silnice I. třídy. Z programu je také podporován rozvoj a modernizace pražského metra.

Stejně jako dotace mohou regiony získávat i **úvěry** od státu i EU. Vláda dne 12. prosince 2007 schválila Návrh zákona o přijetí úvěru Českou republikou od Evropské investiční banky na financování národních podílů u projektů spolufinancovaných z Operačního programu Doprava v programovém období 2007 - 2013.

Navrhovaný úvěr může činit nejvýše 34 mld. Kč a musí být splatný ve lhůtě do 40 let ode dne podpisu smlouvy o úvěru. Úvěr bude čerpán po částech v tzv. tranších, u každé tranše bude Ministerstvo financí vybírat splatnost a typ úrokové sazby individuálně v souladu s úvěrovou smlouvou. Úvěr by měl být čerpán v letech 2008 - 2010.[6]

## 4 CHARAKTERISTIKA A FUNKCE MĚSTA, VÝCHOZÍ ANALÝZY

### 4.1 Charakteristika a funkce města

#### 4.1.1 Historie města

Podle pověsti vznikl Rakovník v okolí mlýna, ve kterém matka vařila dětem k jídlu v době hladomoru raky. V čase největší bídy chtěla sebe a své děti sprovodit ze světa tak, že navařila raky z potoka, kteří byli do té doby pokládáni za jedovaté.

Po té, co objevili, že raci jsou naopak jedlí, rozrostlo se zdejší osídlení v osadu a posléze v město. Avšak jméno města a ani jeho založení pravděpodobně s raky nesouvisí. Slovo "rakovník" nejspíše znamenalo druh porostu v mokřinách při potoce. Z něho se pojmenování přeneslo nejprve na potok a pak teprve na město.

Rakovník se nacházel v místě významné obchodní stezky, kudy proudilo do středu české kotliny luxusní zboží dovážené z Evropy. Tato stezka vedla přes Loket, Bochov, Cheb, Žlutice a napříč neméně známé trasy Louny – Plzeň. V jeho blízkosti se nachází gotický hrad Křivoklát, který byl oblíbeným sídlem českých králů. Písemně je Rakovník poprvé připomínán v roce 1252 jako sídlo krajského soudu. Kolem roku 1300 získalo město Rakovník základ současné podoby (dlouhé náměstí). Majestátem českého krále Jana Lucemburského byla městu potvrzena práva získána již ve 13. století (právo mílové, trhu).

Největší pýchou občanů středověkého Rakovníka byly dvě výsady: právo opevnit se, udělené králem Jiřím z Poděbrad, a majestát císaře Rudolfa II. z roku 1588, jímž bylo město povýšeno mezi královská města. Tímto majestátem, který městská správa neopomněla dát v desky zemské, se stal Rakovník královským městem, které již nebylo závislé na postavení královského hradu Křivoklát. [13]

V tomto období (kolem roku 1588) nastal velký rozvoj města. Začaly se stavět kamenné hradby, v nichž zvláště vynikly nové brány (Vysoká a Pražská). Dařilo se chmelařství a výrobě piva, které získalo věhlas nejen v širokém okolí, ale dokonce

až u samých hranic českého království.

Éra rozvoje města byla ukončena vypuknutím třicetileté války. Válka, zejména přechody různých vojsk, zanechala nesmazatelné stopy. Rakovník byl několikrát vypleněn a město se koncem 17. století téměř vylidnilo. Navíc ve druhé polovině 17. století město postihl mor a také velká ničivá povodeň. Město se velmi pomalu vzpamatovalo z důsledků třicetileté války. V severní části Rakovníka vzniklo židovské ghetto, které se dočkalo synagogy až po téměř 100 letech. V roce 1726 byla vystavěna na hřbitově kaple sv. Rocha a na náměstí v roce 1749 byl umístěn morový sloup.

Město měnilo svou tvář. V roce 1865 se stalo okresním městem. Z náměstí byla odstraněna kašna, strouha uprostřed a zmizela stará škola před kostelem. K hlavním dominantám – radnici a kostelu – v nichž se soustředila třídní moc městského patriciátu, se připojily budovy městské spořitelny a občanské záložny jako symboly nových pánů města.

V 19. století začaly být odstraňovány hradby, což podpořilo vývoj města. V roce 1833 vznikla v Rakovníku nejstarší reálná škola v Čechách. Dnes je toto gymnázium pojmenováno po spisovateli Zikmundu Winterovi, který zde započal mezi roky 1874 až 1884 svou učitelskou dráhu. Postupně vznikaly další školy, knihovny i finanční ústavy, muzeum (r. 1895) a rozvíjel se i průmysl. Vzhledem k úspěšnému rozvoji města prudce vzrostl počet obyvatel. Dodatečně vznikl železniční uzel, který Rakovník připojil na nedalekou Lužnou (trať Praha-Karlovy Vary). Dále okresní město mělo přímé spojení s Berounem, Blatným, Mladoticemi a Louny. Ve městě se začalo s rozsáhlou zástavbou. [13]

Dvě desetiletí československého státu znamenaly pro Rakovník další vlnu vzestupu. Jméno Rakovníka, vedle šamotové továrny, šířily po celé vlasti výrobky Ottovy továrny, velocipédy Stadion, stroje slévárny J. Vltavského a J. Linharta, další drobnější závody a značné množství živností.

Jedním z dalších těžkých období pro Rakovník byly dny mnichovské krize. Po mnichovské dohodě se město stalo příhraničním městem. Za 2. světové války byli i odtud deportováni Židé. S nezapomenutelnými květnovými dny osvobození

v r. 1945 přišla i naděje na lepší časy v dalších etapách vývoje Rakovníka. Pokračovala výstavba různých zařízení (letní kino, sportovní hala, bazén) a rozšiřování obytné zástavby (především pomocí panelových sídlišť, např. Bendovka).

V únoru roku 1948 nastalo násilné potlačení politických stran a přechod od demokracie k totalitě pod vedením KSČ. Nastalo období lži a klamů, počátek útlaku obyvatelstva. Lidé byli nuceni přijmout komunistické ideje a názory bez jakýchkoliv výhrad. Ten, kdo odolal silnému nátlaku a odmítl se tomuto režimu přizpůsobit, byl často obětí justičního omylu. Nespokojenost lidu postupně narůstala, až vyústila v sametovou revoluci, která vedla k pádu komunistického režimu dne 17. listopadu 1989. Tato dlouho očekávaná změna přinesla celkové oživení a v Rakovníku (stejně tak, jako ve všech městech) se začala slibně vyvíjet ekonomika.

V současnosti je Rakovník největším městem regionu (k 1. 1. 2007 má 16 709 obyvatel) s poměrně řídko osídleným okolím a je jeho kulturním, společenským i sportovním centrem. [13]

#### *4.1.2 Vymezení území (poloha, rozloha, obyvatelstvo)*

„Ze správního hlediska členění je Rakovnicko na území Středočeského kraje jedním z 26 územně samosprávných celků - obcí s rozšířenou působností, vzniklých od 1. 1. 2003. Obcí s rozšířenou působností je na Rakovnicku Městský úřad Rakovník.“ (Mikroregion 2004).

Mikroregion Rakovnicko je oblast o rozloze 930 km<sup>2</sup>, která zaujímá území bývalého okresu Rakovník. Rozkládá se na pomezí severních, středních a západních Čech a odvozuje své jméno od historického města Rakovníka. Celkem zde žije 53 944 obyvatel (ČSÚ 2005) a s 61,1 obyvateli na km<sup>2</sup> je nejméně lidnatým okresem Středočeského kraje. Centrum oblasti je historické. Průmyslové město Rakovník se nachází 50 kilometrů západně od Prahy, což představuje přibližně hodinovou cestu po rychlostní silnici spojující Prahu s Karlovými Vary. V Rakovníku žilo 16 695 obyvatel (ČSÚ 2005).



Obr. č. 1: Bývalé okresy Středočeského kraje

Převzato z: MVČR 2005

Z územního hlediska je Rakovnicko děleno na 84 obcí, tyto obce mají celkem 144 částí (sídel) a 123 katastrálních území. Do tohoto členění je započítána i obec Lány.

Zachovalou přírodou a mimořádně rozmanitou krajinou chráněné krajinné oblasti a přírodních parků vede množství turistických cest. Velká část území Rakovnicka je součástí chráněných území přírody. Na území Rakovnicka se tedy nachází Biosférická rezervace, Chráněná krajinná oblast Křivoklátsko, Přírodní park Jesenice a Přírodní park Džbán. Několik lokalit Rakovnicka je také součástí soustavy Natura 2000, která chrání nejhodnotnější přírodní území Evropy.



na Rakovnicku, protože i ta úzce souvisí s dopravní situací ve městě. Druhou část bude tvořit řešení v podobě výstavby obchvatu B1 v Rakovníku.

#### 4.2.1 Dopravní infrastruktura

Mikroregion Rakovnicko leží na půl cesty mezi dvěma stěžejními městy ČR, kterými jsou Praha a Plzeň. Nachází se zde silnice I., II., III. třídy i rychlostní silnice.

Silnice I. třídy a na ní navazující rychlostní silnice (R6 z Nového Strašecí do Pavlova) propojují Karlovy Vary a Prahu. Tyto dva typy silnic se nacházejí na severu Rakovnicka. Komunikace II. a III. třídy mají vnitro regionální charakter, spojují jednotlivé obce. Typy komunikací jsou uvedeny na obrázku č. 3.

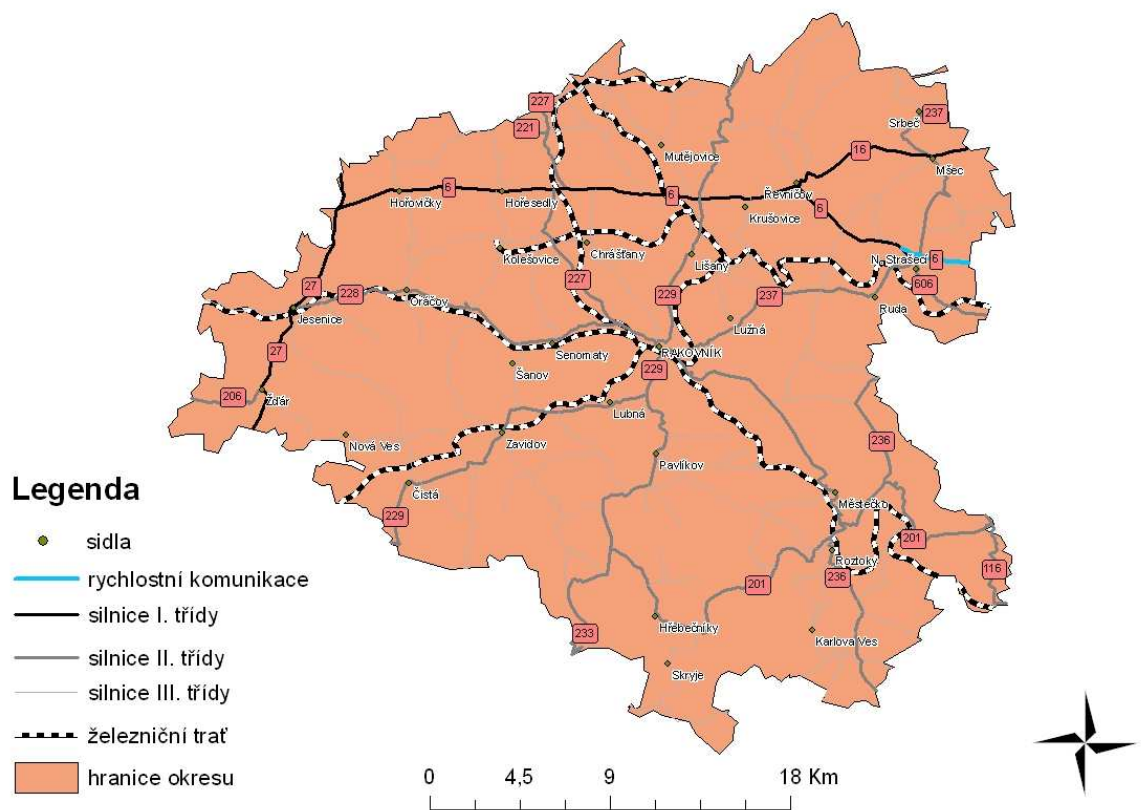
Také železniční tratě tvoří nedílnou součást dopravy. Koleje propojují Rakovník s dalšími městy, jako jsou Praha, Kladno, Žatec, Chomutov, Beroun, Louny, Mladotice, Bečov nad Teplou. V tab. č. 1 jsou uvedeny spoje osobní železniční dopravy. V obr. č. 3 jsou zakresleny železniční trasy na Rakovnicku.

Tab. č. 1: Spoje železniční dopravy

trať. číslo	Trasa
120	Praha - Kladno - Rakovník (a zpět)
124	Lužná u Rakovníka - Chomutov (a zpět)
125	(Lužná u Rakovníka -) Krupá - Kolečovice (a zpět)
126	Most - Rakovník (a zpět)
161	Rakovník - Bečov nad Teplou (a zpět)
162	Rakovník - Mladotice (a zpět)
174	Beroun - Rakovník (a zpět)

Zdroj: Jízdní řád 2007/2008 Českých drah





Obr. č. 3: Mapa silnic a železnic na Rakovnicku

Zdroj: Data poskytl Katedra geografie ZČU v Plzni, ARCČR500

Zpracoval: Ondřej Opat 2008

Z uvedených informací o dopravní infrastruktuře je zřejmé, že hustota dopravní sítě na Rakovnicku je dostačující. Nejen, že silniční či železniční tratě spojují většinu obcí v mikroregionu, ale i navazují na silnice či kolejnice vedoucí do jiných regionů.

#### *4.2.2 Dopravní obslužnost*

Zákon o silniční dopravě [13], který uvádí v §19, že: „Dopravní obslužností se rozumí zajištění dopravních potřeb občanů na území kraje nebo státu ve veřejném zájmu.“ Za splnění těchto podmínek zákona zodpovídá obec.

Na Rakovnicku je zajišťována dopravní obslužnost autobusovou dopravou a dopravou železniční.

Autobusovou dopravu z velké části zajišťuje společnost Anexie s. r. o., je provozována 33mi linkami, některé sahají až daleko za mikroregion Rakovnicko. Anexie nejen, že spojuje Rakovník se všemi obcemi v mikroregionu, ale i s Prahou, Kladnem, Jáchymovem, Kralovicemi a dalšími. Dále se na Rakovnicku nacházejí dopravci CS TRANS, s. r. o., KOHOUT, s. r. o., LEXTRANS.

Železniční dopravu zajišťují České Dráhy, a. s.

## 5 ŘEŠENÍ ROZVOJE VYBRANÝCH OBLASTÍ MĚSTA

### 5.1 Dopravní situace ve městě

Doprava uspokojuje potřeby společnosti, zpřístupňuje vzdálenější trhy a propojuje tak obyvatelstva různých regionů. Díky těmto faktorům podporuje doprava rozvoj mezinárodní dělby práce a mezinárodní vztahy.

V praktické části mé bakalářské práce se budu věnovat dopravě uvnitř města Rakovník. Právě ta je totiž pro město stěžejním faktorem, její důležitost každým rokem narůstá a teprve od kvalitní dopravní infrastruktury ve městě se může odvíjet další rozvoj města.

V Rakovníku sídlí mnoho velkých firem, jako jsou Procter & Gamble Rakona, VALEO, ANEXIA s. r. o., Eberspächer a další. Zásobování těchto firem kamionovou dopravou tvoří pro město vysokou dopravní zátíženost. Silnice na hlavních tazích městem jsou pod velkou vahou nákladních automobilů ve špatném stavu, a proto musí být každoročně opravovány.

Na Městském úřadě v Rakovníku (odbor dopravy), se už v polovině 90. let 20. století objevily první diskuze obchvatu města. Zatím se však žádný projekt nedostal do konečných fází a následně nepřenesl do výstavby obchvatu.

To je důvod pro to, abych si vybral tuto problematiku a blíže se seznámil s okolnostmi, informacemi a zpracovanými projekty, týkající se obchvatu B1 okolo města Rakovník.

## 5.2 Zpracování projektu obchvat B1

Osobní konzultací s Milanem Kotálem, vedoucím odboru dopravy na Městském úřadu v Rakovníku jsem získal informace a podklady k projektu výstavby obchvatu.

Ze začátku se pokusím nastínit stávající situaci dopravy ve městě, dále pak návrhy řešení a nakonec možnosti realizace a čerpání finančních prostředků na realizaci projektu.

### 5.2.1 Stávající situace

Dopravní situace v centru města Rakovník je znepokujícím. Jak jsem již zmiňoval dříve, kamionová doprava provádějící zásobování velkých firem v Rakovníku nejvíce zatěžuje hlavní pozemní komunikace v centru města. Mezi negativní stránky patří znečišťování životního prostředí, ovlivňování plynulosti dopravy a negativní dopady na kvalitu silnic.

Město proto zadalo firmě CityPlan spol. s r. o. úkol, aby vypracovala studii dopravního přínosu a potřebnosti výstavby obchvatu B1 Rakovník, řešící odklonění dopravy z centra města novou komunikací obkružující jihovýchodní část města, navrženou firmou Pontex Praha s. r. o.

#### 5.2.1.1 Dopravní průzkum

CityPlan spol. s r. o. provedl týdenní monitoring počtu projíždějících nákladních vozidel ve směru **Pražská ulice --> Plzeň**. Sčítací zařízení na principu radaru společnost umístila v ulici Plzeňská (viz. obr. č. 4).



Tab. č. 2: Počty nákladních vozidel v jednotlivých dnech a hodinách v průběhu průzkumu ve směru na jih (směr na Plzeň), tlustě jsou vyznačena maxima

čas	datum							Celkový součet
	pondělí 4.2.2008	úterý 5.2.2008	středa 6.2.2008	čtvrtek 7.2.2008	pátek 8.2.2008	sobota 9.2.2008	neděle 10.2.2008	
0:00 - 1:00	3	3	2	3	3	6	2	22
1:00 - 2:00	2	2	1	3	2	4		14
2:00 - 3:00	1	2	1	1	3	2		10
3:00 - 4:00	4	2	2	2	3	2	1	16
4:00 - 5:00	3	6	5	4	2	2	2	24
5:00 - 6:00	13	13	16	10	12	4	1	69
6:00 - 7:00	18	15	17	12	19	4	1	86
7:00 - 8:00	41	36	34	36	28	5	4	184
8:00 - 9:00	31	43	30	35	38	8	1	186
9:00 - 10:00	35	22	22	26	34	7	3	149
10:00 - 11:00	47	39	33	48	37	9	4	217
11:00 - 12:00	33	32	31	35	40	4	4	179
12:00 - 13:00	35	40	28	31	30	11	2	177
13:00 - 14:00	32	19	34	36	35	13	9	178
14:00 - 15:00	40	32	32	35	38	5	3	185
15:00 - 16:00	32	26	31	23	35	11	8	166
16:00 - 17:00	29	18	25	29	23	5	3	132
17:00 - 18:00	31	23	26	21	26	5	1	133
18:00 - 19:00	26	23	24	22	19	5	5	124
19:00 - 20:00	9	17	12	16	13	6	2	75
20:00 - 21:00	11	7	12	11	6	4	3	54
21:00 - 22:00	4	7	10	8	4	4	3	40
22:00 - 23:00	5	2	2	5	3	2	2	21
23:00 - 24:00	6	7	6	8	5	3	4	39
Celkový součet	491	436	436	460	458	131	68	2480

Zdroj: CityPlan spol. s. r. o.

Druhý průzkum provedla CityPlan s. r. o. na nejfrekventovanějších křižovatkách v centru města. Poloha křižovatek je vyznačena na obr. č. 5.



Obr. č. 5: Poloha křižovatek vybraných pro křižovatkový dopravní průzkum

Zdroj: CityPlan spol. s r. o.

Tabulka 3 uvádí přehled intenzit nákladních automobilů (NA) na sledovaných křižovatkách za 24hodin. U křižovatky č. 1 (Nádražní x Tyršova x Na Sekyře, tabulka č. 3), je nejvyšší intenzita dosažena na ramenech Nádražní jih a Tyršova, kde se hodnoty pohybují okolo 1100 NA/24h. U křižovatky č. 2 (Čs. Legií x Na Sekyře x Ottova x Trojanova), byla nejvyšší intenzita nákladních automobilů na ramenu Čs. Legií a Na Sekyře, kde se hodnoty pohybují okolo 800 NA/24h.

Tab. č. 3: Přehled intenzit na křižovatkách K1, K2 [NA/24h]

Intenzita na ramenu křižovatky [NA/24h]							
	K1			K2			
druh vozidla	Tyršova	Nádražní jih	Na Sekyře	Trojanova	Na Sekyře	Ottova	Čs. Legií
NA	1075	1115	680	18	773	573	869

Zdroj: CityPlan spol. s. r. o.

Zpracoval: Ondřej Opat, 2008

Společnost CityPlan s. r. o. dále poskytla závěrečné hodnocení vyvozené z výsledků několika průzkumů.

Ze závěrů vyplývá, že výstavbou obchvatu B1 by se snížila intenzita vozidel v prozkoumaných oblastech o 1/3 oproti stavu bez obchvatu B1. Souběžně by poklesly emise hluku a výfukových plynů o 1-6%, z toho můžeme odvodit menší dopad dopravy na životní prostředí uvnitř města. Na dopravně odlehčených komunikacích dojde ke snížení saturace a tedy ke zvýšení plynulosti dopravy a k vytvoření kapacitní rezervy pro další rozvoj města. Existence obchvatu povede k částečnému vyloučení nákladní dopravy z města, pokud nejde o dopravní obsluhu.

Společnost CityPlan s. r. o. vyhodnotila výstavbu obchvatu Rakovníka jako ekonomicky „zdravý“ projekt. Zprovoznění obchvatu B1 přinese pozitivní změny z hlediska dopravního, časového i ekologického.

### 5.2.2 Realizace projektu obchvat Rakovníka

Již v polovině 90. let 20. st. se poprvé začalo mluvit o možnosti výstavby obchvatu města Rakovníka. Je to už přes 15let a tento projekt je stále na začátku. Důvody této problematiky jsem konzultoval s dlouholetým vedoucím odboru dopravy v Rakovníku Milanem Kotálem.

Největší překážkou, kterou zatím nejde překonat je finanční náročnost celého projektu. V tabulce č. 4 jsou k dnešku zachyceny peněžní odhady v tis. Kč,



které bude muset vynaložit nebo již vynaložilo město Rakovník na různé průzkumy a projekty včetně odhadu investice obchvat B1 (konečnou cenu určí realizační projekt a soutěž pro výběr zhotovitele).

Tab. č. 4: Ceny projektů, průzkumů a dalších odhadovaných položek pro realizaci obchvatu B1

	v tis. Kč (bez DPH)
Projekt pro územní rozhodnutí (r. 1994) - firma PONTEX	450
Provedena aktualizace včetně záborů pozemků dotčených stavbou	2000
Výkup pozemků + zpracování projektu pro stavební povolení	10000
Dle odhadů metrů silnice tohoto typu včetně mostu přes Rakovnický potok (300m), výška pilíře (21m) - CELÝ OBCHVAT	750000
celkem	762450

Zdroj: Městský úřad Rakovník (odbor doprava)

Zpracoval: Ondřej Opat, 2008

#### 5.2.2.1 Financování projektu

Prostředky na financování takto velkého projektu mohou být vlastního nebo cizího charakteru. U vlastních zdrojů máme na mysli peníze města, které jsou však hodně omezené, na výstavbu obchvatu B1 nedostačující. Proto je potřeba znát všechny podpory zvenčí, které pomáhají spolufinancovat podobné projekty. Lze čerpat peněžní prostředky ze státních fondů (Státní fond dopravní infrastruktury), z rozpočtu kraje nebo z podpůrných programů EU. Poslední možností je využití bankovních úvěrů.

Rozpočty města a kraje jsou značně omezené, musí se tedy peněžní prostředky pro tento projekt shánět ze státních fondů (Státní fond dopravní infrastruktury), který projekt určitou částkou podpoří nebo ze strukturálních fondů EU.

Strukturální fondy EU nabízejí širokou škálu možností čerpání podpor pomocí tzv. Operačních programů. Konkrétně existuje pro období 2007-2013

**OP Doprava**, který je určen pro realizaci dopravních projektů, které vedou ke splnění stanovených strategických cílů. Tento program v sobě zahrnuje modernizaci či výstavbu nových sítí komunikací. Podporuje také aktivity vedoucí ke zvyšování kvality a plynulosti dopravy, dopravní obslužnosti a ochraně životního prostředí v souvislosti s eliminací dopravy ve městech. Dále existují také tzv. Regionální operační programy, které mají za cíl rozvoj regionů ČR. **Regionální operační program NUTS II Střední Čechy** je přímo určen pro region Střední Čechy, který je totožný se Středočeským krajem. Zaměřuje se mimo jiné i na zlepšení dopravní dostupnosti a propojení regionu vč. modernizace prostředků veřejné dopravy a podporu rozvoje infrastruktury. Např. rekonstrukce, modernizace a v omezené míře výstavba souvislých úseků silnic II. a III. třídy vč. odstraňování dopravních závad, úprava nebezpečných míst a nevyhovujících křižovatek, budování protihlukových stěn, obchvatů a dalších.

Pro jakékoliv čerpání dotací a jiných finančních podpor je nutné splňovat určitá kritéria nejen před podáním žádosti, ale i v průběhu čerpání podpor. Kritéria se liší podle projektu dle aktuálních podmínek a okolností.

#### 5.2.2.2 Současné vyhlídky města Rakovník pro případnou realizaci obchvatu

Na odboru dopravy na Městském úřadě v Rakovníku jsem byl seznámen se současnými reálnými vyhlídkami tohoto projektu.

První podmínkou pro čerpání dotací a jiných finančních podpor je splnění určitých kritérií před podáním žádosti. Základními podmínkami při výstavbě jsou pozemky, na kterých bude obchvat vystaven. Tyto pozemky musejí být před podáním žádosti ve vlastnictví města. Od roku 1994 město pozemky průběžně odkupuje (popř. vyměňuje). K dnešnímu dni však nevlastní ani 50% těchto pozemků tzn., že nemůže žádat o peníze z žádných fondů.

Kdyby město vlastnilo všechny pozemky, zpracovalo by projekt o obchvatu B1 města Rakovník, pomocí kterého by žádalo o dotace z EU a Státního fondu dopravní

infrastruktury ČR, dostalo by se do následující situace. Projekt by zaprvé musel být v pořadí žádostí o dotace mezi prvními, což by bylo i při velkém lobbismu velmi těžké, protože existuje mnoho přednostnějších dopravních projektů (výstavby rychlostních komunikací, obchvat Prahy, spojení dalších měst silnicemi I. třídy, atd.).

Další problém by vznikl při čerpání dotací z EU s nedostatkem finančních prostředků města. EU může poskytovat dotace v hodnotě do 92,5% uznatelných nákladů (vlastní stavba, hodnota projektových prací, část inženýrské činnosti). Zbytek by si město muselo uhradit z vlastních prostředků (7,5%). Při odhadovaných nákladech celé výstavby (okolo 780mil. Kč bez DPH), by město ze svého muselo zaplatit kolem 60mil. Kč. Na tuto částku by si muselo vzít úvěr. To by bylo hodně obtížné, protože maximální hranice úvěrů pro města je 50mil. Kč. Pokud by úvěr město dostalo, muselo by po dobu splácení úvěru zastavit téměř veškerou investiční činnost, která ročně činí 50-60mil. Kč.

### *5.2.3 Shrnutí*

Projekt obchvat B1 města Rakovníka je v současné době teprve na začátku cesty. Pomyslná cesta, kterou musí urazit má spoustu překážek, které se musejí postupem času odstraňovat. Rozhodně si myslím, že při ustavičné práci na tomto projektu by mohl být obchvat města Rakovník postaven v příští dekádě. Zatím je tento projekt jen mediálně zajímavou věcí pro každé volby.

## 6 NÁSTIN DALŠÍCH ROZVOJOVÝCH TENDENCÍ MĚSTA

V souvislosti s výstavbou obchvatu města Rakovník, by došlo k mnoha změnám v oblasti dopravy. Tyto rozvojové tendence spojené s obchvatem jsou popsány v dalších odstavcích této kapitoly.

Dopravní systém a obslužnost města jsou nejdůležitější stránky, které musí být při plánování budoucího rozvoje města zodpovězeny.

Otázka dopravní obslužnosti města je vyřešena velmi dobře. Obchvat povede kolem celé východní poloviny města (viz. obr. č. 6). Na tuto novou silnici budou napojeny obslužné komunikace, po kterých budou moci řidiči na celkem čtyřech místech sjíždět do centra Rakovníka. Nákladní automobily budou mít snazší přístup do velkých rakovnických společností, do kterých svůj náklad rozváží. Z toho vyplývá vysoká dostupnost na všechna místa ve městě. Sjezdy budou vždy označeny dopravními ukazateli, které by měly sloužit k dobré informovanosti řidičů.

Mezi rozvojovou tendenci bych zařadil větší možnosti rekonstrukce silnic v intravilánu díky rapidnímu snížení počtu automobilů projíždějících Rakovníkem.

Řidiči při využití obchvatu sníží čas a najeté kilometry. Cesta bude pohodlnější a rychlejší.

V neposlední řadě vidím největší plus ve zkvalitnění životního prostředí. Snížení hluku a smogu ve městě přivítají jistě i obyvatelé Rakovníka.

## 7 PŘÍNOSY PROJEKTU

V případě pozdější realizace výstavby obchvatu B1 města Rakovník by došlo k mnoha příznivým změnám v oblasti dopravy a životního prostředí. Všechny tyto změny se pokusím popsat v následující podkapitole.

Dopravní systém a obslužnost patří k nejdůležitějším faktorům, které přispívají a napomáhají k dalšímu rozvoji města. Rakovník tuto situaci začal řešit již v roce 1994, kdy vznikla myšlenka realizace obchvatu města. Do dnešní doby však nebyla uskutečněna, proto musím případné přínosy projektu vyvozovat jednak z diskuzí s vedoucími pracovníky odboru dopravy Městského úřadu v Rakovníku i ze studií firem (CityPlan spol. s r. o. a PONTEX), které se doposud podílely na průzkumech a projektech obchvatu B1.

První pozitivní stránkou tohoto projektu je odklonění veškeré tranzitní dopravy, která vede přes město ve vztazích sever – jih, jih – sever, východ – jih a jih – východ. Podle studií společnosti CityPlan s. r. o. se sníží intenzita dopravy o 1/3. Z tohoto faktu vyplývá zlepšení životního prostředí ve městě.

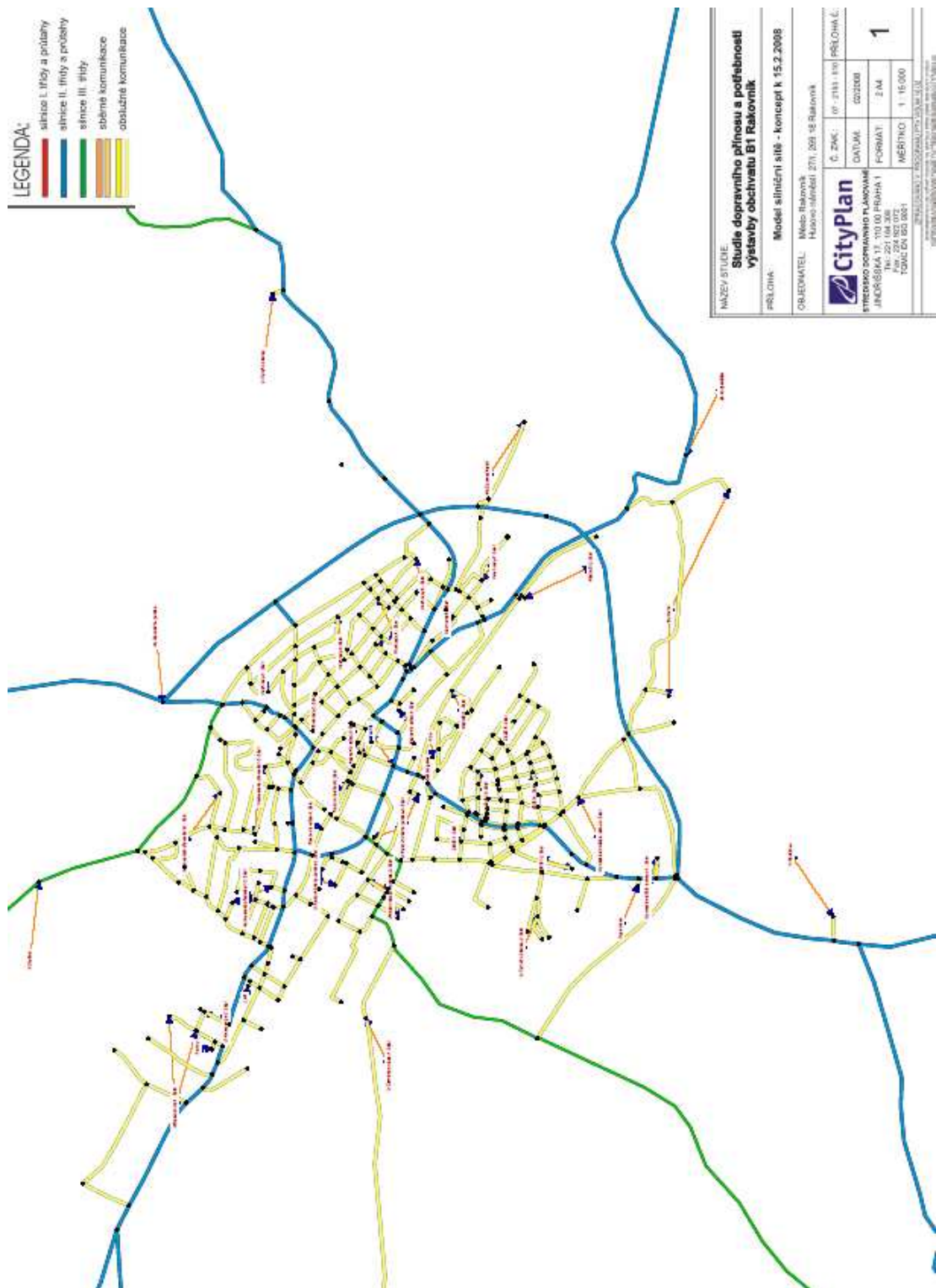
Celková bilance dopravního výkonu vykazuje velmi mírný nárůst vozokilometrů, avšak mírný pokles vozohodin. Jinými slovy, řidiči ujedou v souhrnu po zprovoznění obchvatu B1 nepatrně více kilometrů, ale stráví samotnou dopravou méně času.

Kladným vlivem je také snížení emisí hluku a emisí výfukových plynů ve městě, což má pozitivní vliv na životní prostředí.

Na dopravě odlehčených komunikacích dojde ke snížení saturace a tedy ke zvýšení plynulosti dopravy a k vytvoření kapacitní rezervy pro další rozvoj města.

Po zprovoznění rychlostní silnice R6, v úseku na západ od Nového Strašecí, je možné očekávat růst významu silnice II/229 jako vstupní/výstupní komunikace do/z města. Toto spojení je kratší než stávající primární napojení ve směru na Prahu silnicí II/239. Přesměrování těžké dopravy by však vyžadovalo stavební úpravu v úseku Rakovník – Krupá, jelikož v současném stavu je komunikace omezena pro dopravu

do 15t. Veškeré uvedené záležitosti a přínosy projektu jsou dobře čitelné z obrázků č. 5, 4, 3. Obchvat B1 města Rakovník je viditelný z obrázku č. 6 (veden modrými čarami).



Obr. č. 6: Model silniční sítě + obchvat města

Zdroj: CityPlan spol. s r. o.

## 8 ZÁVĚR

Město Rakovník i celý mikroregion Rakovnicko se během uplynulých desetiletí značně rozvinuly po stránkách průmyslových, ekonomických, politických, hospodářských nebo kulturních. Mají na tom svou zásluhu hlavně kvalitně vypracované programy rozvoje města a regionu, sloužící v mnoha případech jako podklady pro zpracování konkrétních podnikatelských či investičních projektů, které jsou následně realizovány. To je důvod toho, že se město i mikroregion rozvíjejí prospěšným směrem. Možnosti čerpání dotací nejen z tuzemských fondů, ale i z fondů EU mají značný vliv na rozvoj v různých oblastech činností.

Jedním z několika projektů je obchvat B1 města Rakovník. Realizace tohoto projektu je sice velmi složitá, ale každý obyvatel Rakovníka dobře ví, jaké důsledky by tato výstavba přinesla. Snížení intenzity dopravy, která by byla odkloněna mimo město, by v něm pozitivně ovlivnila životní prostředí znečišťované hlavně nákladními automobily, zrychlila by průjezdnost, snížila emise hluku i emise výfukových plynů a snížení saturace komunikací v centru města. Tyto vyjmenované faktory, se kterými se setkávají občané Rakovníka každý den by výstavbou obchvatu zmizely a ve městě by vzniklo velmi dobré životní prostředí, které by určitě přilákalo spoustu nových obyvatel. Na Rakovník by se nepohlíželo jako na průmyslové město se spoustou smogu, přilákalo by spousty nových investorů, kteří by chtěli rozvíjet kulturní i jiné oblasti.

Všechny cíle, které jsem si stanovil, jsou popsány v jednotlivých kapitolách mé práce. Závěrem bych chtěl říci, že práce na projektu obchvat B1 města Rakovník mě velice zaujala. Díky ní jsem se setkal se spoustou zajímavých lidí, kteří mě zasvětili do problematiky projektování velkých investic. Získal jsem mnoho poznatků do budoucna, které budu chtít využít.



## 9 SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK:

VÚSC – Vyšší územní samosprávný celek

EUROSTAT – Statistická instituce EU

NUTS – Nomenklatura územních statistických jednotek

HDP – Hrubý domácí produkt

EU – Evropská unie

ČR – Česká republika

OSN – Organizace spojených národů

PHARE – Přípravný program na Strukturální fondy EU

ISPA – Program na podporu infrastruktury a životního prostředí, v podstatě příprava na Fond soudržnosti EU

SAPARD – program rozvoje zemědělství a venkova; předstrukturální pomoc

DPH – Daň z přidané hodnoty

NA – nákladní automobily

## 10 SEZNAM LITERATURY:

### Odborná literatura:

[1] Kolektiv autorů. *Úvod do regionálních věd a veřejné správy*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2004. ISBN 80-86473-80-5.

[2] ŽÍTEK, Vladimír. *Regionální ekonomie a politika I*. 1. vyd. Masarykova univerzita v Brně: [s. n.], 2002. 174 s. ISBN 80-210-2767-3.

[3] WOKOUN, René. *Česká regionální politika v období vstupu do EU*. 1. vyd. VŠE Praha: Oeconomica, 2003. 328 s. ISBN 80-245-0517-7.

[4] REKTOŘÍK, Jaroslav, ŠELEŠOVSKÝ, Jan. *Jak řídit kraj, město, obec: Finance, rozpočty, účetnictví, veřejná kontrola*. 1. vyd. Brno: Masarykova univerzita v Brně, 2002. 135 s. ISBN 80-210-2955-5.

PRŮZKUM *Studie dopravního přínosu a potřebnosti obchvatu B1 Rakovník*, CITYPLAN spol. s. r. o., 2008

### Internetové odkazy:

[5] Strukturální fondy EU [online]. *Ministerstvo pro místní rozvoj*, [cit. 2008-02-18]. Dostupný z WWW: <<http://www.strukturalni-fondy.cz/regionalni-politika>>.

[6] Ministerstvo financí ČR [online]. *Ministerstvo financí*, [cit. 2008-03-29]. Dostupný z WWW: <[http://www.mfcr.cz/cps/rde/xchg/mfcr/xsl/tiskove\\_zpravy\\_36571.html?year=2020](http://www.mfcr.cz/cps/rde/xchg/mfcr/xsl/tiskove_zpravy_36571.html?year=2020)>.

[13] Město Rakovník [online]. [cit. 2008-03-29].

Dostupný z WWW: <<http://www.mesto-rakovnik.cz/mesto-a-okoli/historie-mesta/>>.

Zákony České republiky [online]. *Arnet On Line, a.s.*, 2004-2007 [cit. 2007-11-16]. Dostupný z WWW: <<http://www.zakonycr.cz/seznamy/1282000Sb.html>>.

Zákony České republiky [online]. *Nakladatelství Sagit, a.s.*, [cit. 2007-12-02].

Dostupný z WWW: <<http://www.sagit.cz/pages/sbirkatxt.asp?zdroj=sb00250&cd=76&typ=r>>.

Český statistický úřad (ČSÚ). *Rozloha a hustota obyvatelstva* [online]. 2005 [cit. 2008–01-31]. Dostupný z WWW: <<http://www.czso.cz/>>.

Mikroregion [online]. *Rakovnicko*, [cit. 2008-03-29]. Dostupný z WWW: <<http://www.mikroregion.net/rakovnicko/cz>>.

### Zákony:

[7] Zákon č. 131/2000 Sb., o hlavním městě Praze

[8] Zákon č. 128/2000 Sb., o obcích.

[9] Zákona č. 250/2000 Sb., o rozpočtových pravidlech územních rozpočtů.

[10] Zákon č. 565/1990 Sb., o místních poplatcích, ve znění pozdějších předpisů.

[11] Zákon č. 243/2000 Sb., o rozpočtovém určení výnosů některých daní územním samosprávným celkům a některým státním fondům (zákon o rozpočtovém určení daní).

[12] Zákon č. 368/1992 Sb., o správních poplatcích, ve znění pozdějších předpisů.

[13] Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě.

## SEZNAM OBRÁZKŮ

Obr. č. 1: Bývalé okresy Středočeského kraje.....	35
Obr. č. 2: Správní mapa Rakovnícka .....	36
Obr. č. 3: Mapa silnic a železnic na Rakovnícku .....	38
Obr. č. 4: Poloha automatického sčítacího zařízení.....	42
Obr. č. 5: Poloha křižovatek vybraných pro křižovatkový dopravní průzkum.....	44
Obr. č. 6: Model silniční sítě + obchvat města.....	52

## SEZNAM TABULEK

Tab. č. 1: Spoje železniční dopravy.....	37
Tab. č. 2: Počty nákladních vozidel v jednotlivých dnech a hodinách v průběhu průzkumu ve směru na jih (směr na Plzeň) .....	43
Tab. č. 3: Přehled intenzit na křižovatkách K1, K2 [NA/24h] .....	45
Tab. č. 4: Ceny projektů, průzkumů a dalších odhadovaných položek pro realizaci obchvatu B1 .....	46