

Česká zemědělská univerzita v Praze

Provozně ekonomická fakulta

Katedra obchodu a financí



Diplomová práce

**Zhodnocení přínosu měření rychlosti na území obce
do příjmové strany rozpočtu**

Bc. Jiřina Mazancová

ČESKÁ ZEMĚDĚLSKÁ UNIVERZITA V PRAZE

Provozně ekonomická fakulta

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

Bc. Jiřina Mazancová

Veřejná správa a regionální rozvoj – c.v. Klatovy

Název práce

Zhodnocení přínosu měření rychlosti na území obce do příjmové strany rozpočtu

Název anglicky

Evaluation of the Contribution of Speed Measurement in the Municipality to the Revenue Side of the Budget

Cíle práce

Cílem diplomové práce bude zhodnocení investičního záměru obce Klatovy a jeho přínosu do obecního rozpočtu v souvislosti s instalací radarů na měření rychlosti v obci. Hodnocení bude provedeno především z hlediska návratnosti vstupních investic, růstu nedaňových příjmů obce a celkového užitku.

Metodika

Literární rešerše bude zpracována metodou komparace a kompilace poznatků z literatury a ostatních citovaných zdrojů. Poznatky budou čerpány zejména z oblastí municipálních rozpočtů, hodnocení finanční situace obce, financování investičních záměrů a hodnocení investic ve veřejném sektoru.

V praktické části bude využita metoda poměrové analýzy při posouzení finanční situace obce a budou propočteny základní ukazatele hospodaření obcí. Pro zhodnocení investičního záměru bude použita Metoda nákladů a výnosů (CBA) a na základě zpracovaných výsledků budou prostřednictvím metod komparace, dedukce a empirie vyvozeny závěry.

Doporučený rozsah práce

60 – 80 stran

Klíčová slova

investiční záměr, měření rychlosti, municipalita, nedaňové příjmy, rozpočet obce, územní samospráva

Doporučené zdroje informací

- HORIZINKOVÁ, Eva; NOVOTNÝ, Vladimír. *Základy organizace veřejné správy v ČR*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2013. ISBN 978-80-7380-459-6.
- KADEŘÁBKOVÁ, Jaroslava; PEKOVÁ, Jitka. *Územní samospráva – udržitelný rozvoj a finance*. Praha: Wolters Kluwer Česká republika, 2012. ISBN 978-80-7357-910-4.
- MAAYTOVÁ, Alena; OCHRANA, František; PAVEL, Jan. *Veřejné finance v teorii a praxi*. Praha: Grada Publishing, 2015. ISBN 978-80-247-5561-8.
- MIKUŠOVÁ MERIČKOVÁ, Beáta; STEJSKAL, Jan. *Teorie a praxe veřejné ekonomiky*. Praha: Wolters Kluwer, 2014. ISBN 978-80-7478-526-9.
- MISHAN, E. J.; QUAH, Euston. *Cost-benefit analysis*. London: Routledge, 2021. ISBN 978-1-138-49275-2.
- PEKOVÁ, Jitka; PILNÝ, Jaroslav; JETMAR, Marek. *Veřejný sektor – řízení a financování*. Praha: Wolters Kluwer Česká republika, 2012. ISBN 978-80-7357-936-4.
- PEKOVÁ, Jitka. *Veřejné finance : teorie a praxe v ČR*. Praha: Wolters Kluwer Česká republika, 2011. ISBN 978-80-7357-698-1.
- PROVAZNIKOVÁ, Romana. *Financování měst, obcí a regionů : teorie a praxe*. Praha: Grada, 2015. ISBN 978-80-247-5608-0.
- Zákon o silničním provozu č. 361/2000 Sb. v platném znění

Předběžný termín obhajoby

2022/23 LS – PEF

Vedoucí práce

Ing. Daniela Pfeiferová, Ph.D.

Garantující pracoviště

Katedra obchodu a financí

Elektronicky schváleno dne 13. 7. 2022

prof. Ing. Luboš Smutka, Ph.D.

Vedoucí katedry

Elektronicky schváleno dne 27. 10. 2022

doc. Ing. Tomáš Šubrt, Ph.D.

Děkan

V Praze dne 12. 11. 2023

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že svou diplomovou práci "Zhodnocení přínosu měření rychlosti na území obce do příjmové strany rozpočtu" jsem vypracovala samostatně pod vedením vedoucího diplomové práce a s použitím odborné literatury a dalších informačních zdrojů, které jsou citovány v práci a uvedeny v seznamu použitých zdrojů na konci práce. Jako autorka uvedené diplomové práce dále prohlašuji, že jsem v souvislosti s jejím vytvořením neporušila autorská práva třetích osob.

V Praze dne 30.11. 2023

Poděkování

Ráda bych touto cestou poděkovala Ing. Daniele Pfeiferové, Ph.D. za cenné rady, odborné vedení a čas, který mi věnovala. Velké poděkování patří mé rodině, manželovi a hlavně mým milovaným dětem za jejich podporu a především trpělivost, dále všem pracovníkům MěÚ Klatovy v čele s místostarostou Ing. Václavem Chroustem za poskytnuté informace a také mým kolegům a přátelům, především Petře, Olze, Milu a prvnímu čtenáři práce Zdeňkovi za jejich pomoc a podporu.

Zhodnocení přínosu měření rychlosti na území obce do příjmové strany rozpočtu

Abstrakt

Tato diplomová práce se zaměřuje na komplexní hodnocení přínosu měření rychlosti na území obce pro příjmovou stranu jejího rozpočtu. Hlavní metodou použitou v této práci je analýza nákladů a přínosů (CBA), která poskytuje komplexní pohled na ekonomické, sociální a bezpečnostní dopady implementace systémů pro měření rychlosti. Cílem práce je prozkoumat, do jaké míry může být zavedení těchto systémů výhodným investičním rozhodnutím pro obce, vedoucím k navýšení jejich nedaňových příjmů.

V teoretické části jsou nejprve objasněny klíčové koncepty jako investiční záměr, municipalita, nedaňové příjmy, rozpočet obce a územní samospráva. Dále je zde popsána metodologie CBA, její kritéria a postupy, a jak lze tuto metodu aplikovat na hodnocení dopadů měření rychlosti.

Empirická část práce využívá CBA pro analýzu různých scénářů implementace systémů měření rychlosti v několika vybraných obcích. Sběr dat zahrnuje kvantitativní informace o rozpočtových příjmech a výdajích, bezpečnostní statistiky a kvalitativní data získaná prostřednictvím rozhovorů s obecními úředníky a místními obyvateli.

Výsledky CBA ukazují, že ačkoliv počáteční investice do systémů měření rychlosti mohou být významné, dlouhodobé přínosy v podobě zvýšených nedaňových příjmů a zlepšené bezpečnosti silničního provozu mohou tyto náklady výrazně převýšit.

Závěrem jsou představena doporučení pro obce, která zvažují zavedení měření rychlosti, s důrazem na pečlivou přípravu a realizaci projektů, aby byly maximalizovány jejich pozitivní dopady na rozpočet a společnost.

Klíčová slova: investiční záměr, měření rychlosti, municipalita, nedaňové příjmy, rozpočet obce, územní samospráva

Evaluation of the Contribution of Speed Measurement in the Municipality to the Revenue Side of the Budget

Abstract

This thesis focuses on a comprehensive evaluation of the contribution of speed measurement within a municipality to the revenue side of its budget. The main method used in this work is the Cost-Benefit Analysis (CBA), which provides a comprehensive view of the economic, social, and safety impacts of implementing speed measurement systems. The aim of the work is to explore the extent to which the introduction of these systems can be a beneficial investment decision for municipalities, leading to an increase in their non-tax revenues.

In the theoretical part, key concepts such as investment intent, municipality, non-tax revenues, municipal budget, and local self-government are first clarified. The methodology of CBA, its criteria and procedures, and how this method can be applied to assess the impacts of speed measurement are also described.

The empirical part of the work uses CBA to analyze various scenarios of implementing speed measurement systems in several selected municipalities. Data collection includes quantitative information on budgetary revenues and expenditures, safety statistics, and qualitative data obtained through interviews with municipal officials and local residents.

The CBA results show that although the initial investment in speed measurement systems can be significant, the long-term benefits in the form of increased non-tax revenues and improved road safety can significantly outweigh these costs. In conclusion, recommendations are presented for municipalities considering the implementation of speed measurement, with an emphasis on careful preparation and execution of projects to maximize their positive impacts on the budget and society.

Keywords: investment intent, speed measurement, municipality, non-tax revenues, municipal budget, local self-government

Obsah

1 Úvod	10
2 Cíl práce a metodika	12
2.1 Cíl práce	12
2.2 Metodika	12
3 Teoretická východiska	16
3.1 Prameny právní úpravy	16
3.2 Rozpočet obce	17
3.2.1 Rozpočtová skladba	20
3.2.2 Rozpočtové zásady	22
3.2.3 Rozpočtový výhled	23
3.3 Rozpočet obce – skladba, obsah.....	25
3.3.1 Příjmová strana rozpočtu obce.....	28
3.3.2 Daňové příjmy	31
3.3.3 Nedaňové příjmy.....	36
3.3.4 Dotace a transfery	38
3.4 Investiční záměr	39
3.5 Měření rychlosti	40
4 Vlastní práce	45
4.1 Město Klatovy	45
4.2 Samospráva obce.....	47
4.3 Obyvatelstvo	51
4.4 Rozpočet města Klatovy	53
4.5 Hospodářské ukazatele města Klatovy.....	55
4.6 Městská policie Klatovy.....	61
4.7 Investiční záměr – stacionární radary na území města Klatovy.....	62
4.7.1 Instalace stacionárních radarů.....	62
4.7.2 Provoz radarů, přestupky	67
4.8 CBA ANALÝZA	70
4.8.2 Výpočet CBA analýzy	73
4.8.3 Zhodnocení návratnosti investic a přínosů	78
4.8.4 Možné úspory	80
4.8.5 Potenciální rozšíření investičního záměru:	83
4.8.6 Nehodovost	86
5 Výsledky a diskuse	88
6 Závěr	90

7 Seznam použitých zdrojů	91
7.1 Literární zdroje	91
7.2 Legislativní zdroje.....	92
7.3 Internetové zdroje.....	93
7.4 Ostatní zdroje	94
8 Seznam obrázků, tabulek, grafů a zkratk.....	95
8.1 Seznam obrázků	95
8.2 Seznam tabulek	95
8.3 Seznam použitých zkratk.....	96
Přílohy.....	98
Příloha č. 1.....	99
Příloha č. 2.....	100
Příloha č. 3.....	103
Příloha č. 4.....	105
Příloha č. 5.....	107

1 Úvod

Tato diplomová práce je věnována komplexnímu hodnocení dopadů zavedení radarového systému pro měření rychlosti v městě Klatovy. Podrobněji je zaměřena na zavádění radarového systému pro měření rychlosti ve městě Klatovy, který v posledních letech vyvolal rozsáhlé diskuse mezi občany, místními zástupci a odborníky. Tento trend není ojedinělý a rezonuje v celé České republice, kde se obdobné systémy stávají stále běžnějšími. Práce se nejen zaměřuje na ekonomické, bezpečnostní a environmentální aspekty radarů, ale také na to, jak tyto aspekty ovlivňují nedaňové příjmy města a jeho celkové hospodaření.

Cílem práce je poskytnout ucelený pohled na to, jak radarový systém ovlivňuje městský rozpočet, zejména v oblasti nedaňových příjmů, a jak tyto příjmy mohou přispět k širšímu rozvoji a stabilitě městské ekonomiky. V úvodní části jsou představeny klíčové aspekty města Klatovy – jeho ekonomický profil, struktura rozpočtu a prioritní oblasti veřejných výdajů.

Práce dále využívá metodologický přístup, který kombinuje kvantitativní finanční analýzu s hodnocením sociálních a environmentálních aspektů. Tímto způsobem umožňuje komplexní pohled na to, jak technologie, jako jsou radary, mohou přinášet přínos městu v širším kontextu.

Téma diplomové práce bylo zvoleno na základě mnoha novinových článků a internetových diskuzí na téma, jak moc je ovlivněn rozpočet obcí příjmy z nově instalovaných stacionárních radarů na měření rychlosti v obci. V posledních letech dochází v mnoha obcích České republiky k rostoucímu trendu instalace rychlostních radarů. Tento fenomén vzbuzuje živou diskusi nejen mezi obyvateli těchto obcí, ale i mezi širší veřejností a odborníky. Hlavním bodem této diskuse je otázka, zda je primárním cílem těchto opatření skutečně zvýšení bezpečnosti na silnicích, nebo zda zde hrají významnou roli také ekonomické aspekty – konkrétně možnost zvýšení příjmů obecních rozpočtů prostřednictvím pokut za dopravní přestupky.

Některé obce jsou dokonce kritizovány za to, že nastavení radarů je přizpůsobeno tak, aby bylo sankcionováno co nejvíce řidičů, což by mohlo naznačovat snahu maximálně zvýšit příjmy z pokut. Na druhou stranu, nelze opomenout potenciální pozitivní dopad na

bezpečnost silničního provozu, zejména v oblastech s vysokou frekvencí nehod nebo v blízkosti škol a jiných citlivých zón. Dochází zde k mnoha rozporům v pohledu na zájem obcí. Kdy jedna skupina obyvatel tuto snahu chválí a vidí v ní pouze snahu zastupitelů jednotlivých obcí o bezpečnost provozu na komunikacích, důraz na bezpečnou cestu dětí do školy a celkové preventivní opatření. Druhá skupina obyvatel však za veškerou touto činností vidí jen v uvozovkách snadnou vidinu velkého příjmu do obecního rozpočtu a šikanu řidičů.

Motivací bylo také to, že jako dlouholetý obyvatel Klatov a zaměstnanec Policie ČR mám nejen hluboké porozumění pro místní problematiku, ale také profesní zájem o prozkoumání vazby mezi veřejnou bezpečností a městskými financemi. Tato kombinace osobního a profesního zájmu umožňuje přistupovat k tématu s jedinečným vhledem a odhodláním objasnit komplexní dopady zavedení radarového systému na město Klatovy.

Informace pro tuto práci byly získány ze studia dokumentů a projektových podkladů města Klatovy, rozhovorů s pracovníky městské správy a osobních pozorování. Důležitou roli hrály také příručky ministerstev a úřadů a dokumenty z jednání městského zastupitelstva a rozpočtu města. Rozhovory s vedením města a zapojení místních obyvatel, stejně jako perspektivy BESIP, kdy byla kontaktována jak Městská policie Klatovy, tak Policie ČR Územní odbor Klatovy, přispěly k hlubšímu porozumění problematice.

Mimo sběr dat bylo přistoupeno také k osobnímu pozorování, jak z pozice obyvatele města, tak z pohledu zaměstnance Policie ČR. Analýza nezahrnovala pouze ekonomický rozměr, ale také hodnotila obecný prospěch pro obyvatele a vhodnost umístění stacionárních radarů.

2 Cíl práce a metodika

2.1 Cíl práce

Cílem diplomové práce je odborně definovat a zhodnotit investiční záměr obce Klatovy a jeho přínosu do obecního rozpočtu v souvislosti s instalací radarů na měření rychlosti v obci. Hodnocení je provedeno především z hlediska návratnosti vstupních investic, růstu nedaňových příjmů obce a celkového užitku.

2.2 Metodika

Literární rešerše je zpracována metodou komparace a kompilace poznatků z literatury a ostatních citovaných zdrojů. Poznatky jsou čerpány zejména z oblasti městských rozpočtů, hodnocení finančního stavu obcí, plánování a financování investičních projektů, s důrazem na legislativní rámec a aplikaci metody CBA (Cost Benefit Analysis). Tato analýza byla provedena s využitím komparativních a kompilačních technik, pečlivě propojujících informace z různých literárních a elektronických zdrojů.

Analýza nákladů a přínosů CBA (Cost-Benefit Analysis) je detailní metodika, která se používá k posouzení celkové efektivnosti investičních projektů veřejného charakteru. Tato analýza se zaměřuje na komplexní vyhodnocení všech finančních, společenských a ekonomických aspektů projektu, aby bylo možné učinit informované rozhodnutí o jeho realizaci. Cílem je nejen vyčíslit přímé finanční náklady a výnosy, ale také posoudit širší společenský užitek, který by z projektu plynul. V rámci CBA se rozlišují tyto základní složky:

- Náklady (Costs): Zahrnují veškeré výdaje spojené s realizací projektu. To nejenom zahrnuje počáteční kapitálové výdaje, ale také provozní náklady, údržbu, potenciální negativní dopady na životní prostředí nebo sociální strukturu. Cílem je získat ucelený obraz o všech nákladech, které projekt vyžaduje.
- Přínosy (Benefits): Tato část analyzuje pozitivní efekty, které projekt přináší. Může se jednat o přímé finanční přínosy, jako jsou zvýšené daňové příjmy nebo snížené

provozní náklady, ale také o nepřímé přínosy, jako je zlepšení kvality života, zvýšení bezpečnosti, podpora udržitelného rozvoje nebo zlepšení sociálních a ekologických podmínek.

- Analýza (Analysis): Zde dochází k porovnání nákladů a přínosů. Cílem je určit, zda celkové přínosy převyšují náklady a jestli je projekt ekonomicky a společensky výhodný. Tato část zahrnuje také identifikaci alternativních scénářů, hodnocení rizik a nejistot spojených s projektem, a posouzení dopadů na různé skupiny obyvatel.

Analýza nákladů a přínosů (CBA) se stala klíčovým nástrojem pro veřejné správce, politiky a rozhodovací orgány ve vyhodnocování celkové hodnoty a efektivity investičních projektů. V současném kontextu, kde je kladen velký důraz na transparentní a efektivní využívání veřejných prostředků, se CBA jeví jako zásadní součást procesu plánování a vyhodnocování veřejných investic. Tato metoda je považována za jednu z nejrozšířenějších a nejexaktnějších přístupů k hodnocení veřejných investic, a to hlavně díky své schopnosti převést všechny náklady a přínosy projektu na monetární hodnoty. CBA je široce využívána ve veřejné správě k posouzení různých projektů, a to jak před jejich zahájením, tak i během realizace nebo po dokončení a uvedení do provozu (Sieber, 2004).

Dle Siebera (2004) existují dvě hlavní formy CBA, které se liší podle zaměření na cílovou skupinu:

- Jednoduchá analýza příjmů a nákladů: Tato forma se zaměřuje na přímé finanční aspekty projektu, zkoumá přímé příjmy a náklady spojené s realizací a provozem.
- Analýza společenských nákladů a přínosů: Tento přístup zahrnuje širší spektrum faktorů, včetně sociálních, ekologických a ekonomických dopadů projektu na společnost jako celek. Tato forma je komplexnější a zahrnuje hodnocení dopadů, které přesahují pouze finanční aspekty projektu.

Tento proces umožňuje komplexní a objektivní hodnocení investičních projektů, přičemž bere v úvahu jak přímé finanční aspekty, tak širší společenské dopady (Sieber, 2004).

Při výpočtu důležitých ukazatelů v analýze nákladů a přínosů se dle Siebra (2004) používají tato jednoduchá měřítka:

- Současná hodnota (PV): To je součet všech peněz, které projekt v budoucnu vydělá nebo ušetří, ale přepočítaný na to, kolik by tyto peníze měly hodnotu právě teď.
- Čistá současná hodnota (NPV): Tento ukazatel odhaduje, jestli nám projekt vydělá víc peněz, než kolik bude stát. Když je NPV kladné, znamená to, že projekt by měl vydělat více peněz, než kolik bude stát.
- Vnitřní výnosové procento (IRR): Tento ukazatel nám říká, jaký procentuální zisk bychom měli očekávat od projektu. Čím vyšší číslo, tím lepší projekt.
- Doba návratnosti (Payback Period): To je doba, za jak dlouho projekt vydělá zpět peníze, které byly do něj investovány.
- Index rentability (Profitability Index): Tento ukazatel nám ukazuje, jak výnosný projekt je ve srovnání s jeho náklady. Vyšší číslo znamená, že projekt je výhodnější.

Tato měřítka jsou klíčová pro lidi, kteří rozhodují o investování, protože jim pomáhají pochopit, zda je projekt z finančního hlediska rozumnou volbou. Při srovnání různých investičních projektů se obvykle doporučuje upřednostnit ten, u kterého je hodnota NPV nejvyšší. To znamená, že projekt se očekává jako nejvíce ziskový po započítání všech nákladů. Projekt se považuje za vhodný k realizaci, pokud jeho vnitřní výnosové procento (IRR) překračuje předpokládanou diskontní sazbu, což naznačuje, že projekt by měl přinést vyšší výnosy než alternativní investice. Doba návratnosti (T) ukazuje, jak dlouho bude trvat, než investice dosáhne bodu, kdy se náklady na projekt rovnají jeho výnosům. Investiční projekt je obecně považován za přijatelný, pokud je tato doba návratnosti v rozumném rámci a projekt vykazuje kladný výsledek (Sieber, 2004).

Tato měření nabízí důležitý základ pro posuzování a srovnávání možných investic, a jsou nezbytná pro učinění dobře informovaných investičních rozhodnutí. Citlivostní analýza je proces, který slouží k prozkoumání proměnlivých faktorů a nejistot spojených s investičním projektem, a k posouzení, jak by změny těchto faktorů mohly ovlivnit konečné výstupy. Jedním z hlavních přínosů citlivostní analýzy je schopnost identifikovat a zkoumat klíčové předpoklady a proměnlivé aspekty projektu, což pomáhá zjistit, jak spolehlivé jsou předpovědi a prognózy projektu (Sieber, 2004).

Při interpretaci výsledků analýzy je klíčové správně vyhodnotit každý z ukazatelů. Je nezbytné stanovit význam každého kritéria a zpracovat jeho interpretaci s pochopením. Je důležité si uvědomit, že i přes přesnou analýzu lze dojít k nesprávným závěrům. Když se rozhoduje o vhodnosti a financování investičního záměru, je potřeba pečlivě zvážit všechny dostupné informace. Pokud hodnoty kritériálních ukazatelů naznačují, že projekt je výhodný, lze ho považovat za rozumnou a prospěšnou investici. Avšak je také nutné posoudit, zda má obec skutečné kapacity a zdroje pro realizaci dané investice. Existuje možnost, že projekt bude mít velký pozitivní společenský dopad, ale zároveň může vytvářet vysoké finanční ztráty, které by mohly ohrozit finanční stabilitu realizátora, v tomto případě obce (Sieber, 2004).

3 Teoretická východiska

Tato část diplomové práce je zaměřena na právní úpravu, na vysvětlení teoretických pojmů, na jejich členění a popis. Nejprve v oblasti, která se týká hospodaření a rozpočtu obce, jeho sestavení a pak zejména jeho příjmové strany. Další oblastí je charakteristika investičních projektů a v neposlední řadě popis přístrojů na měření rychlosti v obci a jejich činnosti. Tato teoretická východiska by měla poskytnout pevný základ pro hlubší zkoumání a porozumění přínosu instalace stacionárních radarů v kontextu městského rozpočtu a celkového dopadu na město.

3.1 Prameny právní úpravy

V rámci této diplomové práce se detailněji zkoumají dvě zásadní oblasti a z toho vyplývají dvě oblasti právní úpravy. První je oblast právních předpisů týkajících se správy a financování obcí, zejména se zaměřením na rozpočet obce. Druhým segmentem je právní úprava spojená se správním trestáním a regulací provozu na pozemních komunikacích. Prameny práva, o které se práce opírá, jsou souborem formalizovaných pravidel, zapsaných v úředním spisovném jazyce. Tyto prameny představují konkrétní výraz pro nehmotná pravidla, která řídí chování a rozhodování v daných oblastech.

Rozdělení těchto pramenů práva do kategorií dle Havránka a kol. (2008) umožňuje hlubší pochopení jejich role a významu. Lze je členit do pěti hlavních skupin:

1. Obecné právní zásady: Jedná se o základní principy, které jsou přijímány a uznávány v právním řádu a slouží jako vodítko pro interpretaci a aplikaci práva.
2. Právní předpisy: Tyto zahrnují zákony, vyhlášky, nařízení a jiné formy legislativy, které mají přímý a závazný vliv na chování občanů a institucí.
3. Právní zvyklosti: Tyto představují tradici a zvykové právo, které se vyvíjí s časem a může mít doplňující nebo interpretativní funkci v právním řádu.

4. Doktrína: Tato kategorie zahrnuje teoretické právní názory a interpretace, které poskytují odbornou analýzu a výklad právních principů.
5. Judikatura: Sestává z rozhodnutí soudů, která mohou sloužit jako precedent a orientační bod pro budoucí právní rozhodnutí a interpretace.

3.2 Rozpočet obce

Zákony č. 128/2000 Sb. a 250/2000 Sb. jsou klíčové legislativní dokumenty řešící rozpočtovou problematiku obcí v České republice. Zákon o obcích poskytuje základní rámec, zatímco zákon o rozpočtových pravidlech územních rozpočtů se zaměřuje konkrétněji na finanční řízení.

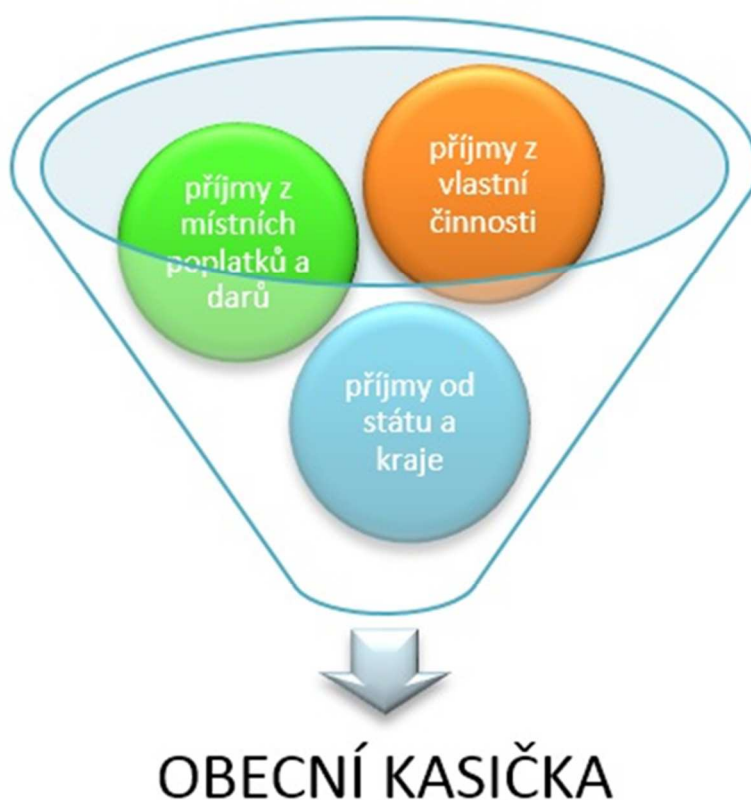
Definice rozpočtu spočívá v jeho chápání jakožto primárního nástroje pro správu financí obcí. Rozpočet je strukturován do detailů, aby poskytl výkonným orgánům obce a dalším relevantním subjektům závazné finanční parametry pro jejich činnost, které jsou zaznamenány v účetních systémech obcí (Provazníková, Sedláčková 2009).

Proces přípravy rozpočtu zahrnuje rozdělení návrhů rozpočtu na jednotlivé odbory, kde jsou tyto návrhy kategorizovány do příjmů, provozních a investičních výdajů. Investiční rozhodnutí jsou poté prováděna v souladu s celkovými rozvojovými cíli obce, čímž je zefektivněna příprava rozpočtu a umožněno podrobnější projednání. Rozpočet se dále vytváří na základě předpovědí o příjmech a výdajích, které jsou součástí širšího finančního kontextu, včetně státního rozpočtu a dalších veřejných financí (Provazníková, Sedláčková 2009).

Pro sestavení kvalitního rozpočtu je klíčový realistický odhad příjmů, zejména sdílených daní. Rozpočet by měl prioritně zahrnovat nevyhnutelné výdaje a službu dluhu. Kvalita rozpočtu se hodnotí pomocí několika ukazatelů, včetně salda provozního rozpočtu, indexu provozních úspor a ukazatele dluhové služby.

Ve světle ekonomické recese je důležité důkladně přistupovat k sestavování rozpočtu, s cílem udržet saldo provozního rozpočtu na optimální úrovni. Pravidelné vyhodnocování rozpočtu a okamžitá reakce na jakékoli odchylky jsou nezbytné pro efektivní finanční řízení obce (Provazníková, Sedláčková 2009).

Obrázek č. 1 Obecní rozpočet



Zdroj: Obecní kasička, dostupné z www.lodeni.cz/z-ceho-vlastne-obec-plni-svou-kasicku/ (2023)

Správa rozpočtu obce je zásadním nástrojem pro efektivní hospodaření a rozvoj místní samosprávy. Tento proces je podmíněn kritérii a předpisy určenými pro místní samosprávy, které zajišťují transparentnost a odpovědné finanční řízení. Klíčovým faktorem ovlivňujícím rozpočet každé obce je demografická struktura, konkrétně počet obyvatel s trvalým pobytem. Počet obyvatel přímo souvisí s rozpočtovými příjmy obce, například z daní

a státních dotací, které jsou významnou součástí jejího příjmového zdroje (Provazníková, Sedláčková, 2009).

Obecní rozpočty lze rozdělit dle Peková, Pilného, Jetmara (2012) do dvou základních kategorií:

1. Běžný rozpočet: Tento rozpočet se věnuje pravidelným, opakujícím se výdajům a příjmům obce. Zahrnuje například běžné provozní náklady, platy zaměstnanců, údržbu veřejných prostorů a služby pro občany.
2. Kapitálový rozpočet: Oproti běžnému rozpočtu, kapitálový rozpočet se zaměřuje na dlouhodobější, investiční výdaje. Týká se například výstavby infrastruktury, rekonstrukcí veřejných budov, nebo významných projektů rozvoje obce.

Rozpočtový výhled, který obce využívají pro plánování svých financí, je 2–5letým finančním plánem. Jeho cílem je předvídat budoucí příjmy a výdaje, aby bylo možné efektivně plánovat a přizpůsobovat rozpočet aktuálním i budoucím potřebám obce.

Ideální rozpočet by měl být vyrovnaný, což znamená, že příjmy a výdaje jsou v rovnováze. Avšak, obce mohou schválit rozpočet s přebytkem, když plánují použít tyto prostředky v následujících letech, nebo je určí na splácení dluhů. Naopak, schodkový rozpočet je možný v případě, že obec má dostatečné rezervy nebo zdroje, které umožňují pokrýt tento schodek, ať už z akumulovaných finančních prostředků nebo přes návratné finanční zdroje (Provazníková, Sedláčková, 2009).

Jakýkoliv pozitivní zůstatek z rozpočtu se standardně převádí do rozpočtu následujícího roku, což umožňuje obci flexibilitu v plánování a realizaci dlouhodobějších cílů a projektů (Provazníková, Sedláčková, 2009).

Dle Pekové (2011, str. 220) „Cílem hospodaření v dlouhodobém horizontu by měl být: vyrovnaný rozpočet, kdy $P = V$, ve střednědobém horizontu, případně přebytkový rozpočet, kdy $P > V$ “.

3.2.1 Rozpočtová skladba

Rozpočtová struktura obcí, řízená vyhláškou č. 412/2021 Sb., o rozpočtové skladbě, představuje detailní a normativně určený rámec pro správu a prezentaci finančních operací v rámci místní samosprávy. Tento dokument klade základ pro jednotný a transparentní systém, který zajišťuje srozumitelné a efektivní hospodaření s veřejnými prostředky (Provazníková, Sedláčková, 2009).

Rozpočtová skladba obcí je založena na přesném a jednotném kategorizování příjmů a výdajů, což umožňuje detailní sledování různých finančních položek, jako jsou daně, dotace, provozní náklady a investice. Tento systém zaručuje, že všechny obce používají stejnou metodiku při zaznamenávání finančních operací, což klade základ pro srovnatelnost dat a ulehčuje kontrolní a auditní procesy. Díky systematickému evidování lze lépe analyzovat historické trendy v příjmech a výdajích, což je nezbytné pro efektivní dlouhodobé plánování a rozvojové projekty (Peková, 2011).

Jednotná rozpočtová skladba zvyšuje transparentnost a zodpovědnost v hospodaření s veřejnými prostředky, což je zásadní pro správné využívání veřejných zdrojů. Tento přístup umožňuje lepší porozumění a interpretaci finančních dat veřejností i kontrolními orgány. Tím se obcím usnadňuje sledování a řízení finančních toků a zajišťuje konzistentnost v rozpočtových postupech. Celkově tento strukturovaný a normovaný přístup pomáhá zvyšovat efektivitu, transparentnost a zodpovědnost ve finančním řízení místních samospráv (Peková, Pilný, Jetmar, 2012).

Dle Provazníkové (2015, str. 101) „*Třídění příjmů a výdajů rozpočtu respektuje:*

- *zásadu jednotnosti a závaznosti – každý údaj rozpočtu má své jednoznačně identifikovatelné místo;*
- *zásadu dlouhodobé stability třídění rozpočtu – je důležitá z hlediska makroekonomických analýz, z hlediska časové srovnatelnosti rozpočtů,*
- *pro analýzu plnění rozpočtů a ostatních mimorozpočtových fondů;*
- *potřebu agregace, sumarizace s využitím principu konsolidace – aby nedocházelo k několikanásobnému načítání některých operací (např. dotací);*
- *zásadu srozumitelnosti na základě jasně definovaných hledisek;*

- *zásada kompatibility s mezinárodními statistickými standardy – s mezinárodními účetními a statistickými standardy, aby byla zajištěna transparentnost na mezinárodní úrovni s použitím co nejjednodušší převodových můstků“.*

Rozpočtová struktura dle vyhlášky č. 412/2021 Sb. poskytuje rámec pro správu a analýzu finančních operací ve veřejném sektoru, rozdělený do několika kategorií. Tyto kategorie zahrnují odpovědnostní třídění pro identifikaci, kdo spravuje specifické příjmy a výdaje, konsolidační třídění pro agregaci finančních dat a poskytnutí celkového pohledu na finanční zdraví ekonomiky, odvětvové třídění zaměřené na distribuci prostředků mezi sektory jako zdravotnictví nebo vzdělávání a druhové třídění pro klasifikaci operací podle jejich charakteru, jako jsou běžné nebo kapitálové výdaje. Tento komplexní přístup umožňuje efektivnější a transparentnější správu veřejných zdrojů a je klíčový pro udržitelné hospodaření ve veřejném sektoru (Peková, Pilný, Jetmar, 2012).

Rozpočtová skladba ve veřejném sektoru, strukturovaná do různých hlavních kategorií, je základem pro efektivní hospodaření a umožňuje detailní řízení veřejných financí. Tato struktura zahrnuje rozličné oblasti jako zemědělství, průmysl, služby pro občany, sociální věci, bezpečnost státu, a obecnou veřejnou správu, které umožňují systematické rozčlenění operací ve veřejných rozpočtech (Provazníková, 2015).

Dle Vyhlášky č. 412/2021 Sb. je druhové třídění klíčovým nástrojem v této soustavě, rozdělující finanční operace do okruhů příjmů, výdajů a financování. Tento přístup umožňuje přesné sledování a analýzu finančních toků, což je nezbytné pro správné plánování rozpočtu a zajištění finanční udržitelnosti. Efektivní a transparentní finanční řízení je tak klíčové pro správné fungování veřejného sektoru.

Dle Vyhlášky č. 412/2021 Sb. „rozpočtová skladba rozlišuje tyto třídy:

- *Třída 1. - Daňové příjmy*
- *Třída 2. - Nedaňové příjmy*
- *Třída 3. - Kapitálové příjmy*
- *Třída 4. - Přijaté transfery*
- *Třída 5. - Běžné výdaje*

- *Třída 6. - Kapitálové výdaje*
- *Třída 8. – Financování“*

Dle Vyhlášky č. 412/2021 Sb., v příloze č. 4, „rozpočtová skladba rozlišuje tyto záznamové jednotky:

- *(023) - Převody uvnitř peněžního fondu*
- *(024) - Transfery z území jiného okresu téhož kraje*
- *(025) - Splátky půjčených prostředků přijatých z území jiného okresu téhož kraje*
- *(026) - Transfery poskytnuté na území jiného okresu téhož kraje*
- *(027) - Půjčené prostředky poskytnuté na území jiného okresu téhož kraje*
- *(028) - Transfery přijaté obcí nebo krajem z území jiného kraje*
- *(029) - Splátky půjčených prostředků přijaté z území jiného kraje*
- *(035) - Transfery poskytnuté obcí nebo krajem na území jiného kraje*
- *(036) - Půjčené prostředky poskytnuté na území jiného kraje“*

3.2.2 Rozpočtové zásady

Podle Pekové, Jetmara, Totha (2019, str. 409) platí pro rozpočtový proces rozpočtové zásady:

- *„Každoroční sestavování a schvalování rozpočtu, resp. i mimorozpočtového peněžního fondu a hospodaření podle schváleného rozpočtu*
Jestliže není rozpočet obce schválen ještě před začátkem rozpočtového období, tak obec hospodářá až do schválení rozpočtu dle rozpočtového provizoria, a to podle skutečnosti z předchozího období či podle plánovaného rozpočtu, což je přesně určeno rozpočtovými pravidly. Pravomoc určit způsob hospodaření obce v rozpočtovém provizoriu má zastupitelstvo obce.
- *Reálnosti a pravdivosti rozpočtu – znamená reálný odhad výdajů a příjmů rozpočtu obce tak, aby byla možnost splnit rozpočet bez významných odchylek.*
- *Úplnost rozpočtu a jednotnost a průhlednost rozpočtu – je zajišťována prostřednictvím závazné rozpočtové skladby.*

- *Dlouhodobá vyrovnanost rozpočtu – zlaté pravidlo vyrovnanosti rozpočtu. Předchází možným překážkám s chronickým deficitem a je předpokladem „zdravého“ hospodaření*
- *Efektivnost, hospodárnost a účinnost při použití rozpočtových prostředků*
- *Účelovost – v ČR např. transfery na objem mzdových prostředků ve veřejnoprávních neziskových organizacích (školách v regionálním školství)*
- *Publicita rozpočtu informuje občany o hospodaření obce. Jedná se o předpoklad účinné občanské kontroly“.*

3.2.3 Rozpočtový výhled

V současnosti je pro obce zavedena povinnost vytvářet střednědobý rozpočtový výhled, což je nástroj pro plánování finančních strategií a hospodaření na dobu přesahující jeden rozpočtový rok. Tento výhled se obvykle tvoří pro periodu dvou až pěti let počínaje rokem následujícím po sestavení aktuálního ročního rozpočtu. Jeho struktura a obsah jsou určeny na základě existujících smluv, dlouhodobých finančních závazků a pohledávek obce.

Rozpočtový výhled obce je komplexním dokumentem, který odrazuje jak finanční plány, tak strategické směřování obecní samosprávy pro nadcházející období. Zahrnuje odhady příjmů, které mohou pocházet z různých zdrojů, jako jsou daně (například daň z nemovitostí, podíl na dani z příjmu fyzických a právnických osob), dotace od vyšších úrovní vlády, příjmy z majetku obce nebo poplatky za služby poskytované obcí. Na straně výdajů rozpočet pokrývá vše od běžných provozních nákladů, jako jsou platy zaměstnanců, údržba infrastruktury, veřejné služby a sociální programy, až po investice do rozvojových projektů, které mohou zahrnovat například výstavbu nových zařízení, rekonstrukci stávající infrastruktury nebo podporu kulturních a vzdělávacích aktivit. Výhled dále musí reflektovat dlouhodobé cíle obce a její strategické priority, přičemž zohledňuje i potenciální rizika a nejistoty, které mohou ovlivnit finanční stabilitu. Kromě toho je důležité, aby rozpočet byl transparentní a dostupný veřejnosti, aby občané mohli dohlížet na hospodaření s veřejnými prostředky a podílet se na diskusi o prioritách obce (Peková, Pilný, Jetmar, 2012).

Dle Vyhlášky č. 412/2021 Sb. hlavní charakteristiky střednědobého rozpočtového výhledu:

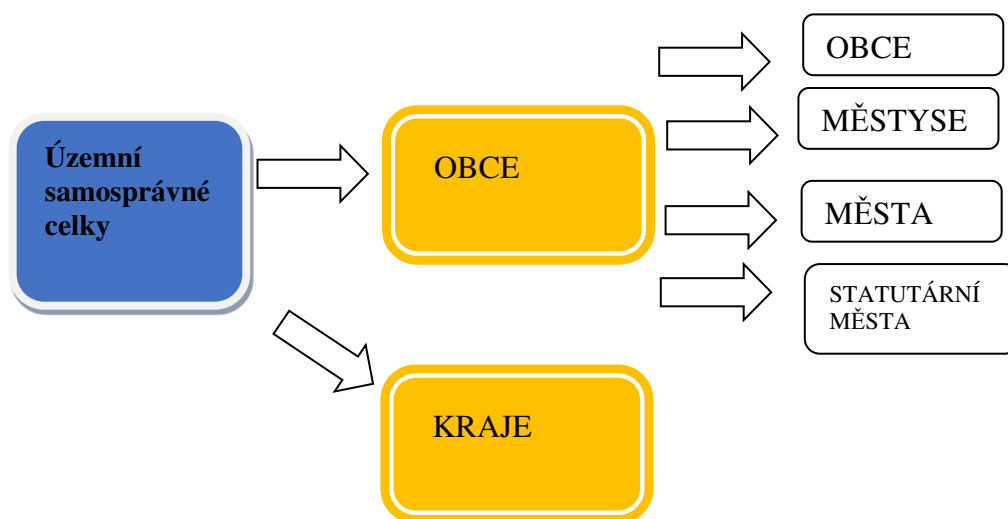
- Doba platnosti: Rozpočtový výhled pokrývá období tří až pěti let, poskytující dlouhodobý pohled na finanční plánování.
- Základní struktura: Jeho obsah zahrnuje hlavní příjmy a výdaje, které vyplývají z dlouhodobých zdrojů financování, včetně pohledávek a závazků, stejně jako z potřeb spojených s dlouhodobě plánovanými projekty a záměry.
- Podpora ročního rozpočtování: Výhled slouží jako základní nástroj pro sestavování ročního rozpočtu a umožňuje obci lépe plánovat a spravovat své finance s ohledem na dlouhodobé cíle a potřeby.
- Transparentnost procesu: Pro zajištění transparentnosti a veřejné kontroly je návrh střednědobého rozpočtového výhledu vyvěšen na úřední desce obce nejméně 15 dní před jeho projednáváním, a to až do doby jeho schválení. Po schválení je rozpočtový výhled zveřejněn na úřední desce po dobu nejméně 30 dní.

Střednědobý rozpočtový výhled je tedy klíčovým nástrojem pro efektivní a strategické finanční řízení na úrovni obce, poskytující jasný a strukturovaný rámec pro dlouhodobé hospodaření a zajišťující vyšší míru transparentnosti a odpovědnosti v procesu rozhodování (Peková, Pilný, Jetmar, 2012).

3.3 Rozpočet obce – skladba, obsah

Obec patří mezi územní samosprávné celky. Zákon č. 128/2000 Sb., o obcích (obecní zřízení), rozlišuje tyto čtyři kategorie obcí:

Obrázek č. 2 Členění územních samosprávných celků



Zdroj: vlastní zpracování, Horzinková, Novotný (2013)

Rozpočet obce je základním dokumentem, který reflektuje její finanční plánování a hospodaření. Strukturuje se do dvou hlavních částí: příjmů a výdajů. Příjmy obce obvykle zahrnují daňové příjmy, jako jsou daň z nemovitostí, příspěvky od státu, a příjmy z vlastní činnosti, jako jsou poplatky za komunální služby. Výdaje se pak rozdělují na provozní, které pokrývají běžnou činnost obce a její správu, a kapitálové, jež jsou věnovány investicím do rozvoje infrastruktury a veřejných služeb.

Rozpočet musí být vyvážený, transparentní a schválený zastupitelstvem obce. Jeho správné sestavení a řízení je klíčové pro efektivní fungování obce a uspokojení potřeb jejích obyvatel. Rozpočet obce je dle Vojtíškové (2018) jako její peněženka – zde se rozhoduje, jak se utratí peníze obce. V rozpočtu najdeme, kolik peněz obec získá (příjmy) a na co je utratí (výdaje). Příjmy mohou pocházet z různých míst, jako jsou daně, poplatky nebo

peníze, které obec dostane od vlády. Výdaje zahrnují vše, co obec potřebuje zaplatit, aby fungovala – od oprav silnic až po školy a parky (Horzinková, Novotný, 2013).

Dle Vojtíškové (2018) jsou hlavní body rozpočtu obce:

- Co je v rozpočtu – Rozpočet ukazuje, kolik peněz obec dostane a na co je chce utratit.
- Co ovlivňuje peníze obce – Kolik peněz obec má, závisí na tom, kolik majetku vlastní, kolik se vybere na daních a jestli dostane dotace od státu nebo kraje.
- Spojení s vládou – Obec často dostává peníze z vyšších míst, jako jsou státní dotace. To jí pomáhá financovat větší projekty.
- Speciální fondy – Kromě běžných výdajů a příjmů může obec mít i jiné peníze, které používá pro konkrétní projekty.
- Když obec podniká – Pokud obec vlastní nějaký podnik, sleduje se, jak se mu daří zvlášť. Zisky nebo ztráty z tohoto podnikání se pak započítávají do celkových peněz obce.
- Závěrečný účet – Na konci roku obec spočítá, jak si vedla s penězi. V závěrečném účtu je vidět, kolik obec skutečně utratila a získala.

Rozpočet obce je velmi důležitý, protože ukazuje, jak obec hodlá utracet peníze, aby se postarala o své obyvatele. Rozpočet ukazuje, odkud obec získává peníze (například z daní) a na co je utrací (jako jsou opravy silnic, školy nebo místní služby). Dle Vojtíškové (2018) podle toho, kolik peněz obec věnuje na různé oblasti (například vzdělávání nebo zdravotnictví), můžeme vidět, co považuje za nejdůležitější. Rozpočet dává lidem vědět, jak jsou jejich daně používány, což je důležité pro transparentnost a důvěru v obecní správu. Rozpočet pomáhá obci plánovat na příští roky, aby měla dostatek peněz na důležité projekty a byla připravena na nečekané situace. Peníze v rozpočtu mohou být také použity na nové projekty, které zlepšují život ve městě nebo obci. V podstatě rozpočet obce ukazuje, jak se

stará o své obyvatele a co plánuje dělat, aby se obec rozvíjela a bylo v ní dobře žít (Horzinková, Novotný, 2013).

Finanční strategie obce na daný rozpočtový rok, známá jako obecní rozpočet, je zásadní pro efektivní správu jejích finančních zdrojů a majetku. Tento plán je nejen klíčový pro hospodaření, ale také slouží jako nástroj veřejné správy, neboť umožňuje poskytování veřejných služeb a statků prostřednictvím alokace finančních prostředků. Při sestavování rozpočtu obce se berou v úvahu nejenom aktuální potřeby a priority, ale také se přihlíží ke střednědobému finančnímu výhledu. Rozpočet se odvíjí od informací získaných z národního rozpočtu, rozpočtu kraje, a také z údajů o rozpočtových provizoriích. Významnou částí rozpočtu je srovnání příjmů a výdajů, a zahrnuje také různé peněžní fondy. Klasifikace a struktura rozpočtu se řídí aktuálními předpisy a vyhláškami, včetně vyhlášky Ministerstva financí č. 323/2002 Sb., která se týká rozpočtové skladby (Vojtíšková, 2018).

Rozpočet obce dle Horzinkové a Novotného (2013) vykonává tři základní funkce:

- Alokační role: Tato funkce se zaměřuje na financování místních potřeb a poskytování veřejných služeb. Rozpočet zde slouží jako nástroj pro správné rozdělení finančních zdrojů, aby se efektivně uspokojily požadavky obce a zabezpečily veřejné statky.
- Redistribuční úkol: V této roli rozpočet umožňuje přesun finančních prostředků z vyšších úrovní správy, jako jsou regionální rozpočty, do rozpočtu obce. Tento proces pomáhá vyrovnávat ekonomické a sociální rozdíly v rámci obce, což podporuje harmonický rozvoj.
- Stabilizační funkce: V rámci samosprávy obce rozpočet přispívá ke stabilizaci a rozvoji ekonomiky oblasti. Jeho cílem je podporovat ekonomický růst a zlepšovat kvalitu života obyvatel, a to prostřednictvím strategických investic a finančních opatření.

Rozpočet je zpravidla sestavován jako vyrovnaný, ale může být schválen jako přebytkový, jestliže jsou příjmy určeny k využití v následujícím období nebo ke splácení jistiny úvěru z předchozích let. Rozpočet může být schválen i jako schodkový, ale jen v případě, že schodek bude možné uhradit finančními prostředky z minulých let, nebo smluvně zabezpečenou půjčkou, úvěrem, návratnou finanční výpomocí nebo příjmem z prodeje komunálních dluhopisů (Vojtíšková, 2018).

3.3.1 Příjmová strana rozpočtu obce

Rozpočet obce v České republice je klíčový pro její samosprávu a hospodaření, což je zakotveno v Ústavě ČR. Příjmová strana rozpočtu obce je základem jejího hospodaření, tvořená různými zdroji financí. Hlavní částí jsou daňové příjmy, které zahrnují podíly na dani z příjmu fyzických a právnických osob, daň z nemovitostí a místní poplatky. K tomu se přidávají dotace a příspěvky od státu nebo vyšších úrovní samospráv, které mohou být určeny na konkrétní projekty nebo běžný provoz. Důležitým zdrojem příjmů jsou také výnosy z pronájmů a prodeje majetku vlastněného obcí. Obce mohou získávat finanční prostředky i z poplatků za poskytované služby, jako jsou úhrady za odpad, vodu, kanalizaci či využívání veřejných zařízení. Tyto příjmy jsou zásadní pro financování běžných i mimořádných výdajů obce a umožňují jí naplňovat potřeby a očekávání svých obyvatel. Zde je podrobnější pohled dle Vojtíškové (2018) a Horzinkové a Novotného (2013) na to, jak to funguje:

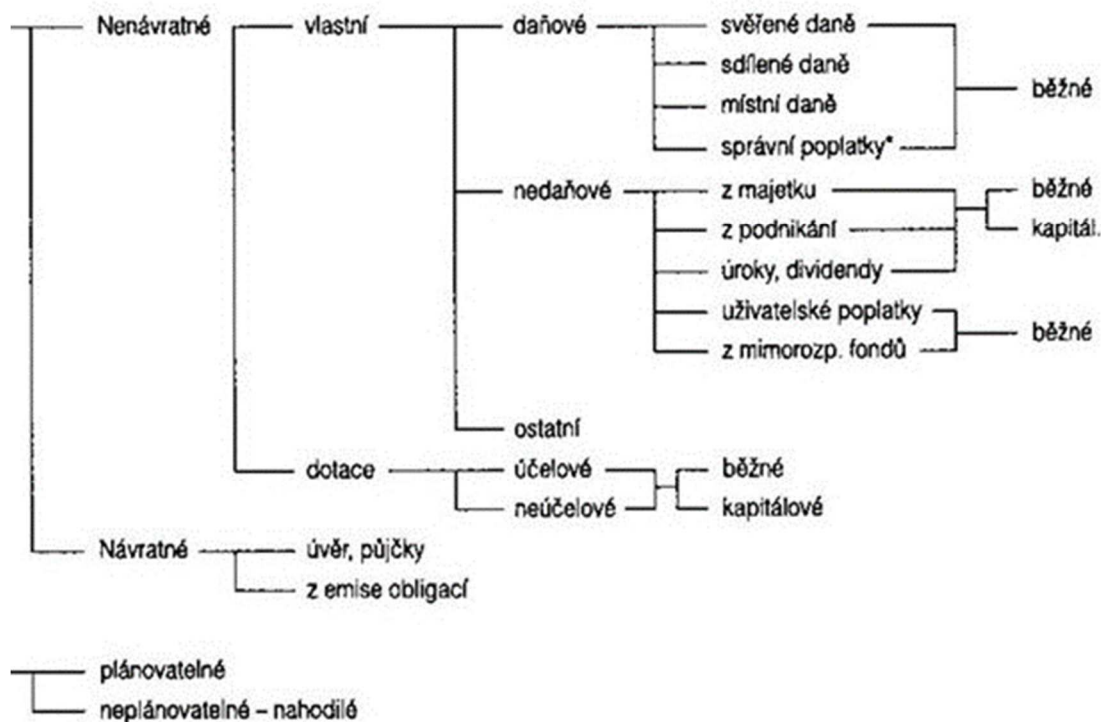
- Ústavní právo na samosprávu: Ústava ČR dává obcím a městům právo na samosprávu. To znamená, že mohou samy rozhodovat o svých záležitostech, vlastnit majetek a hospodařit s ním podle svého rozpočtu.
- Finanční zdroje obcí: Obce mají široké možnosti pro získávání příjmů, jak stanovuje zákon. Přesto se většina z nich spoléhá převážně na daňové příjmy z celostátních daní. To zahrnuje podíly z daní vybíraných na celostátní úrovni, které jsou klíčovým zdrojem jejich financování.

- Posilování vlastních příjmů: V posledních letech je patrná snaha o zvýšení schopnosti obcí generovat si vlastní příjmy, což by je činilo finančně nezávislejšími a umožnilo jim lépe reagovat na místní potřeby.
- Rozhodování o rozpočtu: Rozpočet obce je v pravomoci místního zastupitelstva, které rozhoduje o jeho struktuře a prioritách. To umožňuje obcím přizpůsobit své finanční plánování aktuálním a specifickým potřebám.
- Struktura a typy příjmů: Kromě daňových příjmů, které v roce 2022 tvořily 70 % rozpočtu, obce získávají finance také z nedaňových zdrojů, kapitálových příjmů a transferů z vyšších úrovní státní správy. Tyto zdroje umožňují diverzifikaci příjmů a snižují závislost na jednom typu financování.
- Kategorizace příjmů: Příjmy obecního rozpočtu lze kategorizovat podle různých kritérií:
 - Vlastní a přijaté příjmy: Vlastní příjmy jsou generovány přímo obcí (např. poplatky), zatímco přijaté příjmy pocházejí od státu nebo jiných zdrojů.
 - Běžné a kapitálové příjmy: Běžné příjmy jsou pravidelné a opakující se, naproti tomu kapitálové příjmy vznikají z jednorázových transakcí nebo prodeje majetku.
 - Návrtné a nenávrtné příjmy: Návrtné příjmy musí být v budoucnu vráceny (jako půjčky), zatímco nenávrtné příjmy jsou konečné.
 - Daňové a nedaňové příjmy: Daňové příjmy pocházejí z daní, zatímco nedaňové příjmy zahrnují poplatky, pokuty a další nedaňové zdroje.

Tento podrobný přehled poskytuje hloubkový pohled na finanční management obcí v České republice, zdůrazňující zásadní význam flexibility a diverzifikace příjmových zdrojů. Je zřejmé, že takový přístup je klíčový pro zajištění efektivního fungování místních samospráv a pro maximální prospěch obyvatelstva. Důraz je kladen na to, jak rozmanité příjmové kanály pomáhají obcím lépe reagovat na proměnlivé ekonomické situace a poskytovat stále kvalitní veřejné služby, od údržby infrastruktury po sociální programy. Tento přístup umožňuje obcím nejen udržet stabilní ekonomický růst, ale také posilovat

jejich schopnost vyvíjet inovativní řešení pro místní problémy, čímž se zvyšuje celková kvalita života jejich obyvatel.

Obrázek č. 3 Veřejné příjmy



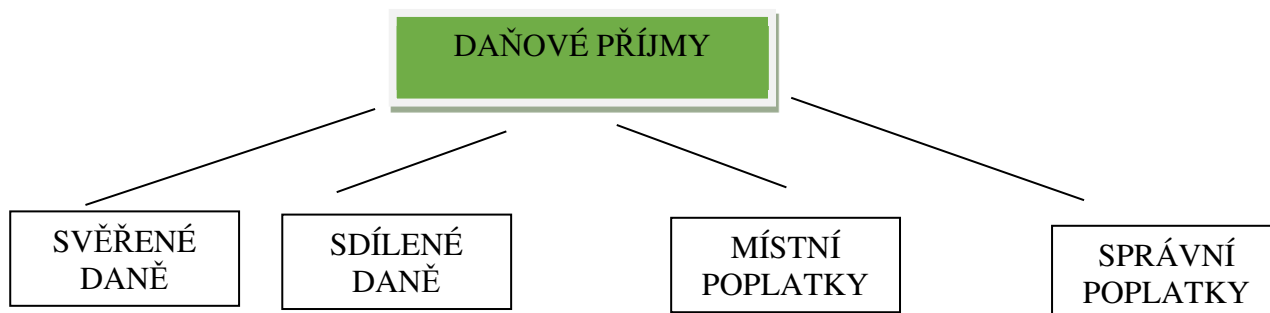
Zdroj: Hájek (2013)

Příjmy rozpočtu obce dle Vojtíškové (2018) členíme na 6 skupin dle ekonomických a právních vlastností:

- „1. příjmy, které vyplývají z vlastnických majetkových práv a hospodářské činnosti právnických osob, které obec zřídila nebo založila
2. příjmy z vlastní správní činnosti, správní poplatky, pokuty
3. výnosy na daních a podíly na daních dle zákona č. 243/2000 Sb.
4. dotace ze státního rozpočtu nebo státních fondů, dotace z kraje
5. podíly na příjmech z poplatků, odvodů a pokut
6. přijaté peněžní dary a příspěvky“

3.3.2 Daňové příjmy

Obrázek č. 4 Daňové příjmy



Zdroj: vlastní zpracování, Kubátová (2015)

Součástí druhového členění rozpočtové skladby dle vyhlášky č. 412/2021 Sb. O rozpočtové skladbě jsou v kategorii příjmů pod třídou 1 Daňové příjmy. Tyto příjmy jsou významným zdrojem financování obcí a v nemalé míře přispívají i do rozpočtu krajů. Daňové příjmy plynoucí do rozpočtu obcí i krajů se řídí zákonem č. 243/2000 Sb. O rozpočtovém určení daní. Zákon přerozděluje výnos ze sdílených daní mezi více úrovní veřejných rozpočtů. Jedná se o prostředky vybrané zejména z daní z příjmu nebo daně z přidané hodnoty. Daňové příjmy se na základě zákona rozdělují takovým způsobem, aby státní rozpočet a rozpočty územních samosprávných celků byly určitým způsobem vyváženy. Vypočtený podíl jednotlivých obcí na příslušné části celostátního hrubého výnosu daní je obsažen ve vyhlášce, která je každoročně vydávána Ministerstvem financí s účinností od 1.9. daného roku „(Vídeňská Minářová, str. 104, 2022).

Daňové příjmy obcí vznikají na základě legislativy o rozpočtovém určení daní a zahrnují především sdílené daně, jak je definováno zákonem. Mezi daně, které jsou výhradně příjmy obcí, patří takzvané výlučné (svěřené) daně. Ty zahrnují daň z nemovitých věcí a daň z příjmů právnických osob, kde obec je poplatníkem. Kromě toho obce získávají příjmy z místních a správních poplatků a plateb spojených s ochranou životního prostředí, jakož i z daně z hazardních her. Tyto příjmy, které mají daňový charakter, jsou nenávratnými zdroji a o jejich využití rozhoduje místní zastupitelstvo (Kubátová, 2015).

V rámci systému rozpočtového určení daní v České republice rozlišujeme dva hlavní typy daní: svěřené a sdílené daně. Svěřené daně jsou ty, které jsou vybírané na celostátní úrovni podle specifických zákonů. V těchto případech mají obce jen omezený vliv na daňový základ a sazbu daní. Nejedná se o daně, kde by obec mohla rozhodovat o základu, sazbě, nebo osvobození od daně. Výnosy z těchto daní, jako je například daň z nemovitých věcí a daň z příjmu právnických osob za obec, přímo a plně plynou do rozpočtu obcí (Vídeňská Minářová, 2022).

Svěřené daně – dle Kubátové (2015)

- DAŇ Z NEMOVITÝCH VĚCÍ
- DAŇ Z PŘÍJMŮ PRÁVNICKÝCH OSOB PLACENÉ OBCEMI
- DAŇ Z PŘÍJMŮ FYZICKÝCH OSOB ZE SAMOSTATNÉ VÝDĚLEČNÉ ČINNOSTI

Daň z nemovitých věcí, řízená zákonem č. 338/1992 Sb., je klíčovým příspěvkem k rozpočtu obce, přičemž její výnos patří obci stoprocentně. Tato daň se skládá ze dvou hlavních částí: daně z pozemků a daně ze staveb a jednotek. Jedinečnost této daně spočívá v možnosti obce ovlivnit její výši do určité míry (Kubátová, 2015).

Daň z nemovitých věcí se odvádí jak za pozemky, tak za stavby, přičemž se vypočítává předem pro zdaňovací období, vycházejíc ze situace k 1. lednu daného roku. Sazby daně jsou specifikovány v příslušném zákoně, kde jsou také definovány tři typy koeficientů, které mohou upravit výši daně. Tyto koeficienty umožňují obcím přizpůsobit daňovou sazbu podle specifických místních podmínek a potřeb (Kubátová, 2015).

Koeficienty upravující sazby daně z nemovitých věcí jsou určovány obecně závaznou vyhláškou, kterou vydává zastupitelstvo obce. Tyto koeficienty zahrnují velikostní koeficient, který se mění podle počtu obyvatel v obci, vnitřní koeficient pro ostatní stavby mimo obytné domy a místní koeficient, jenž umožňuje upravit celkovou daňovou povinnost poplatníka. Velikostní koeficient se pohybuje od 1,0 pro obce do 1 000 obyvatel až do 4,5 pro Prahu. Vnitřní koeficient má hodnotu 1,5, zatímco místní koeficient lze stanovit v rozmezí 1,1 až 5. Vyhláška musí nabýt účinnosti nejpozději prvního října a začít platit od

prvního ledna následujícího roku a je nezbytné ji odeslat příslušnému finančnímu úřadu (Vídeňská Minářová, 2022).

Sdílené daně – dle Kubátové (2015)

- DPH
- DAŇ Z PŘÍJMŮ PRÁVNICKÝCH OSOB
- DAŇ Z PŘÍJMŮ FYZICKÝCH OSOB VYBÍRANÉ SRÁŽKOU
- DAŇ Z PŘÍJMŮ FYZICKÝCH OSOB ZE SAMOSTATNÉ VÝDĚLEČNÉ ČINNOSTI
- DAŇ Z PŘÍJMŮ FYZICKÝCH OSOB ZE ZÁVISLÉ ČINNOSTI
- DAŇ Z PŘÍJMŮ FYZICKÝCH OSOB ZE ZÁVISLÉ ČINNOSTI PODLE POČTU ZAMĚSTNANCŮ OBCE

Obce v České republice získávají významnou část svých příjmů z podílů na daních vybíraných na celostátní úrovni. Tento mechanismus přerozdělování daní je zásadní pro financování místních služeb a infrastruktury. Podíl, který obec obdrží z těchto daní, je určen buď podle počtu obyvatel nebo na základě celkového objemu vybraných daní v dané oblasti. Významné je, že obce nemají přímou možnost ovlivnit výši těchto daní, které jsou stanoveny na celostátní úrovni (Kubátová, 2015).

Mezi hlavní sdílené daně, z nichž obce čerpají příjmy, patří:

- Daň z přidané hodnoty (DPH): Tato daň je aplikována na většinu zboží a služeb a je důležitým zdrojem příjmů pro obce. Výše DPH, kterou obec získává, je odvozena od celkového množství této daně vybraného ve státu. Její rozdělení je založeno na předem stanovených kritériích, která mohou zahrnovat například množství spotřebovaných zboží a služeb v dané obci.
- Daně z příjmů: Tyto daně zahrnují jak daně z příjmů fyzických osob, tak právnických osob. Daně z příjmů jsou významným zdrojem příjmů pro obce, protože odrazují ekonomickou aktivitu jak obyvatel, tak podniků na území obce. Podíl, který obec z těchto daní obdrží, závisí na mnoha faktorech, včetně

počtu pracujících obyvatel a přítomnosti podnikatelských subjektů v obci (Kubátová, 2015), (Provazníková, 2015).

Tyto sdílené daně jsou klíčové pro financování veřejných služeb, jako jsou školství, zdravotnictví, místní doprava a infrastruktura. Přerozdělení těchto příjmů umožňuje obcím udržovat a rozvíjet základní služby a infrastrukturu, které jsou nezbytné pro kvalitu života jejich obyvatel. Rozdělování těchto daní je navrženo tak, aby reflektovalo místní potřeby a zároveň zachovávalo spravedlnost a rovnost mezi různými obcemi (Provazníková, 2015).

Místní poplatky – dle Kubátové (2015)

Místní poplatky představují jednu z cest, jak obce mohou přímo ovlivnit výši svých daňových příjmů. Tyto poplatky, které spadají do kategorie daňových příjmů, jsou regulovány a spravovány samotnými obcemi, přičemž o jejich využití rozhoduje místní zastupitelstvo. Zavádějí se prostřednictvím obecně závazné vyhlášky, a jejich primární funkcí je regulace určitých aspektů obecního života. Podle zákona č. 565/1990 Sb. O místních poplatcích je stanoveno, jaké typy poplatků mohou být obcemi vybírány. Jako správci daně mají obce pravomoc rozhodovat o zavedení specifických poplatků na základě vlastních potřeb a specifik, což se provádí obecně závaznou vyhláškou.

Každý místní poplatek má své základní charakteristiky, které jsou legislativně stanoveny. Tyto zahrnují identifikaci poplatníka, předmět daně, základ pro výpočet daně, maximální možnou sazbu, případné osvobození od placení, slevy, termíny splatnosti a sankce pro případ nedodržení povinností. Toto umožňuje obcím flexibilitu a autonomii v řízení vlastních fiskálních zdrojů a v regulaci lokálního prostředí (Provazníková, 2015).

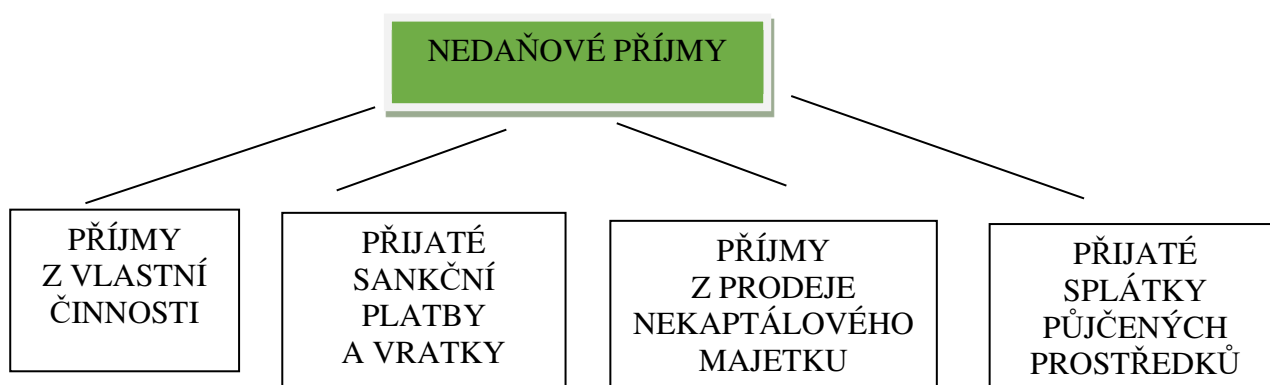
- **Poplatek ze psů** – Poplatek za psa je určen pro fyzické nebo právnické osoby, které jsou vlastníky psa staršího než tři měsíce, s výjimkou těch, kdo jsou od poplatku osvobozeni. Tento poplatek se vztahuje na ty, kdo mají v dané obci trvalé bydliště nebo sídlo. Maximální výše tohoto poplatku může dosáhnout 1 500 Kč za jednoho psa ročně. V případě, že vlastník má více psů, může obec stanovit vyšší limit pro druhého a každého dalšího psa, a to až o 50 % více než základní sazba. Pro seniory ve věku nad 65 let je maximální sazba poplatku stanovena na 200 Kč ročně.

- **Poplatek z pobytu** – Od roku 2020 byl zaveden nový druh místního poplatku, který nahradil předchozí poplatky za lázeňský a rekreační pobyt a poplatek z ubytovací kapacity. Tento nově zavedený poplatek se vztahuje na obce, kde je významná návštěvnost turistů. Jeho účelem je pokrýt náklady na služby poskytované návštěvníkům obce, reflektující zvýšené využívání místní infrastruktury a veřejných služeb turisty.
- **Poplatek za zvláštní užívání veřejného prostranství** – Jedná se o poplatky zahrnující platby za umístění reklam, prodejních stánků, atrakcí jako jsou lunaparky nebo cirkusy a podobně. Pokud však jde o události, jejichž výtěžek je určen na charitativní účely, z těchto aktivit poplatek nevzniká. Jako veřejná prostranství jsou definována místa jako náměstí, tržiště, ulice, chodníky, veřejné zelené plochy a jiné oblasti volně přístupné veřejnosti.
- **Poplatek ze vstupného** – Vstupné představuje finanční obnos, který účastníci kulturních, sportovních nebo obchodních akcí hradí za možnost se těchto událostí zúčastnit. Když však veškerý výnos z takové akce směřuje na charitativní nebo veřejně prospěšné cíle, není z tohoto vstupného vybírán žádný poplatek.
- **Poplatky za komunální odpad** – Od roku 2022 došlo k významné změně v oblasti místních poplatků souvisejících s odpadovým hospodářstvím. Obce mají možnost vybírat buď poplatek za obecní systém odpadového hospodářství nebo poplatek za skládkování komunálního odpadu pocházejícího z nemovitostí. Poplatek za obecní systém odpadového hospodářství, který navazuje na tradiční místní poplatek, je spojen s trvalým pobytem občanů v obci nebo s vlastnictvím nemovitostí určených k bydlení, kde není nikdo hlášen k trvalému pobytu. Na druhé straně, poplatek za skládkování komunálního odpadu je založen na množství generovaného odpadu. Toto množství lze určit různými způsoby, jako je objem odpadkové nádoby, vážené kilogramy odpadu nebo naměřené litry.
- **Vjezdu motorových vozidel** – Jedná se o poplatek za vjezd vozidla do vybraných míst, kde je jinak vjezd zakázán. Poplatek může činit až 20,- Kč/den.

- **Připojení k vodovodu nebo kanalizaci** – Vzhledem k nárůstu počtu obyvatel v obcích je řada z nich nucena vybudovat novou kanalizaci nebo vodovod a ke snížení nákladů je možné využít tento poplatek (Provazníková, 2015)

3.3.3 Nedaňové příjmy

Obrázek č. 4 Nedaňové příjmy



Zdroj: vlastní zpracování, Provazníková (2015)

Nedaňové příjmy tvoří druhou významnou skupinu příjmů obcí a na rozdíl od daňových příjmů je obce mohou výrazněji ovlivnit. Tyto příjmy nevycházejí z povinností stanovených zákonem, ale jsou výsledkem hospodářské a správní činnosti obce a tvoří důležitou součást jejich finančních zdrojů (Provazníková, 2015).

Jak popisují Peková (2021) a Provazníková (2015) členíme je na:

- Příjmy z vlastní činnosti obce – zahrnuje příjmy z veřejných služeb, které obec zpoplatňuje, jakož i příjmy z využívání obecního majetku. Patří sem také odvody z přebytků organizací, které jsou s obcí přímo spojeny, a příjmy z pronájmu obecního majetku a výnosy z finančních aktiv.
- Přijaté sankční platby a vratky transferů – spadají příjmy z penále za zpožděné platby nebo z vyrovnání transferů z minulých období.

- Příjmy z prodeje nekapitálového majetku – zahrnuje příjmy z prodeje krátkodobého majetku, menších dlouhodobých aktiv a dalších nedaňových příjmů, které pocházejí z využívání exkluzivních práv a přírodních zdrojů.
- Přijaté splátky půjčených prostředků – Zahrnuje splátky půjček, které byly získány pro rozpočtové účely, jakož i financování, půjčky a výnosy z prodeje vlastních dluhopisů.

Rozmanité nedaňové příjmy, které obce získávají, hrají zásadní roli v jejich finanční nezávislosti a flexibilitě. Tyto příjmy mohou pocházet z různých zdrojů, jako jsou poplatky za komunální služby, příjmy z prodeje městského majetku, pokuty, poplatky za využívání veřejného prostoru, a příjmy z městských podniků. Díky těmto různorodým zdrojům financí mají obce větší kontrolu nad svými rozpočty, což jim umožňuje lépe reagovat na specifické potřeby a priority jejich komunity (Peková 2011).

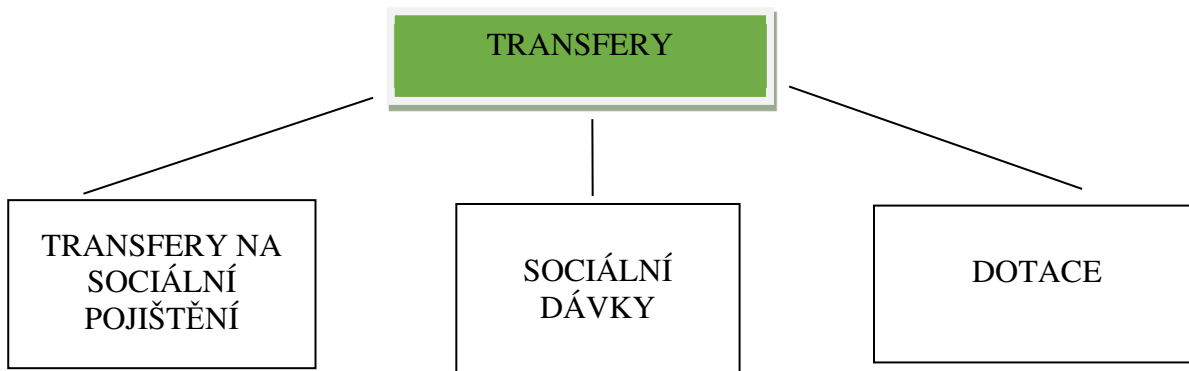
Tato finanční autonomie je klíčová pro rozvoj místních komunit. Obce mohou efektivněji plánovat a realizovat projekty, které přímo odrážejí místní potřeby a ambice, namísto toho, aby byly omezeny pouze na projekty financované z centrálních vládních zdrojů. Místní vlády jsou tak schopny investovat do infrastruktury, jako jsou silnice, školy, zdravotnická zařízení a rekreační prostory, což přímo přispívá ke zlepšení kvality života občanů (Peková 2011).

Nedaňové příjmy také umožňují obcím poskytovat kvalitnější a širší spektrum veřejných služeb. Od zdravotnictví a vzdělávání po kulturu a volnočasové aktivity – všechny tyto oblasti mohou být podpořeny prostřednictvím efektivního využívání nedaňových příjmů. Kromě toho, že tyto služby přispívají k sociálnímu a kulturnímu rozvoji, mohou také přilákat nové obyvatele a podniky, což vede k dalšímu ekonomickému růstu (Provazníková, 2015).

V neposlední řadě, schopnost obcí generovat a spravovat vlastní příjmy podporuje principy transparentnosti a zodpovědnosti. Občané, kteří přispívají k místním financím prostřednictvím různých poplatků a příspěvků, často vyžadují zodpovědnější a transparentnější správu těchto prostředků. To vede k většímu zapojení občanů do místní politiky a rozhodovacích procesů, což posiluje demokratický systém a podporuje rozvoj udržitelných a životaschopných komunit (Peková, 2011), (Provazníková, 2015).

3.3.4 Dotace a transfery

Obrázek č. 5 Členění transferů



Zdroj: vlastní zpracování, Peková (2011)

Transfer představuje finanční platbu, kterou vláda nebo jiný subjekt poskytuje, aniž by za to obdržel odpovídající služby nebo výrobní faktory od příjemce. Tento proces zahrnuje dvě strany: poskytovatele (dárce) a příjemce. Typickými příklady transferových plateb jsou výplaty penzí, dávky sociálního pojištění, příspěvky v případě nezaměstnanosti a také státní dotace. Tyto platby nejsou omezeny pouze na veřejný sektor, ale mohou být poskytovány i soukromými entitami (Provazníková, 2015).

V kontextu obcí tvoří významnou část transferů finanční prostředky pocházející z evropských fondů, které jsou určeny především na realizaci investičních projektů. Kromě toho obce často čerpají dotace z národního rozpočtu, státních fondů a rozpočtů krajů, které jsou poskytovány pro specifické účely a jejichž distribuci řídí příslušná rozpočtová pravidla (Provazníková, 2015), (Peková, 2011).

Obce mohou také získávat dotace z různých státních programů, jako jsou například Státní fond dopravní infrastruktury, Státní fond životního prostředí, Státní fond podpory investic, Státní fond kultury České republiky, Státní fond kinematografie, či Státní zemědělský intervenční fond. Tyto zdroje jsou klíčové pro financování široké škály projektů

a iniciativ v obcích, od infrastrukturních vylepšení až po kulturní a environmentální programy (Peková, 2011).

3.4 Investiční záměr

Investiční záměry municipalit představují zásadní krok k rozvoji a zlepšování infrastruktury, životního prostředí a celkové kvality života v obcích a městech. Tato iniciativa vyžaduje pečlivé plánování a realizaci, přičemž je třeba brát v úvahu následující aspekty (Fotr, Souček, 2011).

1. **Analýza a identifikace potřeb:** Je důležité provést důkladnou analýzu potřeb obce, která zahrnuje demografický vývoj, aktuální stav infrastruktury, sociální a ekonomické faktory, a očekávané budoucí změny. Na základě této analýzy se identifikují klíčové oblasti, které vyžadují investice.
2. **Stanovení priorit a cílů:** Vzhledem k omezeným zdrojům je nutné stanovit priority a jasné cíle projektů. Prioritizace by měla reflektovat největší přínos pro obec a její obyvatele a měla by být v souladu s dlouhodobými strategickými plány obce.
3. **Zajištění financování:** Vyhledání a zajištění potřebných finančních zdrojů je klíčové. To může zahrnovat kombinaci vlastních zdrojů obce, dotací z národních či evropských fondů, bankovních úvěrů, nebo partnerství se soukromým sektorem.
4. **Legislativní a právní aspekty:** Je nutné zajistit, aby investiční záměr splňoval všechny stávající zákony a nařízení, včetně stavebních předpisů, environmentálních regulací a veřejných zakázek.
5. **Návrh a technické řešení:** Vypracování kvalitních projektových dokumentací a technických řešení, která jsou inovativní, funkční a efektivní, je zásadní. Je vhodné využít služeb kvalifikovaných architektů a inženýrů.

6. **Transparentní výběrové řízení:** Výběr dodavatelů a subdodavatelů by měl proběhnout v rámci transparentního a konkurenčního výběrového řízení, aby se zajistila nejlepší hodnota za vynaložené prostředky.
7. **Zapojení a komunikace s veřejností:** Efektivní komunikace s občany a jejich zapojení do procesu plánování a realizace může významně přispět k úspěchu projektu a zvyšuje jeho akceptaci veřejností.
8. **Řízení projektu:** Správné řízení projektu zahrnuje plánování, koordinaci, sledování průběhu prací, řešení problémů a udržování kvality. Je důležité mít efektivní systém řízení projektu a zkušený tým.
9. **Environmentální udržitelnost:** Projekty by měly být navrženy s ohledem na udržitelnost a minimální negativní dopad na životní prostředí.
10. **Hodnocení a revize:** Po dokončení je nezbytné projekt vyhodnotit, zda byly splněny stanovené cíle a jaké lekce byly z projektu odneseny pro budoucí investiční aktivity.

Investiční záměry municipalit tak představují komplexní proces, který vyžaduje multidisciplinární přístup, zahrnující finanční, technické, právní, environmentální a sociální aspekty, s cílem dosáhnout trvalého přínosu pro obec a její obyvatele (Fotr, Souček, 2011).

3.5 Měření rychlosti

Překročení rychlosti patří mezi hlavní příčiny dopravních nehod. Zákon o silničním provozu specifikuje nejvyšší dovolené rychlosti pro jízdu uvnitř i vně obce, které se liší v závislosti na typu komunikace. Přestože existují tyto zákonem stanovené limity rychlosti, je důležité, aby řidiči přizpůsobovali rychlost své jízdy nejenom podle svých řídičských schopností, ale také podle charakteristik vozidla a nákladu, aktuálního stavu vozovky, její kategorie a třídy, stejně jako podmínek počasí a dalších okolností (Chmela, 2023).

Je nezbytné, aby řidiči udržovali takovou rychlost, aby mohli bezpečně zastavit v rámci vzdálenosti, na kterou vidí. To znamená, že i když je určitá rychlost povolena zákonem, nemusí být vždy bezpečná v konkrétních podmínkách. Bezpečná rychlost by měla vždy reflektovat současné okolnosti a podmínky na silnici (Chmela, 2023).

Dle ustanovení § 18 odst. 3 zákona č. 365/2021 Sb. O silničním provozu „*smí jet řidič motorového vozidla, jehož maximální přípustná hmotnost nepřevyšuje 3,5 tuny, a řidič autobusu mimo obec rychlostí nejvýše 90 km/h, na silnici pro motorová vozidla rychlostí nejvýše 110 km/h a na dálnici rychlostí nejvýše 130 km/h. Řidič jiného motorového vozidla smí jet mimo obec rychlostí nejvýše 80 km/h. Maximální rychlostní limit stanovený pro jízdu v obci je zákonem stanoven pro řidiče všech kategorií vozidel na 50 km/h. Pokud se jedná o dálnici nebo silnici pro motorová vozidla vedoucí přes území obce, pak je maximální dovolená rychlost jízdy 80 km/h*“.

V České republice je měření rychlosti vozidel regulováno právními předpisy, které stanovují, kdo a za jakých podmínek smí provádět měření rychlosti (Chmela, 2023).

- **Měření rychlosti Policií ČR:** Policie České republiky má plné oprávnění měřit rychlost vozidel bez jakýchkoliv omezení. To zahrnuje právo měřit rychlost na jakémkoli místě a využívat k tomu různé typy měřicích zařízení.
- **Měření rychlosti městskou nebo obecní policií:** Tyto lokální policejní síly mají také možnost měřit rychlost, ale musí dodržovat určité specifické podmínky. Jedním z omezení je lokalita měření – městská či obecní policie smí měřit rychlost pouze na místech, která byla schválena nebo určena Policií ČR. Navíc, od srpna 2011 již není vyžadováno, aby byla místa měření označena značkou „Měření rychlosti“.

Používané technologie pro měření rychlosti:

V ČR se používají různé typy zařízení pro měření rychlosti. Mezi nejčastěji používané patří radarové a laserové měřiče rychlosti. Tyto přístroje mohou být používány jak Policií ČR, tak městskou nebo obecní policií. Kromě toho existuje úsekové měření rychlosti, které zaznamenává průměrnou rychlost vozidla na určitém úseku silnice, a systémy jako GESIG TRAVIMO, které poskytují další možnosti pro monitorování rychlosti vozidel. Tato pravidla a technologie jsou klíčové pro zajištění bezpečnosti na silnicích a dodržování stanovených rychlostních limitů. Přesné měření rychlosti umožňuje identifikovat a trestat přestupky spojené s překročením povolené rychlosti, což přispívá k prevenci dopravních nehod (Tureček, 2008).

- **Stacionární radar:** Tento typ radaru měří rychlost vozidla na specifickém bodě silnice. To znamená, že pokud je stacionární radar použit, změří rychlost vozidla jen na tomto jednom místě. Tento přístroj je často součástí systému pro úsekové měření rychlosti, kde se automaticky počítá průměrná rychlost vozidla na daném úseku. Pokud je tato průměrná rychlost vyšší než povolený limit, systém automaticky posílá data policii nebo příslušnému městskému úřadu. Použití úsekového měření rychlosti je však v ČR právně komplikované, protože není specificky upraveno zákonem, a doporučuje se jeho využití pouze na místech s vysokým rizikem nehod (Tureček, 2008).

- **Mobilní radar:** Policie využívá jak přenosné ruční radary, tak radary instalované ve svých vozidlech. Pro správné měření musí být radar umístěn ve specifickém úhlu k vozovce. Rychlost vozidel lze měřit i z pojíždějícího policejního vozidla pomocí zařízení jako je GESIG TRAVIMO nebo POLCAM. Při tomto druhu měření policejní vozidlo udržuje stabilní rychlost za sledovaným vozidlem a během přibližně šesti sekund ho zaznamenává videokamerou. Videozáznam pak obsahuje nejen informace o rychlosti sledovaného vozidla, ale i rychlost policejního auta a čas, kdy bylo měření provedeno (Tureček, 2008).

Měření rychlosti vozidel v obci na území České republiky obvykle zahrnuje dle zákona č. 361/2000 Sb. následující kroky:

1. **Stanovení důvodů pro měření:** Nejprve je třeba určit, proč je měření rychlosti potřebné. To může být způsobeno častými nehodami, stížnostmi obyvatel, nebo jako preventivní opatření pro zajištění dodržování pravidel silničního provozu.
2. **Výběr lokality:** Lokalita pro měření by měla být vybrána na základě analýzy dopravních údajů, historie nehod, a stížností místních obyvatel. Vhodné jsou úseky, kde je předpoklad vysokého porušování rychlostních limitů.
3. **Stanovení typu měřicího zařízení:** Existuje několik typů zařízení pro měření rychlosti:

- Přenosné radary – jednoduše přenositelná zařízení, vhodná pro krátkodobé měření.
- Stacionární radary – trvale instalovaná zařízení, vhodná pro dlouhodobé monitorování.
- Systémy průměrné rychlosti – měří průměrnou rychlost vozidla mezi dvěma body.
- Kamery s ANPR – automatické rozpoznávání registračních značek, mohou být použity pro sledování rychlosti a identifikaci vozidel.

4. **Instalace měřicího zařízení:** Zařízení by mělo být nainstalováno tak, aby bylo schopno správně zachytit rychlost projíždějících vozidel, přičemž je třeba dbát na to, aby nebylo snadno poškozeno nebo odcizeno.
5. **Kalibrace a testování zařízení:** Před zahájením měření je nutné zařízení řádně kalibrovat a otestovat, aby byla zajištěna jeho přesnost.
6. **Sběr dat:** Data o rychlostech vozidel jsou sbírána po stanovenou dobu. V případě přenosných radarů může být toto období několik hodin až dní, u stacionárních radarů může být měření kontinuální.

7. **Analýza dat:** Sebraná data jsou analyzována za účelem zjištění, jak často dochází k překročení rychlostních limitů, a zda jsou určité časové úseky nebo dny, kdy dochází k většímu porušování pravidel.
8. **Vyvození závěrů a opatření:** Na základě analýzy jsou formulovány závěry a navrhována doporučení. Může se jednat o instalaci dalších bezpečnostních prvků, zvýšení policejního dohledu, nebo o úpravu infrastruktury.
9. **Informování veřejnosti a dalších zúčastněných stran:** Je důležité informovat veřejnost, místní orgány a další zúčastněné strany o výsledcích měření a plánovaných opatřeních.
10. **Implementace opatření a sledování efektivity:** Po implementaci doporučených opatření je vhodné sledovat jejich efekt

4 Vlastní práce

4.1 Město Klatovy

Dle informací webových stránek města Klatovy a Kroniky města Klatovy, jsou Klatovy strategicky umístěné v Plzeňském kraji, se vyznačuje svou rozmanitou historií a kulturněhistorickým dědictvím. Své místo na mapě má město na zeměpisných souřadnicích 49°23'44" severní šířky a 13°17'42" východní délky, což představuje jedinečnou geografickou polohu. Díky své poloze je také nazývané jako „brána Šumavy“.

Klatovy jsou okresním městem, které leží od krajského města Plzně cca 40 km směrem na jih. Město se skládá ze 30 částí, zahrnujících 19 katastrálních území a 50 základních sídelních jednotek. V roce 2023 Klatovy udávají počet obyvatel ve výši 22 496, rozloha města je 80,85 km² a jsou druhým největším městem v Plzeňském kraji. Toto uspořádání dává městu charakteristickou hustotu osídlení a odráží jeho urbanistický vývoj. Nadmořská výška 405 metrů nad mořem přidává Klatovům specifický mikroklimatický charakter. Městem protéká Drnový potok, který se vlévá nedaleko města do řeky Úhlavy.

Město Klatovy, jako administrativní centrum, plní roli pověřené obce a obce s rozšířenou působností v rámci okresu Klatovy. Městský úřad Klatovy, umístěný na náměstí Míru 62, slouží jako hlavní kontaktní bod pro administrativní a občanské záležitosti. Starostou města je Rudolf Salvetr, reprezentující ODS, což zrcadlí politickou strukturu městské správy.

Z architektonického hlediska je město bohaté, s celkem 3 584 domy, které představují různé stavební styly a období. Město si udržuje svůj historický charakter díky dobře zachovaným architektonickým památkám. Jedním z nejvýraznějších prvků města je Černá věž, která je vysoká 81 metrů a nabízí panoramatický výhled na město a jeho okolí. Dalším významným místem jsou katakomby v kostele svatého Ignáce, kde jsou uchovány mumifikované pozůstatky z 17. a 18. století, což přitahuje mnoho návštěvníků. Klatovy jsou také známy svým barokním náměstím, které je obklopeno historickými budovami a zachovanými městskými hradbami, což dotváří atmosféru starého města. Městské muzeum

v Klatovech, známé jako Muzeum Šumavy, poskytuje návštěvníkům ucelený přehled o historii a kultuře regionu.

Vzdělávání hraje v Klatovech významnou roli, s řadou škol včetně středních a vyšších odborných škol. Město je také domovem pro několik kulturních zařízení, včetně divadla a knihovny, které slouží jako centra pro společenské a kulturní akce. Přírodní prostředí kolem Klatov nabízí idylický únik do přírody. Leží nedaleko od Šumavského národního parku, což z nich činí ideální místo pro milovníky turistiky, cyklistiky a v zimě i pro lyžování. Tato blízkost k přírodě přispívá k oblíbenosti Klatov jako destinace pro odpočinek a rekreaci.

Klatovy byly založeny jako královské město v roce 1260 Přemyslem Otakarem II. Před tímto datem se na místě dnešních Klatov nacházela tržní osada, jejíž název pravděpodobně vycházel ze slova „kláty“, což odkazuje na pařezy nebo dřevěné špalky. První dokumentovaná zmínka o městě pochází z roku 1288, kdy král Václav ve své listině popisuje ničivý požár, který postihl klatovské měšťany. V roce 1547 se Klatovy řadily mezi sedm nejbohatších měst Čech. Po bitvě na Bílé hoře prošly Klatovy těžkým obdobím, které bylo poznamenáno vpády vojsk, požáry a zabavováním majetku. Vzestup města nastal s příchodem jezuitů, kteří se zasloužili o jeho kulturní a vzdělávací rozvoj.

V moderní době došlo v Klatovech k rozvoji textilního průmyslu a pěstování známých klatovských karafiátů. Postaveny byly důležité stavby, včetně nemocnice a elektrárny, a město se dočkalo příchodu železnice. Během druhé světové války byla většina Klatov připojena k Říši, což vedlo k silnému odboji, který byl potlačen tragickými popravami v blízkém Spáleném lese. Město také utrpělo škody v důsledku bombardování, například byla zničena budova vlakového nádraží. Po nástupu komunismu prošly Klatovy obdobím průmyslového rozvoje a výstavby, přičemž roku 1960 se staly okresním městem. Po roce 1989 se město zaměřilo na rekonstrukci historického centra a památek, avšak bohužel došlo k úpadku některých významných průmyslových podniků. Celkově jsou Klatovy městem, které kombinuje historickou krásu s bohatými kulturními a přírodními zdroji, čímž poskytuje atraktivní prostředí jak pro své obyvatele, tak pro návštěvníky.

4.2 Samospráva obce

Klatovy v současné době fungují jako obec s rozšířenou působností a zároveň jako pověřený obecní úřad, což znamená, že mají na starost nejen své vlastní správní záležitosti, ale zajišťují i některé státní správní agendy pro širší okolní oblast. Správní obvod obce s rozšířenou působností Klatovy zahrnuje celkem 44 obcí, zatímco okres Klatovy jako celek se skládá z 94 obcí.

Město Klatovy sousedí s řadou dalších obcí, mezi které patří Dolany, Týnec, Kolinec, Mochtín, Předslav, Plánice, Ostřetice, Lomec, Švihov, Vrhavěč, Bolešiny, Obytce, Poleň, Myslovice, Bezděkov, Běšiny a Chlistov. Tato geografická poloha a sousední obce ovlivňují společenské a ekonomické vztahy Klatov.

Město samo se rozkládá do 30 místních částí, které se nacházejí v 19 katastrálních územích. Tato rozmanitost místních částí odráží různorodost města, jeho historický vývoj a urbanistické změny. Každá místní část má svou vlastní jedinečnou identitu a přispívá k celkovému charakteru a kultuře Klatov.

Jako obec s rozšířenou působností Klatovy zastávají klíčovou roli v regionálním rozvoji, poskytování služeb a koordinaci mezi menšími okolními obcemi, čímž zajišťují efektivní správu a rozvoj širšího regionu. Klatovy představují zajímavý příklad maloměstského života s bohatou historií a rozmanitou demografickou a administrativní strukturou. Jejich populační dynamika a správní uspořádání odrážejí výzvy a příležitosti typické pro města tohoto druhu v České republice.

Samospráva města Klatovy je řízena v souladu s obecnými zásadami samosprávy, které jsou definovány v českém právním řádu. Jádrem samosprávy města je zastupitelstvo, které je voleno občany města v pravidelných komunálních volbách. Zastupitelstvo je nejvyšším orgánem městské samosprávy a rozhoduje o klíčových záležitostech týkajících se města, jako jsou rozpočet, rozvojové plány a místní nařízení. Výkonnou složkou samosprávy je městský úřad Klatovy, který se stará o běžnou administrativu a implementaci rozhodnutí zastupitelstva. Městský úřad se skládá z různých oddělení, která se zabývají širokým

spektrům oblastí, včetně urbanismu, životního prostředí, sociálních věcí, kultury a vzdělávání.

Starosta města starosta Mgr. Rudolf Salvetr, který je volen z řad zastupitelů, stojí v čele městského úřadu a je hlavním představitelem města. Starosta společně s dalšími členy rady města, místostarostové Ing. Václav Chroust, Ing. Martin Kříž a Bc. Pavel Strolený, dále tajemník obecního úřadu Mgr. Michael Nový, kteří jsou také vybíráni zastupitelstvem, tvoří výkonný orgán města a jsou zodpovědní za každodenní řízení městských záležitostí.

Činnost starosty:

- **Reprezentace města:** Starosta Klatov reprezentuje město jak na veřejných akcích, tak v jednáních s jinými vládními a nevládními organizacemi. Je tváří města a zastupuje jeho zájmy.
- **Vedení Městského úřadu:** Starosta řídí práci městského úřadu, koordinuje činnosti různých odborů a pracovníků, a zajišťuje, že jsou rozhodnutí zastupitelstva efektivně prováděna.
- **Rozhodování o klíčových otázkách:** Spolu se zastupitelstvem a místostarosty se starosta podílí na rozhodování o důležitých otázkách, jako jsou městský rozpočet, rozvojové projekty, infrastruktura a městské služby.
- **Krizové řízení:** V případě mimořádných událostí nebo krizí je starosta zodpovědný za koordinaci městské reakce a komunikaci s veřejností.

Činnost místostarostů:

- **Podpora starosty:** Místostarostové podporují starostu v jeho činnosti, zastupují ho v jeho nepřítomnosti a pomáhají s koordinací a dohledem nad různými oblastmi městské správy.
- **Specifické odpovědnosti:** Každý místostarosta může mít na starosti konkrétní oblasti městského života, jako je vzdělávání, kultura, sociální služby, veřejná bezpečnost nebo urbanistický rozvoj.
- **Komunikace s občany a institucemi:** Místostarostové se často zapojují do dialogu s občany a lokálními institucemi, aby lépe porozuměli potřebám komunity a zprostředkovali komunikaci mezi městským úřadem a veřejností.

- Projektové vedení a dohled: Mohou vést nebo dohlížet na konkrétní projekty nebo iniciativy, které město realizuje, a zajistit jejich úspěšné provedení.

Celkově starosta a místostarostové Klatov pracují jako tým na řízení města, jeho rozvoji a zajištění kvalitních služeb pro jeho občany. Jejich role je nezbytná pro hladký chod města a pro zajištění, že Klatovy jsou místem příjemným pro život, práci a rekreaci.

Městský úřad Klatovy se také podílí na komunikaci s občany, poskytuje veřejné služby, jako jsou registrace obyvatel, vydávání stavebních povolení, správa městského majetku a poskytování sociálních a kulturních služeb. Úřad také pracuje na rozvoji města, plánování infrastrukturních projektů a udržování veřejného prostoru. Celkově je samospráva města Klatovy založena na demokratických principech a participaci občanů, a městský úřad hraje klíčovou roli v zajištění, aby město fungovalo efektivně a v souladu s potřebami svých obyvatel.

Pro volební období 2022-2026 bylo do zastupitelstva města Klatovy zvoleno 27 členů. Volby proběhly v souladu s legislativními požadavky, které jsou stanoveny v zákoně č. 491/2001 Sb. o volbách do zastupitelstev obcí, doplněném o prováděcí vyhlášky vydané Ministerstvem vnitra České republiky. Zvolení zástupci mají na starosti vedení města Klatovy, což zahrnuje široké spektrum úkolů a odpovědností. Jejich hlavní role spočívá v rozhodování o důležitých otázkách, které ovlivňují každodenní život ve městě a jeho budoucí směřování. Mezi jejich pravomoci patří například tvorba a schvalování městského rozpočtu, rozhodování o investičních projektech, rozvoji infrastruktury a urbanistických plánech, stejně jako vytváření místních nařízení a směrnic.

Zastupitelstvo se pravidelně schází, aby diskutovalo a rozhodovalo o různých tématech, která jsou důležitá pro město a jeho obyvatele. Tyto schůze jsou fórem pro debaty, výměnu názorů a hledání společných řešení pro výzvy, kterým město čelí. Práce zastupitelstva je nezbytná pro udržení transparentní, efektivní a odpovědné městské správy, a zajišťuje, že Klatovy jsou místem, kde je brán zřetel na potřeby a očekávání jeho obyvatel. Zvolení členové zastupitelstva reprezentují různé politické směry a názorové spektrum, což přispívá k různorodosti a reprezentativnosti rozhodnutí.

Městský úřad Klatovy, který slouží jako výkonný orgán zastupitelstva, je strukturován do různých komisí a výborů, každý se specializací na konkrétní oblasti správy a rozvoje města.

Tyto komise a výbory zahrnují:

- Finanční výbor: Zabývá se otázkami týkajícími se městských financí, rozpočtu a hospodářských aktivit města.
- Kontrolní výbor: Jeho úkolem je dohlížet na správnost a efektivitu výdajů městského úřadu a jeho jednotlivých oddělení.
- Finanční komise: Tato komise pracuje na detailnějších aspektech finančního plánování a správy.
- Komise pro územní rozvoj, urbanismus a regulační plán městské zóny: Zaměřuje se na plánování a regulaci rozvoje města, urbanistické projekty a územní plánování.
- Majetková komise: Spravuje městský majetek, včetně jeho správy, prodeje nebo pronájmu.
- Bytová komise: Zabývá se otázkami týkajícími se městských bytů a bytové politiky.
- Komise pro nebytové prostory: Spravuje městské nebytové prostory a jejich využití.
- Komise pro výchovu, vzdělávání a sport: Zabývá se otázkami spojenými s vzděláváním, školstvím a podporou sportovních aktivit.
- Komise pro kulturu, cestovní ruch, Zdravé město a Místní agendu 21: Tato komise se zaměřuje na rozvoj kultury, podporu cestovního ruchu a implementaci programů pro udržitelný rozvoj a zdraví ve městě.

Každý z těchto orgánů přispívá svou činností k celkovému rozvoji města Klatovy a zajišťuje, že město je spravováno efektivně, s důrazem na potřeby a blaho jeho obyvatel.

4.3 Obyvatelstvo

Když se zaměříme na občany města Klatovy v kontextu posuzování hospodaření obce, je důležité zvážit několik klíčových faktorů. Demografická struktura, tedy počet obyvatel a jejich věkové rozložení, má zásadní vliv na potřeby a požadavky, které město musí naplňovat.

Dále je důležitý ekonomický profil obyvatelstva, včetně míry zaměstnanosti a průměrných příjmů, což ovlivňuje výši daňových příjmů obce z daně z příjmu fyzických osob. Sociální složení, jako je poměr rodin s dětmi, seniorů či studentů, určuje, kam obec směřuje své výdaje, například na školství, sociální služby či infrastrukturu. Tento socioekonomický profil občanů Klatov tak hraje klíčovou roli v rozhodování o rozpočtu a strategickém plánování obce.

Rozbor obyvatelstva a struktury obce Klatovy:

Obyvatelstvo Klatov rok 2022:

Podle údaje Českého statistického úřadu žije ve městě:

Celkový počet obyvatel:	21587
-------------------------	-------

- Rozdělení podle pohlaví:

mužů	10339
------	-------

žen	11248
-----	-------

- Věková Struktura:

Děti (do 14 let):	3060
-------------------	------

Senioři (nad 65 let):	5180
-----------------------	------

- Průměrný věk:

Celkově:	44,9 let
Muži:	43,1 let
Ženy:	46,6 let

Populační trend (2012–2022):

Zaznamenán pokles populace o 4 %, což naznačuje demografické změny, možná v důsledku urbanizace, migrace nebo nižší míry porodnosti.

V okresním městě Klatovy se ekonomická struktura obyvatelstva vyznačuje různorodostí a dynamikou, typickou pro regionální centra. Klíčovými sektory, které formují místní ekonomiku, jsou průmysl, zemědělství, služby, veřejná správa a obrana. V průmyslovém sektoru hrají významnou roli zejména malé a střední podniky, což odráží trend decentralizace průmyslové výroby. Přestože se Klatovy nacházejí ve vnitrozemí, zemědělství zde stále zaujímá své místo, především v okrajových částech města a v jeho blízkém okolí.

Sektor služeb v Klatovech je dobře rozvinutý, což je typické pro okresní města. Zahrnuje široké spektrum činností, od obchodu až po vzdělávání, zdravotnictví a cestovní ruch. Tento sektor hraje klíčovou roli v poskytování pracovních míst a stimulaci místní ekonomiky. Míra nezaměstnanosti v Klatovech je důležitým ukazatelem ekonomického zdraví regionu. Dynamika trhu práce odráží jak lokální ekonomické podmínky, tak širší národní a globální trendy. Příjmové rozdíly mezi různými skupinami obyvatelstva poskytují další vhled do ekonomické struktury města, včetně rozdělení bohatství a přístupu k ekonomickým příležitostem.

Vzdělání a odborná kvalifikace jsou dalšími významnými aspekty ekonomického profilu Klatov. Úroveň vzdělání obyvatelstva a dostupnost odborného vzdělávání a doškolování mají zásadní vliv na zaměstnatelnost a ekonomický rozvoj. Demografické faktory, jako je věková a pohlavní struktura, rovněž hrají důležitou roli v ekonomice města. Rozdělení pracovní síly mezi mladší a starší generace, stejně jako mezi muže a ženy, odráží sociální a ekonomickou diverzitu Klatov.

Celkově je ekonomický obraz Klatov odrazem jejich role jako okresního města, které vyváženě kombinuje průmyslovou výrobu, zemědělství, služby a veřejnou správu, čímž vytváří stabilní a proměnlivý ekonomický ekosystém.

4.4 Rozpočet města Klatovy

Sestavení rozpočtu pro město Klatovy je komplexní úkol, který vyžaduje důkladné plánování a porozumění potřebám a prioritám komunity. Město se řídí zákonem číslo 250/2000 Sb., který určuje pravidla pro tvorbu a správu rozpočtů na územní úrovni, včetně jeho aktualizací.

Podle zákona číslo 243/2000 Sb. je definován způsob, jakým jsou výnosy z některých daní rozdělovány mezi územní samosprávy a vybrané státní fondy. Tento zákon rovněž obsahuje důležité informace o změnách v průběhu času. Město Klatovy se orientuje na střednědobý rozpočtový výhled pro období 2021–2025, což umožňuje lepší plánování a hospodaření s finančními prostředky. Směrnice číslo 7 od Městského úřadu Klatovy poskytuje konkrétní instrukce pro sestavování, schvalování a kontrolu rozpočtu a jeho správy.

Rozpočtová strategie města Klatovy pro rok 2022 je pečlivě koncipována tak, aby odrážela širší ekonomické podmínky a trendy panující v České republice. Tento plán bere v úvahu, jakým způsobem mohou tyto makroekonomické faktory ovlivňovat jak příjmy, tak výdaje města. Zvláštní pozornost je věnována sledování dynamiky v oblasti daní, které tvoří značnou část městských příjmů. Tento rozpočet nejen reflektuje aktuální ekonomické scénáře, ale také se zaměřuje na plánování a předpovídání finančního vývoje až do roku 2025.

V tomto procesu je kladen důraz na pečlivé hodnocení minulých finančních výsledků města a jejich využití jako základu pro strategické rozhodování. Cílem je zajistit, aby rozpočet byl nejen vyvážený a udržitelný, ale také aby umožnil městu Klatovy adaptovat se na proměnlivé ekonomické podmínky a využívat příležitosti pro rozvoj a zlepšení veřejných služeb. Tento přístup přispívá k posílení finanční stability města a zajišťuje, že

i v nestabilních ekonomických časech dokáže město efektivně plnit své závazky vůči občanům a podporovat jejich kvalitu života.

SCHVÁLENÝ ROZPOČET NA ROK 2022:

Tento rozpočet byl sestaven s cílem zajistit, že všechny potřebné výdaje budou pokryty a zároveň bude mít město dostatek peněz na další rozvoj a investice.

- celkové příjmy města pro rok 2022 byly 523 968 milionů Kč.
- celkové výdaje byly plánovány na 384 545 milionů Kč.
- město vykázalo pozitivní rozdíl (přebytek) ve výši 139 423 milionů Kč.

Nedaňové příjmy města Klatovy v roce 2022:

Celkem: 97 639 milionů Kč

Tato částka tvoří podstatnou složku nedaňových příjmů a zároveň slouží jako důležitý regulační nástroj pro zajištění dodržování dopravních pravidel. Ačkoliv 2,561 milionů Kč z pokut za překročení rychlosti tvoří relativně malý podíl celkových nedaňových příjmů, je to významný příspěvek, který napomáhá financování městských služeb a projektů. Tyto příjmy také odrážejí úsilí města v oblasti bezpečnosti silničního provozu a dodržování pravidel. Z pokut za překročení rychlosti město vybralo 2 561 milionů Kč.

Rozpočet města pro rok 2022 je postaven na několika hlavních bodech:

➤ **Sdílené daně - 320 milionů korun**

Město chce do rozpočtu dát 320 milionů korun, což je částka založená na odhadu, kolik peněz město dostane z daní. Tato částka se může změnit kvůli inflaci, což znamená, že ceny věcí a mzdy lidí rostou.

➤ **Udržení stejných výdajů jako minulý rok**

Což bylo v roce 2021 - 401 755,- Kč. Město plánuje utracet peníze stejně jako v loňském roce. To znamená, že peníze na platy, podporu různých organizací a jiné věci zůstanou stejné. Pokud bude potřeba víc peněz na něco konkrétního, musí se to zdůvodnit.

➤ **Ceny energií (elektřiny a plynu)**

stejně jako rok 2021. Město si již dříve zajistilo ceny za elektřinu a plyn, takže i v roce 2021 budou platit stejné ceny.

➤ **Provozní přebytek**

Město očekává, že bude mít na konci roku více peněz, než kolik utratí. Přebytek bude využit na věci jako voda, kanalizace, teplo a odpady. K tomu může město ještě získat další peníze z rezerv nebo půjček, takže má víc možností, jak financovat různé projekty.

Z těchto dat je patrné, že Klatovy měly pro rok 2022 stabilní finanční plán, který zahrnoval jak běžné příjmy, tak i specifické příjmy z pokut. Příjmy z pokut za překročení rychlosti, i když tvoří menší část celkových nedaňových příjmů, jsou důležité pro celkovou finanční strukturu města a jeho schopnost financovat různé služby a projekty.

4.5 Hospodářské ukazatele města Klatovy

Základní ukazatele obce zahrnují počet obyvatel, rozlohu území, strukturu a věkové složení populace, míru zaměstnanosti a průměrný příjem obyvatel. Dalšími důležitými ukazateli jsou rozsah a stav infrastruktury, jako jsou silnice, školy a zdravotnická zařízení, a také množství a kvalita poskytovaných služeb, včetně sociálních služeb a veřejné dopravy. Finanční zdraví obce je hodnoceno prostřednictvím jejích příjmů, výdajů a dluhu. Tyto ukazatele poskytují přehled o hospodářském a sociálním zdraví obce a jsou klíčové pro její plánování a rozvoj.

V rámci okresu Klatovy se nachází tři správní obvody s rozšířenou působností – Horažďovice, Klatovy a Sušice – a šest správních obvodů obcí s pověřeným obecním úřadem. Celkem zde najdeme 94 obcí, což představuje 18,8 % všech obcí v Plzeňském kraji.

Okres je známý svým bohatým přírodním dědictvím, včetně Národního parku Šumava a chráněné krajinné oblasti Šumava, stejně jako 55 maloplošných chráněných území. Z hlediska životního prostředí se řadí mezi nejlepší v kraji. Zemědělská půda tvoří 46,0 % z celkové rozlohy okresu (89 499 ha), z čehož orná půda zabírá 53,8 %. Lesy pokrývají 43,4 % okresu. V oblasti se hojně pěstuje pšenice, ječmen a řepka, a také se zde nachází rozsáhlé oblasti pro chov skotu, ovcí a koz.

Dopravní infrastruktura v okrese zahrnuje hlavní železniční trať Plzeň-Klatovy-Zelezná Ruda a další tratě, avšak v některých částech Šumavy chybí železniční spojení. Silniční síť neodpovídá plně současným požadavkům na dopravu. K začátku roku 2022 měřila celková délka silnic v okrese 1 135,6 km.

K 31. prosinci 2022 měl okres 84 614 obyvatel, což z něj činí druhý nejlidnatější okres v kraji, s 14,6 % obyvatel kraje. Většina obyvatel žije ve 15 městech, největší z nich je Klatovy s 21 587 obyvateli. Počet obyvatel v okrese klesá, což je dáno nízkou porodností a migračním saldem.

V oblasti ekonomiky bylo ke konci roku 2022 evidováno 21 376 ekonomických subjektů, přičemž většina z nich byly fyzické osoby. Průmyslová produkce se soustředí do měst jako Klatovy, Sušice a Horažďovice, s významnými zaměstnavateli v oblasti optiky, dřevozpracujícího průmyslu a dalších sektorů.

Bytová výstavba dosáhla vrcholu v roce 2021, s hodnotou 3,53 dokončených bytů na 1 000 obyvatel. V oblasti zaměstnanosti bylo ke konci roku 2021 evidováno 1 642 uchazečů o zaměstnání, s mírou nezaměstnanosti 2,76 %. Okres má dobře vyvinutou zdravotní infrastrukturu, včetně tří nemocnic a dostatečného počtu lékařů na obyvatele. Ve školství nabízí široký výběr vzdělávacích institucí, včetně mateřských, základních a středních škol.

Okres Klatovy je také znám jako atraktivní turistická destinace, zejména díky oblasti Šumavy a městům jako Sušice a Klatovy. Nabízí bohaté možnosti pro rekreaci u vody a v přírodě.

Strategie rozvoje města Klatovy pro období 2017-2025:

Strategie rozvoje města je zásadní pro směřování a udržitelný růst města. Tato dlouhodobá plánovací činnost umožňuje městu identifikovat klíčové cíle a priority, jako jsou rozvoj infrastruktury, zlepšení kvality života obyvatel, podpora ekonomického růstu a zajištění udržitelného rozvoje. Strategie také napomáhá městu přizpůsobit se měnícím se demografickým trendům a technologickému pokroku. Efektivní strategické plánování také posiluje schopnost města čelit budoucím výzvám, jako jsou změny klimatu nebo ekonomické krize, a zajišťuje lepší využití veřejných prostředků. V neposlední řadě strategie rozvoje umožňuje městu efektivně komunikovat s občany a zapojit je do rozhodovacích procesů, což vede ke zvýšení transparentnosti a odpovědnosti veřejné správy.

Strategie rozvoje města Klatovy na období 2017 až 2025 je komplexním plánem, který se zaměřuje na různé aspekty městského rozvoje. Hlavním cílem je posílení technické, sociální a ekonomické infrastruktury města s důrazem na udržitelný rozvoj a zlepšení kvality života občanů.

- **Technická infrastruktura** je klíčovou složkou strategie. Zahrnuje vývoj dopravní infrastruktury, vodohospodářských systémů a energetických sítí, aby se zlepšila dostupnost a efektivita městských služeb.
- **Vnějších vztahy a otevřenosti města** – klade důraz na podporu občanských iniciativ a veřejných služeb, rozvoj marketingových nástrojů a zlepšení činnosti informačního centra.
- **Kultura a památková péče** – se soustředí na regeneraci a lepší péči o kulturní dědictví, rozvoj kulturního zázemí a podporu kultury jako důležitého marketingového prvku. Rozvoj digitální komunikace a internetových služeb je také klíčový.

- **Cestovní ruch** je další prioritou, zaměřenou na zvyšování atraktivity města, rozšiřování turistické infrastruktury, zlepšování podmínek pro rozvoj cestovního ruchu a rozvoj programové nabídky.
- **Školství, vzdělávání a sport** – počítá s rozvojem školních zařízení, podporou tvorby vzdělávacích programů a rozvojem sportovních aktivit.
- **Podnikání** – klíčové zlepšení komunikačních systémů, vyhotovení nového územního plánu, podpora rozvoje podnikatelských zón a bydlení, a rozvoj malého a středního podnikání.
- **Bydlení** je další důležitou oblastí, zahrnující rozvoj bytového fondu a výstavbu nových bytových domů.
- **Sociální služby a zdravotnictví** – zaměřuje na zlepšení péče o seniory, zdravotně postižené a sociálně znevýhodněné skupiny obyvatel.
- **Životní prostředí** zahrnuje péči o zeleň, ochranu vod a ovzduší, efektivní nakládání s odpady, snižování energetické náročnosti a podporu obnovitelných zdrojů energie.
- **Mezinárodní spolupráce** je zaměřena na rozvoj vztahů s partnerskými městy a další mezinárodní aktivity.
- **Zemědělství, lesnictví a rybářství** zahrnuje podporu venkovské turistiky, agroturistiky a restrukturalizace zemědělské prvovýroby.
- **Bezpečnost** – klade důraz na zvyšování pocitu bezpečí občanů, prevenci sociálně patologických jevů a zajištění bezpečnosti dopravy.

Tabulka č. 1 Základní hospodářské ukazatele (v tisících):

	2020	2021	2022
Počet obyvatel k 31. 12. daného roku	22 140,00	21 587,00	22 496,00
Příjmy	719 782,00	805 006,00	831 422,00
Příjmy na obyvatele	32,51	37,29	36,96
Daňové příjmy	404 297,00	470 770,00	510 715,00
Daňové příjmy na obyvatele	18,26	21,81	22,70
Místní daně a poplatky	98 754,00	132 948,00	125 945,00
Místní daně a poplatky na obyvatele	4,46	6,16	5,60
Kapitálové příjmy	18 573,00	19 342,00	59 154,00
Kapitálové příjmy na obyvatele	0,84	0,90	2,63
Běžné dotace	153 552,00	124 708,00	123 377,00
Běžné dotace na obyvatele	6,94	5,78	5,48
Kapitálové dotace	44 607,00	57 238,00	12 230,00
Kapitálové dotace na obyvatele	2,01	2,65	0,54
Výdaje	739 163,00	656 447,00	705 920,00
Výdaje na obyvatele	33,39	30,41	
Běžné výdaje	480 556,00	556 141,00	570 126,00
Běžné výdaje na obyvatele	21,71	25,76	
Kapitálové výdaje	258 606,00	100 307,00	135 794,00
Kapitálové výdaje na obyvatele	11,68	4,65	6,04
Rozdíl "Příjmy – Výdaje"	-19 381,00	148 559,00	125 502,00
Splátka úvěrů	-15 312,00	-15 329,00	-15 388,00

Rozpočtová rezerva města	288 083,00	421 386,00	529 610,00
Míra nezaměstnanosti	3,29 %	2,76 %	3,14 %

Zdroj: vlastní zpracování dle <https://www.kurzy.cz/> (2023)

Tabulka č. 2 Stav podniků podle odvětví činnosti ke dni 31. 12. 2022:

ODVĚTVÍ ČINNOSTI	POČET PODNIKŮ CELKEM	AKTIVNĚ PROVOZOVANÉ PODNIKY
Celkový počet	5 619	2 708
Obchod a opravy motorových vozidel	1 131	445
Profesionální, vědecké a technické služby	650	427
Stavebnictví	492	248
Ostatní služby	559	247
Realitní činnost	443	61
Zemědělství, lesnictví, rybolov	284	161
Ubytovací a stravovací služby	335	130
Průmysl (souhrn)	706	449
Doprava a skladování	125	68
Kultura, zábava a rekreace	188	89
IT a komunikace	85	59
Zdravotnictví a sociální péče	116	101
Vzdělávání	122	64
Finančnictví a pojištění	38	25
Veřejná správa a obrana	21	5
Administrativní a podpůrné služby	166	91

Zdroj: vlastní zpracování dle <https://www.kurzy.cz/> (2023)

4.6 Městská policie Klatovy

Na zasedání městského zastupitelstva dne 24. 3. 1992 byla ustanovena Vyhláškou o městské policii. Povinnosti a oprávnění jejích strážníků jsou zakotveny v z. č. 553/1991 Sb. O obecní policii. Dne 9.6. 2009 byla mezi Policií ČR a městem Klatovy uzavřena v souladu s ustanovením § 16 z. č. 273/2008 Sb. O Polici ČR a v souladu s § 1 odst. 3 z. č. 553/1991 Sb. O obecní policii Koordinační dohoda o vzájemné spolupráci za účelem stanovení společného postupu při zabezpečování místních záležitostí veřejného pořádku. Městská policie Klatovy je zásadní složkou veřejné správy města, která hraje klíčovou roli v udržování veřejného pořádku a bezpečnosti. Její založení, struktura a činnosti jsou pečlivě navrženy tak, aby co nejlépe vyhovovaly potřebám města a jeho obyvatel.

Městská policie v Klatovech byla zřízena s cílem zajistit efektivní místní dohled nad veřejným pořádkem a bezpečností. Její založení a fungování jsou v souladu s legislativou České republiky, zejména se zákony, které regulují činnost městských policií. Struktura městské policie Klatovy je obvykle tvořena několika odděleními a týmy, které jsou specializovány na různé aspekty veřejného pořádku a bezpečnosti. V čele policie stojí ředitel, který je odpovědný za celkové vedení a strategické směřování. Jeho tým může zahrnovat náměstky, oddělení pro komunikaci s veřejností, administrativu a další specializované jednotky, jako jsou dopravní oddělení, kriminální služba nebo tým pro práci s komunitou.

Městská policie Klatovy se věnuje široké škále aktivit, včetně:

- **Udržování veřejného pořádku:** Patrolování veřejných prostranství, řešení drobných přestupků a konfliktů, a zásahy v případě porušení městských vyhlášek.
- **Dopravní dohled:** Kontrola dodržování dopravních předpisů, zajišťování plynulosti městského provozu a reakce na dopravní nehody.
- **Práce s komunitou:** Spolupráce s místními školami, občanskými sdruženími a veřejností na preventivních programech zaměřených na bezpečnost, prevenci kriminality a vzájemnou spolupráci.

- **Reakce na krizové situace:** Rychlá reakce na nouzová volání, zásahy v případě mimořádných událostí a poskytování první pomoci.
- **Preventivní a vzdělávací činnost:** Organizace a provádění programů pro veřejnost zaměřených na prevenci kriminality a zvyšování povědomí o bezpečnostních otázkách.

Městská policie Klatovy, vedena starostou Mgr. Rudolfem Salvetrem, velitelem kpt. Bc. Lubošem Steinbachem a jeho zástupcem Lubošem Hoškem, má významný podíl na zajišťování bezpečnosti a plynulosti městských akcí. Kromě těchto aktivit policie přispívá k nedaňovým příjmům obce i prostřednictvím správy a chodu stacionárních radarů na měření rychlosti. Tento aspekt její práce nejenže podporuje bezpečnost silničního provozu, ale také generuje příjmy z pokut za překročení rychlosti. Tyto příjmy jsou významným zdrojem financování, který pomáhá obci udržet stabilní hospodaření a investovat do dalšího rozvoje infrastruktury a veřejných služeb. Takto městská policie Klatovy zastává nezbytnou roli v zajištění klidného a bezpečného životního prostředí a přispívá k celkové kvalitě života v městě.

4.7 Investiční záměr – stacionární radary na území města Klatovy

4.7.1 Instalace stacionárních radarů

Ve městě Klatovy, s přibližně 25 tisíci obyvateli, byla dlouhodobě diskutována nutnost zvýšení bezpečnosti na silnicích a ulicích. Nárůst dopravy a počet dopravních incidentů vyvolaly mezi místními obyvateli a zástupci města značné obavy.

V roce 2018 bylo v Klatovech zaznamenáno 297 dopravních nehod a zraněno, a dokonce i usmrceno několik osob, proto se zastupitelstvo města Klatovy rozhodlo investovat do instalace stacionárních radarů, zakoupit a instalovat 4 zařízení s příslušenstvím pro stacionární měření rychlosti motorových vozidel na principu Dopplerova jevu v obousměrném provozu. Jednalo se o 4 kusy skříní a sloupů a 1 ks měřiče rychlosti.

➤ **Dodávka radarového měřiče rychlosti:**

- Obsahuje 1 ks radarového měřiče pro obousměrný provoz RAMER 10 T
- Funkce: Dopplerovský princip, měření ve dvou směrech, typové schválení pro ČR, dokumentace dopravních přestupků, noční měření, identifikace vozidel a registračních značek, přesnost měření 20-250 km/h, kamera s rozlišením 4 mil. pixelů, různé výstupy dat, dálkový přenos dat (3G/4G, LAN), dotykový displej, komplexní identifikační údaje ve snímku, automatizovaný systém, snadná instalace, 24/7 provoz, vnitřní úložiště 1TB.
- Součástí je také instalace, metrologické ověření, doprava a zaškolení obsluhy.

➤ **Dodávka 4 měřících stanovišť:**

- 4 stahovací sloupy s materiálem, dopravou a instalací.
- Napájecí napětí AC 230 V/50 Hz, odolnost teplotám -20° až +60° C.
- 4 skříně s filtroventilací, vybavené bezpečnostním sklem, napájením, bleskem, měničem blesku, GPS, WIFI a LTE anténou, 4G LTE modemem (3 stanoviště), ochranou IP 54, záložním zdrojem energie, antivandal provedením s alarmem.

Obrázek č. 6 Stacionární radar na Plánické ulici v Klatovech



Zdroj: <https://www.zaktv.cz/zpravy/7365-ctyri-nove-rychlostni-radary-hlidaji-ulice-v-klatovech-tady-jde-hlavne-o-prevenci.html> (2019)

Motivace k rozhodnutí instalovat radary v Klatovech byla podložena několika klíčovými faktory. Hlavním důvodem bylo zjištění, že nadměrná rychlost představuje primární příčinu mnohých dopravních nehod. Očekávalo se, že umístěním radarů v strategických oblastech dojde k omezení rychlosti projíždějících vozidel, což by mělo za následek snížení počtu nehod. Značná pozornost byla soustředěna na zvýšení bezpečnosti zranitelnějších skupin obyvatel, především dětí. Radary byly proto umístěny v okolí škol a parků, aby se zvýšila bezpečnost dětí v těchto oblastech, které jsou často vystaveny nebezpečí způsobenému rychle jedoucími vozidly. Alarmující počet 297 dopravních nehod zaznamenaných v Klatovech v roce 2018 přispěl k rozhodnutí o nasazení radarů jako klíčového opatření pro zlepšení bezpečnosti silničního provozu.

Tímto krokem bylo zamýšleno vytvořit bezpečnější prostředí pro všechny obyvatele města, s důrazem na ochranu nejzranitelnějších, především dětí. Očekávalo se, že instalace radarů přinese významné zlepšení v bezpečnosti silničního provozu v Klatovech, že přítomnost radarů bude mít nejen okamžitý efekt vynucování rychlostních limitů, ale také dlouhodobý vzdělávací dopad na chování řidičů. Instalace radarů byla podpořena místními obyvateli, kteří vyjádřili obavy o bezpečnost, zejména v oblastech frekventovaných dětmi.

Z ekonomického hlediska bylo zavedení stacionárních radarů vnímáno jako investice, která měla potenciál nejen snížit náklady spojené s dopravními nehodami, ale také jako zdroj příjmů z pokut za překročení rychlosti. Radní města si byli vědomi, že počáteční náklady na instalaci a údržbu radarového systému by byly významné, ale s předpokladem, že se investice postupně vrátí, a dokonce přispěje k rozpočtu města.

Bezpečnostní aspekt byl klíčový. Město Klatovy čelilo problémům s rychlou jízdou, zejména v oblastech blízko škol a veřejných parků, kde byla zvýšená přítomnost dětí a chodců. Stacionární radary měly za cíl omezit rychlost v těchto kritických oblastech a tím zvýšit bezpečnost všech účastníků silničního provozu.

Zároveň bylo důležité, aby bylo veřejnosti jasně komunikováno, že zavedení radarů není pouze o pokutách, ale především o ochraně životů a zdraví obyvatel. Edukační kampaně a transparentní informování o umístění radarů byly klíčové pro získání podpory veřejnosti.

Celkově vzato, rozhodnutí o zavedení stacionárních radarů v Klatovech bylo poháněno kombinací ekonomických a bezpečnostních důvodů, s hlavním cílem zvýšit bezpečnost na silnicích a zlepšit kvalitu života v městě.

Výběru míst a instalaci předcházela jednání s hospodářským odborem (správce komunikací) a městskou policií. Dále korektura ze strany dodavatele, což byla firma Ramet s.r.o. Kunovice, kdy místa pro měření musí splňovat určité parametry, a navíc technici dodavatelské firmy zde uplatnili zkušenosti z předchozích instalací (např. eliminovat technické nedostatky, na které se přestupci a jejich advokáti odvolávají ve správním řízení). Žádost dále musela schválit Policie ČR a následovalo řešení připojení k rozvodu elektrické energie a připojení na datovou síť. Zde vznikl problém, město bylo schopné se připojit na optickou metropolitní síť, ale dodavatel měl ověřený a schválený software, který počítal s připojením přes mobilní data z důvodu posílání alertů – například otřesové čidlo.

Důležité bylo provázání na aplikace provozované městem – spisová služba, ekonomický systém, kdy muselo dojít ke splnění požadavku dodavatele na neustálý přístup k serverům nejen z radarů, ale též ze servisní firmy. To bylo však z hlediska bezpečnosti úřadu neakceptovatelné. Bylo vyřešeno oddělením serverů s obslužným softwarem od ostatních systémů úřadu. To však přineslo vysoké nároky na odborné znalosti IT správců a na jejich čas. Softwarový program od firmy INIT technology s.r.o. zajistil přenos a zpracování ověřených fotografií z radaru (souvisí licence a token vázán na 1 určitého zaměstnance), další zpracování přestupků a přenos dat dle spisové služby firmě PostServis pro odesílání zásilek.

Dopravní inspektorát Policie České republiky v Klatovech každoročně vydává oficiální prohlášení v souladu s §79 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Toto prohlášení specifikuje lokality, kde se bude provádět radarové měření rychlosti vozidel. Tato místa jsou vybírána s ohledem na zajištění bezpečnosti silničního provozu a na místa, kde je zaznamenáván vyšší počet dopravních přestupků. Každá taková lokalita je pečlivě vyhodnocena, aby se zajistilo, že její výběr je adekvátní a efektivní pro daný účel.

Současně Český telekomunikační úřad hraje klíčovou roli v procesu radarového měření, neboť každoročně poskytuje individuální oprávnění pro využívání specifických radiových frekvencí potřebných pro radiolokační služby. Toto oprávnění je nezbytné pro legální používání radarů na určených měřicích místech. Tento proces zajišťuje, že radarové měření je prováděno v souladu s platnými telekomunikačními předpisy a že využívané frekvence neinterferují s jinými telekomunikačními službami nebo zařízeními. Takto koordinované úsilí mezi Dopravním inspektorátem a Českým telekomunikačním úřadem přispívá k zajištění, že radarové měření v Klatovech je realizováno efektivně, s respektem k právním normám a s ohledem na maximální bezpečnost silničního provozu.

Dále je každoročně prováděno meteorologické ověření silničního rychloměru a stanoviště silničního rychloměr firmou Ramet – viz příloha č. 1 této diplomové práce. Městská policie v Klatovech provádí měření rychlosti vozidel na území města pomocí stacionárních radarů v souladu s platnými právními předpisy a interními postupy. Radary

jsou umístěné na 4 vybraných místech. Na těchto stanovištích se v nepravidelných cyklech mění rychlostní kamera, která v obou směrech zaznamenává rychlost projíždějících vozidel.

- na pp.č. 3792/94 před ZŠ Čapkova v Plánické ulici,
- na pp.č. 3228/14 naproti tenisovým kurtům v ulici U Čedíku,
- na pp. č. 3475/34 naproti Drůbežářskému závodu v ulici 5. května,
- na pp.č. 4003/1 u čp. 356 v Domažlické ulici,

Obrázek č. 7 Stacionární radar na Domažlické ulici v Klatovech



Zdroj: <https://www.zaktv.cz/zpravy/7365-ctyri-nove-rychlostni-radary-hlidaji-ulice-v-klatovech-tady-jde-hlavne-o-prevenci.html> (2013)

4.7.2 Provoz radarů, přestupky

Data z rychlostní kamery jsou díky software formou fotografií přenášena do počítače Městské policie Klatovy. Zde jsou následně vyhodnoceny a upotřebitelné fotografie jsou dále zaslány na Odbor dopravy Klatovy k jejich dalšímu zpracování. Zde jsou určené dvě pracovnice, které toto dále zpracovávají s pomocí softwaru od firmy Inet.

Software poskytuje efektivní řízení a správu případů s následujícími funkcemi:

- Automatizované zpracování případů dle odpovědnosti provozovatele vozidla.
- Přehledné sledování stavů jednotlivých případů.
- Víceuživatelský přístup s různými úrovněmi oprávnění, možností přiřazení a odlišením identit uživatelů.
- Možnost prohlížet snímky dokumentující přestupky.
- Hromadné generování a tisk dokumentů s možností úpravy šablon, včetně čárových kódů a konverze do PDF s elektronickým podpisem.
- Automatické zjišťování informací o provozovateli vozidel z centrálních registrů.
- Integrace s externími systémy jako Athena, Pilscom a Fenix pro komplexní správu dat.
- Přechod případů z režimu objektivní odpovědnosti do režimu přestupku s přenosem dat.
- Generování výstupů dle národních standardů pro spisové služby.
- Automatizace procesů včetně integrace s externími systémy, sledování termínů a vedení spisů.
- Rozšířená evidence případů s možností vyhledávání a přidávání nových položek do dynamických formulářů.

Po zpracování systém odešle *Výzvu provozovateli motorového vozidla* (viz příloha č. 2 této diplomové práce) firmě PostService. Zde dojde k jejímu vytištění a odeslání.

Přestupky

Na počátku roku 2019 byl spuštěn třídní zkušební provoz. Radary byly nastaveny na toleranci 63 km/h. Za tuto dobu bylo zjištěno:

Celkem přestupků:	490
Přestupky nad 101 km/h	1
Přestupky 91-100 km/h	1
Přestupky 81-90 km/h	8
Přestupky 71-80 km/h	111
Přestupky 64-70 km/h	369

Za stejných podmínek fungovalo měření rychlosti i letech 2019-2022, pokuty byly udělovány dle zákona č. 361/2000 Sb., kdy nejnižší byla 300,- Kč.

V kontextu dané situace, kdy provozovatel vozidla uhradí předepsanou částku, se nejedná o bodový trest pro řidiče, ale o finanční sankci za správní delikt provozovatele. Tento postup nevede k zápisu bodů do bodového hodnocení řidiče a není zaznamenáván v žádné evidenci. Klíčové je zaplacení určené částky, jejíž výše je odvozena z relevantních ustanovení zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích. Podle tohoto zákona, v rámci, kterého se sankce liší v závislosti na povaze a závažnosti deliktu, musí být platba uskutečněna do 30 dnů. Dle § 125h odst. 5 tohoto zákona, pokud je částka uhrazena nejpozději v den splatnosti, obecní úřad obce s rozšířenou působností přestupek neznámého pachatele odloží. Zákonem číslo 361/2000 Sb. je stanoveno:

1. Malé překročení rychlosti:

- V obci do 5 km/h, mimo obec do 10 km/h.
- Body: 0.
- Možná pokuta na místě: až 1000 Kč.
- Pokuta ve správním řízení: 1500–2500 Kč.
- Zákaz řízení: Neaplikuje se.

2. Střední překročení rychlosti:

- V obci do 20 km/h, mimo obec do 30 km/h.
- Body: 2.
- Možná pokuta na místě: až 1000 Kč.
- Pokuta ve správním řízení: 1500–2500 Kč.
- Zákaz řízení: Neaplikuje se.

3. Vyšší překročení rychlosti:

- V obci o 20 km/h a více, mimo obec o 30 km/h a více.
- Body: 3.
- Možná pokuta na místě: až 2500 Kč.
- Pokuta ve správním řízení: 2500–5000 Kč.
- Zákaz řízení: V případě opakování 1–6 měsíců.

4. Vysoké překročení rychlosti:

- V obci o 40 km/h a více, mimo obec o 50 km/h a více.
- Body: 5.
- Pokuta na místě: Není možná.
- Pokuta ve správním řízení: 5000 - 10 000 Kč.
- Zákaz řízení: 6–12 měsíců.

4.8 CBA ANALÝZA

Vytvoření detailní CBA (Cost-Benefit Analysis, analýzy nákladů a přínosů) vyžaduje pečlivou analýzu vstupních dat. V tomto případě je nutné se zaměřit na projekt města Klatovy „*Instalace stacionárních radarů na měření rychlosti*“ za roky 2019-2022. Město Klatovy si jako hlavní přínos vytyčilo zvýšení bezpečnosti ve městě a potenciálním přínosem pokuty za překročení rychlosti jako přínos do rozpočtu města.

4.8.1 Shrnutí postupu CBA analýzy

- **Cíl analýzy:**

CBA této investice měření rychlosti vozidel v obci měla za cíl posoudit, zda ekonomické přínosy projektu (příjmy z pokut) převyšují náklady na provoz a pořízení radarového systému. Zvláštní důraz byl kladen na hodnocení z hlediska veřejného zájmu, jako je bezpečnost silničního provozu.

Postup analýzy:

Příprava dat:

Shromáždění údajů o nákladech a příjmech spojených s projektem.

Výpočet cash flow:

- Výpočet ročního cash flow pro každý rok od 2019 do 2022.
- Upravení cash flow pro rok 2022: Upravení cash flow za rok 2022. Důvodem je vysoká inflace, a to ve výši 15 %.

Výpočet čisté současné hodnoty (NPV):

- Využití diskontních sazeb ČNB pro aktualizaci hodnot cash flow do současné hodnoty.

Vyhodnocení investice:

- Zhodnocení projektu z ekonomického hlediska a v kontextu veřejného zájmu.

Použité vzorce:

ROČNÍ CASH FLOW:

$$\text{Cash Flow}_t = \text{Příjmy}_t - \text{Náklady}_t$$

UPRAVENÍ CASH FLOW PRO INFLACI (2022):

$$\text{Cash Flow}_{2022, \text{real}} = \frac{\text{Cash Flow}_{2022, \text{nominal}}}{1 + \text{inflace}}$$

VÝPOČET NPV:

$$NPV = \sum_{t=0}^n \frac{CF_t}{(1+r)^t}$$

nebo-li

$$NPV = CF_0 + \sum_{t=1}^n \frac{CF_t}{(1+r)^t} = CF_0 + PV = PV - I$$

kde:

- NPV je čistá současná hodnota projektu (net present value)
- CF_t je hotovostní tok plynoucí z investice v daném období t
- CF₀ je hotovostní tok plynoucí z investice v roce 0
- PV je současná hodnota investice
- I jsou investiční výdaje projektu v roce 0
- R je diskontní sazba
- T je časové období (rok)

VÝPOČET ROI:

$$ROI = \frac{\text{Celkové příjmy} - \text{Celkové náklady}}{\text{Celkové náklady}} \times 100\%$$

Analýza nákladů a přínosů (CBA) ekonomicky vyhodnocuje hodnoty spojené s projektem tím, že kvantifikuje jak náklady, tak přínosy. V kontextu stacionárních radarů zahrnuje náklady na pořízení, instalaci a údržbu radarů, zatímco přínosy mohou zahrnovat příjmy z pokut a snížení nákladů spojených s dopravními nehodami.

Cílem je posoudit, zda celkové přínosy převažují nad náklady, což umožňuje objektivní ekonomické rozhodnutí o realizaci projektu. Tato analýza je vhodná pro komplexní pohled na finanční výhodnost projektu a jeho přínosy v rámci širšího kontextu veřejného zájmu.

4.8.2 Výpočet CBA analýzy

Podrobný rozpis nákladů (COSTS)

Počáteční investice

= pořízení (4 místa pro měření a 1 měřič): **2 870 366 Kč**

Provozní náklady za jednotlivé roky užívání:

Tabulka č. 3 Náklady – stacionární radary:

ROK	NÁZEV	ČÁSTKA
2019	propojení – Scarabeus a Athena	11 616,00 Kč
	technická podpora – software	59 895,00 Kč
	údržba stanoviště	30 600,90 Kč
	ověření silničního rychloměru	70 651,90 Kč
	oprava stanoviště Domažlická	26 037,99 Kč
	mzdové náklady	900 000,00 Kč
	PostService	212 000,00 Kč
2020	rádiové kmitočty x 4 místa	24 000,00 Kč
	technická podpora – software	79 860,00 Kč
	Scarabeus	11 616,00 Kč
	údržba stanoviště	33 601,70 Kč

	ověření silničního rychloměru	76 048,50 Kč
	technická podpora nad rámec výkazu	12 100,00 Kč
	mzdové náklady	900 000,00 Kč
	PostService	212 000,00 Kč
2021	rádiové kmitočty x 4 místa	24 000,00 Kč
	technická podpora – software	79 860,00 Kč
	Scarabeus	11 616,00 Kč
	technická podpora nad rámec výkazu	12 100,00 Kč
	prodloužení osvědčení o školení na obsluhu radaru	18 876,00 Kč
	ověření silničního rychloměru	108 331,30 Kč
	údržba stanoviště	40 474,50 Kč
	oprava skříně	4 272,51 Kč
	mzdové náklady	900 000,00 Kč
	PostService	212 000,00 Kč
2022	rádiové kmitočty x 4 místa	24 000,00 Kč
	technická podpora. software	79 860,00 Kč
	Scarabeus	11 616,00 Kč
	údržba stanoviště	40 474,50 Kč
	ověření silničního rychloměru	108 331,30 Kč
	prodloužení osvědčení o školení na obsluhu radaru	12 100,00 Kč
	mzdové náklady	900 000,00 Kč
	PostService	212 000,00 Kč

Zdroj: vlastní zpracování (2023)

Výnosy (BENEFITS)

Počet přestupků – uhrazené pokuty za přestupky.

Tabulka č. 4 Počet přestupků:

ROKY	2019	2020	2021	2022
Počet přestupků	2741	5666	5844	3982
Uhrazené pokuty	1.761.900, -	3.369.900, -	3.415.600, -	2.561.020, -
celkem	1 1108 420,- Kč.			

Zdroj: vlastní zpracování (2023)

Pro posouzení efektivity projektu zavedení měření rychlosti vozidel v obci je zásadní provést detailní analýzu Cost-Benefit Analysis (CBA). Tato analýza zahrnuje výpočet čisté současné hodnoty (Net Present Value, NPV), která reflektuje současnou hodnotu očekávaných budoucích cash flow (peněžních toků) spojených s projektem, diskontovaných zpět na současnou hodnotu. V těchto výpočtech je třeba zohlednit faktory jako inflace, která může ovlivnit jak náklady, tak přínosy projektu v průběhu času. Dále je důležité brát v úvahu veřejný zájem, například zvýšenou bezpečnost silničního provozu, která může mít pozitivní dopad na společnost, i když není přímo kvantifikovatelná v peněžních tocích. Celkově CBA umožňuje obci důkladně zhodnotit, zda potenciální ekonomické a společenské přínosy projektu převyšují jeho náklady, a tím poskytuje pevný základ pro informované rozhodování.

A. Náklady

- Počáteční investice na nákup radarů (2018): **2 870 366,00 Kč**
- Roční náklady na provoz:

2019: $11\,616 + 59\,895 + 30\,600.90 + 70\,651.90 + 26\,037.99 + 900\,000 + 212\,000 =$
1 311 801,79 Kč

2020: $24\,000 + 79\,860 + 11\,616 + 33\,601.70 + 76\,048.50 + 12\,100 + 900\,000 + 212\,000 =$
1 349 226,20 Kč

2021: $24\,000 + 79\,860 + 11\,616 + 12\,100 + 18\,876 + 108\,331.30 + 40\,474.50 + 4\,272.51 + 900\,000 + 212\,000 =$
1 411 530,31 Kč

2022: $24\,000 + 79\,860 + 11\,616 + 40\,474.50 + 108\,331.30 + 12\,100 + 900\,000 + 212\,000 =$
1 388 382,30 Kč

B. Příjmy

- Uhrazené pokuty za jednotlivé roky:

- 2019: 1 761 900 Kč
- 2020: 3 369 900 Kč
- 2021: 3 415 600 Kč
- 2022: 2 561 020 Kč

Výpočet cash flow

Cash Flow pro každý rok je možné vypočítat jako rozdíl mezi příjmy a náklady:

- Cash flow 2019 = $1\,761\,900 - 1\,311\,801,79$ Kč
- Cash flow 2020 = $3\,369\,900 - 1\,349\,226,20$ Kč
- Cash flow 2021 = $3\,415\,600 - 1\,411\,530,31$ Kč
- Cash flow 2022 (nominal) = $2\,561\,020 - 1\,388\,382,30$ Kč

Pro rok 2022 je nutné ještě upravit cash flow s ohledem na vysokou inflaci 15 %:

- Cash Flow 2022 (real) = $\text{Cash Flow 2022 (nominal)} / (1 + 0.15)$

Výpočet čisté současné hodnoty (NPV)

Pro výpočet NPV se použije diskontní sazby ČNB pro každý rok:

$$\text{NPV} = \text{součet } \frac{\text{Cash Flow}_t}{(1+\text{diskontní sazba}_t)^t} \quad \text{pro roky 2019-2022}$$

- rok 2019 je považován za rok 0

Výpočty

Nyní lze provést výpočty Cash Flow a NPV pomocí poskytnutých dat.

Cash flow pro jednotlivé roky je následující:

- Cash Flow 2019: 450 098,21 Kč
- Cash Flow 2020: 2 020 673,80 Kč
- Cash Flow 2021: 2 004 069,69 Kč
- Cash Flow 2022 (reálný): 1 019 684,96 Kč

Nyní je možné přejít k výpočtu NPV a použít zde diskontní sazby ČNB pro každý rok.
(rok 2019 je považován za rok 0, takže pro tento rok se nepoužívá diskontní sazba)

Čistá současná hodnota (NPV) projektu měření rychlosti vozidel v obci je:

5 091 456,26 Kč

Vyhodnocení

- Ekonomický přínos: S kladným NPV je projekt ekonomicky výhodný. To znamená, že příjmy z projektu (pokuty) převyšují celkové náklady spojené s provozem a pořízením radarů.

- Veřejný zájem: I kdyby NPV bylo negativní, je třeba zvážit přínos projektu z hlediska veřejného zájmu, jako je bezpečnost na silnicích a snížení rychlosti vozidel v obci.

Vzhledem k pozitivnímu ekonomickému výsledku a potenciálnímu přínosu pro veřejný zájem lze tento projekt považovat za úspěšný.

4.8.3 Zhodnocení návratnosti investic a přínosů

Zhodnocení návratnosti investic (ROI) projektu měření rychlosti vozidel v obci lze provést výpočtem ROI, který porovnává celkové příjmy projektu s celkovými náklady. V tomto případě se vypočítá Čistá současnou hodnotu (NPV), která je již jedním z klíčových ukazatelů pro hodnocení návratnosti investice.

Pro další zhodnocení lze vypočítat ROI jako poměr mezi celkovými příjmy a celkovými náklady.

Výpočet ROI

- Celkové příjmy:
Příjmy z pokut za období 2019-2022, které činí 11 108 420 Kč.
- Celkové náklady:
Součet počáteční investice a provozních nákladů za období 2019-2022.
- Celkové náklady:
Počáteční investice na nákup radarů (2018): 2 870 366,00 Kč
Provozní náklady 2019-2022: Součet nákladů za jednotlivé roky

ROI lze poté vypočítat jako:

$$ROI = \frac{\text{Celkové příjmy} - \text{Celkové náklady}}{\text{Celkové náklady}} \times 100\%$$

Dále lze provést výpočet celkových nákladů a následně vypočítat ROI.

Celkové náklady projektu měření rychlosti vozidel v obci za období 2019-2022 činí:

8 331 306,60 Kč. ROI (návrstnost investic) projektu je přibližně 33,33 %.

Zhodnocení návratnosti investic:

- Pozitivní ROI: Hodnota ROI přes 33 % ukazuje na pozitivní návratnost investice. To znamená, že projekt generuje významný ekonomický přínos v porovnání s vloženými náklady.
- Ekonomická výhodnost: Projekt nejenže přináší ekonomický přínos, ale zároveň plní svůj primární cíl – zvyšování bezpečnosti a regulaci rychlosti vozidel v obci.

Tento výsledek, společně s pozitivním NPV, naznačuje, že investice do systému měření rychlosti vozidel byla ekonomicky opodstatněná a přináší přidanou hodnotu jak z finančního hlediska, tak v kontextu veřejného zájmu a bezpečnosti.

Tato návratnost naznačuje, že projekt je ekonomicky úspěšný, i když přihlédneme k možnosti nezaplacení všech pokut. Významné je, že systém nejenže pokryl své náklady, ale také vytvořil přidanou hodnotu pro městský rozpočet. V této analýze nebereme v úvahu časovou hodnotu peněz a inflační efekty, které by mohly ovlivnit přesnější ekonomické hodnocení projektu.

Bezpečnostní přínos

- Počet přestupků ukazuje, že radary měly odstrašující efekt, neboť počet přestupků se v roce 2022 snížil (3982) ve srovnání s předchozími lety.
- Zvýšení bezpečnosti na silnicích může být spojeno s menším počtem nehod, což je zásadní pro město.

Přínos pro životní prostředí

- Snížení rychlosti vozidel může vést k nižší emisi škodlivých látek, což přispívá k lepší kvalitě vzduchu v městě.

- Radary mohou přispívat k poklidnějšímu a méně znečištěnému prostředí, což má pozitivní dopad na kvalitu života obyvatel.

Vandalství

- Předpokládáme, že náklady na opravy stanovišť zahrnují i náklady na opravy poškození způsobených vandalismem.
- Vandalství představuje riziko pro kontinuitu a efektivitu projektu, ale zdá se, že náklady na opravy byly úspěšně zvládnuty.

Celkový dopad:

Tyto přínosy demonstrují, že instalace radarů není jen otázkou zvýšení bezpečnosti silničního provozu, ale také hraje klíčovou roli v ochraně životního prostředí a zlepšování kvality života v obci. I když finanční náklady mohou být značné, tyto širší přínosy podtrhují hodnotu investice do bezpečnostních a ekologických opatření. Radarový systém ve zmíněném městě je finančně efektivní, přičemž dosáhl kladného finančního výsledku a zároveň přispěl k zvýšení bezpečnosti na silnicích a k lepšímu životnímu prostředí. Snížení počtu přestupků ukazuje na účinnost radarů v odstrašování řidičů od překračování rychlosti. Vandalismus zůstává výzvou, ale neohrožil celkovou udržitelnost projektu.

4.8.4 Možné úspory

Na základě předchozích informací z CBA analýzy, zde jsou některé oblasti, kde by mohly být realizovány úspory v nákladech, což by mohlo vést k vyššímu čistému výnosu projektu instalace stacionárních radarů:

- **Snížení provozních nákladů:**
 - Zvážit možnost vyjednávání o slevách nebo hledání alternativních dodavatelů software a technické podpory, které by mohly nabídnout stejnou kvalitu za nižší cenu.

- Přezkoumat možnosti automatizace některých procesů, aby se snížily mzdové náklady spojené s obsluhou a analýzou dat.
- **Pravidelný servis a meteorologické ověření:**
 - Zkoumat možnosti dlouhodobých smluv se servisními společnostmi, které by mohly nabídnout slevy za dlouhodobé partnerství.
 - Zvážit interní školení personálu pro některé údržbové práce, aby se snížily náklady na externí servis.
- **Náklady na vandalismus:**
 - Investovat do preventivních opatření, jako je zabezpečení radarových zařízení proti vandalismu, což by mohlo v dlouhodobém horizontu snížit náklady na opravy a výměnu.
- **Optimalizace využití radarů:**
 - Použití dat shromážděných radarovými systémy k identifikaci časů a míst s nejvyšším rizikem porušování rychlostních limitů a optimalizovat provoz radarů v těchto klíčových obdobích nebo lokalitách, čímž se zvýší efektivita a možná i příjmy z pokut.
- **Zlepšení výběru pokut:**
 - Zlepšení systémů pro sledování a vymáhání neuhrazených pokut může vést k vyšším skutečným příjmům. To může zahrnovat lepší systémy sledování, spolupráci s inkasními agenturami, nebo využití právních prostředků pro vymáhání dluhů.
- **Dlouhodobé strategické plánování:**
 - Plánování pro dlouhodobou amortizaci pořizovacích nákladů a investic do údržby může pomoci rozložit náklady efektivněji v průběhu životnosti radarového systému.

Úspory v provozních nákladech, efektivnější využití radarů, zlepšení vymáhání pokut a strategické plánování jsou klíčové faktory, které by mohly zvýšit celkový finanční výnos projektu. Tyto úpravy by měly být prováděny s důrazem na zachování, nebo dokonce zlepšení, bezpečnostních a environmentálních přínosů radarového systému.

V možných úsporách a zlepšeních v projektu instalace stacionárních radarů, je důležité specificky zvážit možnost nahrazení firmy PostService, který představuje významnou položku v rámci provozních nákladů. Bylo uvedeno, že náklady na PostService činí 212,000 Kč ročně. Tato položka zahrnuje náklady na posílání oznámení a dalších dokumentů souvisejících se zaplacením částky za spáchaný přestupek.

Zavedení datových schránek pro odesílání pokut a dalších souvisejících dokumentů by mohlo významně snížit náklady spojené s tradičním poštovním odesláním. Tento přístup by mohl zahrnovat i možnost elektronického zaplacení pokut, což by usnadnilo proces vymáhání a zvýšilo by pravděpodobnost včasného zaplacení.

Muselo by ovšem dojít k legislativní změně, kdy by se povinnost mít datovou schránku týkala všech osob. Použití datových schránek by mohlo významně snížit nejen náklady na tisk, obálky a poštovné, ale také by usnadnilo a urychlilo proces doručování.

Elektronické doručování a platby by zvýšily efektivitu celého procesu, což by mohlo vést k rychlejšímu vyřizování přestupků a zvýšení průběžných příjmů. Snížení potřeby fyzického papíru a poštovního doručování přispěje k ochraně životního prostředí.

Implementace datových schránek, podpořená potřebnými legislativními změnami, by mohla představovat významnou úsporu nákladů a zároveň zlepšit efektivitu procesu vymáhání pokut. Tento krok by nejen snížil provozní náklady spojené s radarovým systémem, ale také by přispěl k modernizaci a digitalizaci veřejné správy, což je v souladu s celkovými trendy efektivnosti a udržitelnosti.

S touto revizí nákladů lze očekávat, že celkové roční provozní náklady projektu budou nižší, což by mělo pozitivní dopad na celkové finanční hodnocení projektu. Tyto úspory mohou zvýšit čistou současnou hodnotu (NPV) projektu, a tím zlepšit jeho celkovou

finanční výhodnost. Je důležité si uvědomit, že tyto úspory by měly být dosaženy bez ohrožení bezpečnostních a environmentálních přínosů radarů. Výsledkem je, že projekt by nejen zůstal finančně udržitelnější, ale také by nadále přispíval k zvýšení bezpečnosti silničního provozu a k ochraně životního prostředí.

4.8.5 Potenciální rozšíření investičního záměru:

Při přípravě Cost-Benefit Analysis (CBA) pro rozšíření sítě stacionárních měřičů rychlosti ve městě Klatovy je možné přistoupit k formulaci dvou rozdílných scénářů.

V prvním scénáři je předpokládáno, že do dvou nových měřicích stanovišť bude provedena investice městem, avšak bude nadále využíván pouze jeden existující měřicí přístroj. Druhý scénář zvažuje, že kromě zřízení dvou nových měřicích stanovišť bude městem Klatovy investováno rovněž do pořízení dalšího měřicího přístroje."

Scénář 1:

Investice do dvou dalších míst s jedním měřičem

Náklady:

- Lze předpokládat náklady na přípravu a instalaci každého nového místa (bez nákupu dalšího měřicího přístroje). Je možné zvážit náklady ve výši 200,000 Kč na místo.
- Celkové náklady: 400,000 Kč

Roční provozní náklady:

S přibývajícím místy může narůstat logistická náročnost a čas potřebný pro přesun měřiče, ale náklady na měřič zůstávají stejné. Lze předpokládat malé navýšení provozních nákladů o 10 % kvůli zvýšenému času a úsilí při přesunu měřiče mezi více místy.

Další náklady:

Zahrnují údržbu, poplatky, software, školení atd. Předpokladem jsou roční náklady ve výši 1,000,000 Kč (včetně navýšení).

Přínosy:

- **Zvýšení bezpečnosti a příjmů z pokut:**
 - S více místy pro měření lze očekávat zvýšení příjmů z pokut a zlepšení bezpečnosti, ale vzhledem k nepravidelnému umístění měřiče může být tento efekt omezen. Předpokladem je zvýšení příjmů o 30 %.

Scénář 2:

Investice do dvou nových míst a dalšího měřiče

Náklady:

- **Pořízení dvou nových míst + měřič:**
 - Náklady na dvě nová místa: 400,000 Kč
 - Předpoklad – nákup dalšího měřiče ve výši 700,000 Kč.
- **Roční provozní náklady:**
 - Dva měřiče znamenají vyšší náklady na údržbu a logistiku. Předpokladem je zvýšení ročních provozních nákladů o 20 %.
- **Další náklady:**
 - Předpoklad – roční náklady 1,200,000 Kč (s dalším měřičem).

Přínosy:

- **Výraznější zvýšení bezpečnosti a příjmů z pokut:**
 - S dalším měřičem lze očekávat výraznější zvýšení příjmů z pokut a zlepšení bezpečnosti. Předpoklad – zvýšení příjmů o 50 %.

Závěr:

Oba scénáře nabízejí rozdílné úrovně investic a potenciálních přínosů. Zatímco první scénář nabízí menší počáteční investici, druhý scénář s dalším měřičem může přinést významnější zlepšení v bezpečnosti a vyšší příjmy z pokut. Výběr mezi těmito scénáři bude záviset na prioritách města a dostupném rozpočtu.

Pro doporučení ohledně rozšíření projektu měření rychlosti vozidel v obci, je třeba zvážit několik klíčových faktorů:

1. Analýza současného stavu

- **Účinnost stávajícího systému:** Jak efektivně současný systém snižuje rychlost vozidel a přispívá k bezpečnosti silničního provozu?
- **Geografické pokrytí:** Jsou některé oblasti v obci, které nejsou stávajícím systémem pokryty a mohly by mít prospěch z instalace dalších radarů?
- **Analýza dopravních nehod:** Existují oblasti s vyššími četnostmi dopravních nehod, kde by mohlo být měření rychlosti přínosné?

2. Ekonomická udržitelnost

- **Návratnost investice:** Jaké jsou očekávané náklady na rozšíření a jaký ekonomický přínos (např. zvýšené příjmy z pokut) by mohlo rozšíření přinést?
- **Budoucí náklady a příjmy:** Odhad budoucích provozních nákladů a příjmů z pokut pro rozšířený systém.

3. Technologické možnosti

- **Modernizace systému:** Existují nové technologie nebo vylepšení, které by mohly zvýšit účinnost a spolehlivost systému?
- **Integrace s dalšími systémy:** Možnost integrace s existujícími dopravními nebo bezpečnostními systémy.

4. Veřejný zájem a společenská akceptace

- **Reakce veřejnosti:** Jak je systém přijímán místními obyvateli a jaké jsou jejich obavy nebo přání ohledně rozšíření?

- **Spolupráce s místními orgány:** Jaké jsou možnosti spolupráce s místními úřady nebo policií v rámci rozšíření projektu?

Doporučení

- **Zaměření na problémové oblasti:** Pokud analýza ukazuje na konkrétní oblasti s vysokou nehodovostí nebo nadměrnou rychlostí, mohlo by být rozšíření radarového systému do těchto oblastí prioritou.
- **Postupné rozšiřování:** Rozšíření může probíhat postupně, aby bylo možné sledovat jeho účinnost a přizpůsobit se měnícím se podmínkám a potřebám.
- **Zvážení modernizace technologie:** Moderní technologie mohou nabídnout lepší výkon a efektivitu.
- **Zapojení veřejnosti:** Aktivní komunikace s občany a získání jejich podpory pro rozšíření systému.

Při všech těchto krocích je důležité mít na paměti, že hlavním cílem projektu je zvýšení bezpečnosti a snížení rychlosti vozidel, a ekonomický přínos, ač důležitý, by neměl být jediným rozhodujícím faktorem.

4.8.6 Nehodovost

Analýza nehodovosti v Klatovech s důrazem na mírné zlepšení po instalaci měřičů rychlosti a s uvažováním o zmenšujícím se vlivu radarů na chování řidičů z dat poskytnutých Dopravním inspektorátem Policie ČR Klatovy:

1. **Rok 2018 (Před instalací měřičů rychlosti):** V tomto roce bylo zaznamenáno 297 dopravních nehod. Tato hodnota poskytuje základ pro porovnání s následujícími roky.
2. **Rok 2019 (Instalace měřičů rychlosti):** S instalací stacionárních měřičů rychlosti v roce 2019 došlo k mírnému poklesu nehod na 246. Tento pokles o 51 nehod ve srovnání s předchozím rokem lze interpretovat jako důkaz, že měřiče rychlosti měly pozitivní vliv na bezpečnost silničního provozu, ačkoli zlepšení není extrémně výrazné.

3. **Rok 2020:** V tomto roce bylo zaznamenáno 255 nehod, což představuje mírný nárůst. Tento nárůst může být připsán tomu, že počáteční preventivní efekt měřičů rychlosti začal postupně slábnout, přestože měřiče stále plnily svou bezpečnostní funkci.
4. **Rok 2021:** S 301 nehodami v tomto roce došlo k dalšímu nárůstu, což naznačuje, že i když měřiče rychlosti stále působí preventivně, jejich efekt se postupně snižuje a řidiči se na jejich přítomnost možná více adaptují.
5. **Rok 2022:** S 289 nehodami došlo k mírnému snížení ve srovnání s předchozím rokem. Toto snížení by mohlo naznačovat, že ačkoliv vliv měřičů rychlosti na chování řidičů kolísá, stále přispívají k zajištění větší bezpečnosti na silnicích.

Shrnutí a doporučení:

- **Dlouhodobý vliv měřičů rychlosti:** Zatímco instalace měřičů rychlosti v roce 2019 přinesla mírné zlepšení, je patrné, že jejich preventivní účinek není stálý a postupně se snižuje.
- **Potřeba dalších opatření:** K udržení a zvýšení bezpečnosti na silnicích by město mělo zvážit kombinaci různých opatření, jako jsou pravidelné kontroly, vzdělávací programy pro řidiče, a možná další technická vylepšení v dopravní infrastruktuře.
- **Neustálé monitorování a adaptace:** Je důležité neustále monitorovat dopravní situaci a přizpůsobovat bezpečnostní opatření aktuálním potřebám a vývoji situace.

Tento pohled naznačuje, že i když měřiče rychlosti měly určitý pozitivní vliv, je nutné neustále sledovat a přizpůsobovat bezpečnostní strategie, aby byla zajištěna co nejvyšší úroveň bezpečnosti silničního provozu.

5 Výsledky a diskuse

Diplomová práce byla zaměřena na hodnocení investice do vybudování stacionárních radarů na měření rychlosti ve městě Klatovy. Po pečlivém prostudování rozpočtu a hospodaření města, společně s provedením CBA (Cost-Benefit Analysis, tj. analýza nákladů a přínosů) analýzy, je možné dospět k závěru, že tato investice byla pro město užitečná. Hlavním cílem města nebylo získávání finančních prostředků do rozpočtu, ale zvýšení bezpečnosti občanů a snížení nehodovosti, přesto byl dosažen i ekonomický přínos, i když ne vysoký.

Umístění stacionárních radarů bylo zvoleno strategicky v místech s vyšším rizikem dopravních nehod, jako jsou oblasti u škol a míst s vysokou koncentrací obyvatel a pěšího provozu. Přítomnost radarů na těchto místech má za cíl snížit rychlost projíždějících vozidel, čímž se zvyšuje bezpečnost, zejména pro chodce. Tento efekt se neprojevuje pouze na místních obyvatelích, ale i na řidičích projíždějících městem, což celkově přispívá ke zklidnění dopravy.

V rámci práce je také navržena analýza zaměřená na možné úspory nákladů, které by mohly městu přinést další ekonomické výhody. Mezi tyto náklady patří výdaje na poštovní služby nebo náklady spojené s vandalismem a provozem samotných radarů. Dále jsou zde návrhy dvou scénářů možného rozšíření projektu. Tyto scénáře ukazují na potenciální zvýšení příjmů do městského rozpočtu, což však nebylo primárním záměrem města.

Pro hlubší pochopení vlivu radarů na město byly vedeny rozhovory s klíčovými osobami – místostarostou města Klatovy Ing. Václavem Chroustem a velitelem městské policie kpt. Bc. Lubošem Steinbachem. Rozhovory jsou v příloze této diplomové práce (příloha č. 3 a č. 4). Z obou rozhovorů vyplývá, že zavedení radarů pozitivně přispělo ke zvýšení bezpečnosti ve městě, k snížení počtu přestupků a celkově ke zklidnění dopravy. Místostarosta připomíná, že i když jsou radary efektivní, ideální by bylo, kdyby město k takovýmto opatřením nemuselo vůbec přistupovat.

Poslední dotazovanou skupinu byli samotní obyvatelé města Klatovy. Tito byli osloveni pomocí ankety, která je přílohou č. 5 této diplomové práce. Bylo osloveno 30 občanů města různého věku, pohlaví a vzdělání. Závěr ankety ukazuje, že obyvatelé města Klatovy obecně hodnotí instalaci stacionárních měřičů rychlosti pozitivně, přičemž zvláštní důraz je kladen na zvýšení bezpečnosti dětí. Toto pozitivní vnímání naznačuje, že měřiče rychlosti jsou efektivním nástrojem pro zlepšení silničního provozu a mají významný sociální dopad tím, že zvyšují pocit bezpečí mezi obyvateli. Výsledky také signalizují širokou podporu pro další bezpečnostní opatření, což je povzbuzující zjištění pro městské plánovače a rozhodovací orgány. Je však důležité neustále sledovat a hodnotit účinnost těchto měřičů rychlosti a přizpůsobovat městskou bezpečnostní strategii podle aktuálních potřeb a vývoje.

Tato diplomová práce tak přináší komplexní pohled na efektivitu a dopad stacionárních radarů v Klatovech, přičemž výsledky naznačují, že byla tato investice prospěšná jak z hlediska bezpečnosti, tak z hlediska ekonomického přínosu pro město.

6 Závěr

Cílem této diplomové práce bylo zhodnocení přínosu měření rychlosti na území obce Klatovy a jeho dopadu na příjmovou stranu rozpočtu města. Bylo dospěno k závěru, že tento investiční projekt byl úspěšný a splnil stanovené cíle města, a to důkladným výzkumem v oblasti hospodaření města a s použitím CBA analýzy.

Z výzkumu autora vyplynulo, že radarový systém měl zásadní pozitivní dopad na hospodaření města Klatovy. Zvýšené příjmy z pokut za dopravní přestupky, jako přímý důsledek fungování radarů, přispěly k nárůstu nedaňových příjmů města. Tento finanční přínos poskytl městu větší rozpočtovou flexibilitu a umožnil investice do dalších klíčových oblastí, jako je rozvoj infrastruktury, poskytování sociálních služeb a realizace environmentálních iniciativ.

Dalším významným zjištěním bylo, že kromě finančního přínosu přispěl radarový systém k výraznému zlepšení v oblasti bezpečnosti silničního provozu. Snížení počtu dopravních nehod a zvýšení bezpečnosti, zejména v oblastech s vyšším rizikem nehod, jako jsou školní zóny a frekventované ulice, představuje významný přínos pro město a jeho obyvatele. Kromě toho byl pozitivně ovlivněn i dopad na životní prostředí, neboť snížení rychlosti vozidel vede ke snížení emisí a hluku, což přispívá k lepšímu životnímu prostředí v městě.

Závěrem lze říct, že tato práce přináší cenný přehled o tom, jak efektivně lze využít moderní technologie, jako jsou radarové systémy, k dosažení pozitivních výsledků v oblastech veřejných financí, bezpečnosti silničního provozu a udržitelného rozvoje. Zjištění a doporučení z této práce mohou posloužit jako užitečný nástroj pro městské správce a rozhodovací procesy v jiných městech, která čelí podobným výzvám a hledají efektivní řešení pro zlepšení kvality života svých obyvatel. Cíle této práce byly naplněny.

7 Seznam použitých zdrojů

7.1 Literární zdroje

PROVAZNÍKOVÁ, R. *Financování měst, obcí a regionů*. Grada Publishing, 2015. ISBN 978-80-247-5608-8

KADERÁBKOVÁ, Jaroslava a Jitka PEKOVÁ. *Územní samospráva – udržitelný rozvoj a finance*. Vyd. 1. Praha: Wolters Kluwer Česká republika, 2012. ISBN 978-80-7357-910-4

PEKOVÁ, Jitka, Jaroslav PILNÝ a Marek JETMAR. *Veřejný sektor – řízení a financování*. Vyd. 1. Praha: Wolters Kluwer Česká republika, 2012. ISBN 978-80-7357-936-4

HORZINKOVÁ, Eva a Vladimír NOVOTNÝ. *Základy organizace veřejné správy v ČR*. 3. upr. vyd. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2013. ISBN 978-80-7380-459-6

MIKUŠOVÁ MERIČKOVÁ, Beáta a Jan STEJSKAL. *Teorie a praxe veřejné ekonomiky*. Vyd. 1. Praha: Wolters Kluwer Česká republika, 2014. ISBN 978-80-7478-526-9

MAAYTOVÁ, Alena, František OCHRANA a Jan PAVEL. *Veřejné finance v teorii a praxi*. Vyd. 1. Praha: Grada Publishing, 2015. ISBN 978-80-247-5561-8

PEKOVÁ, Jitka, Marek JETMAR a Petr TOTH. *Veřejný sektor, teorie a praxe v ČR*. Vyd. 1. Praha: Wolters Kluwer Česká republika, 2019. ISBN 978-80-7598-209-4

VOJTÍŠKOVÁ, Miroslava, *Rozpočtové hospodaření pro zastupitele obcí*, 2018, Institut pro veřejnou správu

PROVAZNÍKOVÁ, R., SEDLÁČKOVÁ O. *Financování měst, obcí a regionů: Teorie a praxe*, 2. rozšířené vydání, Praha, Grada 2009 ISBN 978-80-247-2789-9

PEKOVÁ, Jitka, *Veřejné finance Teorie a praxe v ČR*, Praha, 2011, Wolters Kluwer, ISBN:978-80-7357-698-1,

KUBÁTOVÁ, Květa: *Daňová teorie a politika*, 7. aktualizované vydání, Wolters Kluwer Praha, 2018, ISBN978-80-7598-165-3

FOTR, Jiří, SOUČEK, Ivan: *Investiční rozhodování a řízení projektů*, Grada Praha ,2011, ISBN: 978-80-247-3293-0

HARVÁNEK, Jaromír, a kol. *Teorie práva*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2008. 501 s. ISBN 978-80-7380-104-5, s. 24.

TUREČEK, Jaroslav: *Policejní technika*. 1. vyd. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2008. 316 s. ISBN 978-80-7380-119-9

CHMELA, David: *Autoškola 2023 CZ*, Praha 2023, ISBN 9788026446132

7.2 Legislativní zdroje

Zákon č. 565/1990 Sb., o místních poplatcích, Sbírka zákonů 28. prosince 1990 [online]. [cit. 2023-08-14].

Dostupný také z: https://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=565/1990&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy

Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), Sbírka zákonů 19. 10. 2000 [online]. [cit. 2023-08-14].

Dostupný také z: https://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=361/2000&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy

Ústavní zákon č. 1/1993 Sb., ve znění ústavního zákona č. 347/1997 Sb., 300/2000 Sb., 448/2001 Sb., 395/2001 Sb., 515/2002 Sb., 319/2009 Sb., 71/2012 Sb. a 98/2013 Sb., jako součást ústavního pořádku České republiky (Ústava České republiky) dne 16. prosince 1992 [online]. [cit. 2023-02-22].

Dostupný také z: <https://www.psp.cz/docs/laws/constitution.html>

Ústavní zákon č. 2/1993 Sb., ve znění ústavního zákona č. 162/1998 Sb. a ústavního zákona č. 295/2021 Sb., jako součást ústavního pořádku (Listina základních práv a svobod) České republiky ze dne 16. prosince 1992 [online]. [cit. 2023-02-22]. Dostupný také z: <https://www.psp.cz/docs/laws/listina.html>

Zákon č. 128/2000 Sb., o obcích (obecní zřízení), Sbírka zákonů 15. 5. 2000, [online]. 2022 [cit. 2023-02-22].

Dostupný také z: https://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=128/2000&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy

Zákon č. 565/1990 Sb. o místních poplatcích, Sbírka zákonů 28. prosince 1990

Dostupný také z: https://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=565/1990&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy

Zákon č. 338/1992 Sb. o dani z nemovitých věcí, Sbírka zákonů 4. května 1990

Dostupný také z: https://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=338/1992&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy

7.3 Internetové zdroje

Ministerstvo pro místní rozvoj – Metodická příručka Analýza nákladů a přínosů, Ing. Patrik Sieber, 2004 Analýza nákladů a přínosů – Cost Benefit Analysis – CBA (sieber-uchytil.cz)

Ministerstvo financí ČR. Pokyn k postupu podle vyhlášky MF č. 412/2021 Sb., o rozpočtové skladbě, ve znění vyhlášky č. 402/2022 Sb. (verze od 1. 1. 2023) [online]. 2023 [cit. 2023-10-09]. https://www.mfcr.cz/assets/cs/media/2023-01-01_Pokyn-k-vyhlasce-c-412-2021-Sb-o-rozpoctove-skladbe-od-01-01-2023_v02.pdf

<https://klatovsky.denik.cz/zlociny-a-soudy/kamery-zaznamenaly-temer-tisic-prestupku-jeden-z-ridicu-jel-mestem-111-km-h-20190220.html>

<https://www.databaze-strategie.cz/cz/klatovy/strategie/strategie-rozvoje-mesta-klatovy-2017-2025?typ=odpovednost>

<https://www.klatovy.cz/mukt/>

Dotace EU – Analýza nákladů a přínosů (CBA)

<https://www.bing.com/ck/a?!&&p=fbbcf916eafa9860JmltdHM9MTcwMDk1NjgwMCZpZ3VpZD0xMDAyOWM3My00Mjk2LTZiNGUtMTk4OC05MjEwNDNkMzZhYjMmaW5zaWQ9NTM2NQ&ptn=3&ver=2&hsh=3&fclid=10029c73-4296-6b4e-1988-921043d36ab3&psq=investi%20c4%8dn%20c3%ad+z%20c3%a1m%20c4%9br+municipalit+co+to+je&u=a1aHR0cHM6Ly93d3cubW1yLmN6L2NzL21pY3Jvc2l0ZXMvaXNwei9vLW5pcC9rLWNlbXUtc2xvdXpp&ntb=1>

<https://www.bing.com/ck/a?!&&p=43bd87d98be4257dJmltdHM9MTcwMDk1NjgwMCZpZ3VpZD0xMDAyOWM3My00Mjk2LTZiNGUtMTk4OC05MjEwNDNkMzZhYjMmaW5zaWQ9NTIyMA&ptn=3&ver=2&hsh=3&fclid=10029c73-4296-6b4e-1988-921043d36ab3&psq=popis+rozpo%20c4%8dtu+obce+obecn%20c4%9b&u=a1aHR0cHM6Ly93d3cubW1yLmN6L2NzL21pY3Jvc2l0ZXMvaXNwei9vLW5pcC9rLWNlbXUtc2xvdXpp&ntb=1>

Pravni_nauka_I_-_Prameny_prava__tvorba_prava.pdf (muni.cz)

Český statistický úřad | ČSÚ (czso.cz)

<https://www.bing.com/ck/a?!&&p=898debbbe142fb64JmltdHM9MTcwMDk1NjgwMCZpZ3VpZD0xMDAyOWM3My00Mjk2LTZiNGUtMTk4OC05MjEwNDNkMzZhYjMmaW5zaWQ9NTE5Mg&ptn=3&ver=2&hsh=3&fclid=10029c73-4296-6b4e-1988-921043d36ab3&psq=m%20c4%9bstsk%20c3%a1+policie+klatovy&u=a1aHR0cHM6Ly93d3cubW1yLmN6L2NzL21pY3Jvc2l0ZXMvaXNwei9vLW5pcC9rLWNlbXUtc2xvdXpp&ntb=1>

<https://www.bing.com/ck/a?!&&p=bcf301c4b4e425ddJmltdHM9MTcwMDk1NjgwMCZpZ3VpZD0xMDAyOWM3My00Mjk2LTZiNGUtMTk4OC05MjEwNDNkMzZhYjMmaW5zaWQ9NTE4OA&ptn=3&ver=2&hsh=3&fclid=10029c73-4296-6b4e-1988-921043d36ab3&psq=kde+je+pops%20c3%a1na+%20c4%8dinnost+starosty+a+m%20c3%adstost>

arost%c5%af&u=a1aHR0cHM6Ly9tb2Rlcm5pb2JlYy5jei9wb3N0YXZlbnktYS1wcmF2b21vY2ktbWlzdG9zdGFybn3N0eS8&ntb=1

Základní finanční ukazatele – čtvrtletní – Metodika | ČSÚ (czso.cz)

2022-rozpocet-schvaleny.pdf (klatovy.cz)

<https://www.dotaceeu.cz>

<https://is.muni.cz>

<https://moderniobec.cz>

www.policie.cz

www.mvcr.cz

www.mpsv.cz

7.4 Ostatní zdroje

Projektová dokumentace města Klatovy – Vybudování stacionárních měřičů rychlosti

Rozpočet města Klatovy

Statistika nehodovosti zpracovaná Dopravním inspektorátem PČR Klatovy

Statistické výkazy zpracovaných přestupků Odboru dopravy MěÚ Klatovy

8 Seznam obrázků, tabulek, grafů a zkratk

8.1 Seznam obrázků

Obrázek č. 1 Obecní rozpočet

Obrázek č. 2 Členění územních samosprávných celků

Obrázek č. 3 Veřejné příjmy

Obrázek č. 4 Nedaňové příjmy

Obrázek č. 5 Členění transferů

Obrázek č. 6 Stacionární radar na Plánické ulici v Klatovech

Obrázek č. 7 Stacionární radar na Domažlické ulici v Klatovech

8.2 Seznam tabulek

Tabulka č. 1 Základní hospodářské ukazatele

Tabulka č. 2 Stav podniků podle odvětví činnosti ke dni 31.12. 2022

Tabulka č. 3 Náklady – Stacionární radary

Tabulka č. 4 Počet přestupků

8.3 Seznam použitých zkratk

CBA – Cost-Benefit Analysis (analýza nákladů a přínosů)

ČNB – Česká národní banka

ČR – Česká republika

ČSÚ – Český statistický úřad

DIČ – Daňové identifikační číslo

DPH – Daň z přidané hodnoty

EIA – Environmentální dopadová analýza

GDPR – Obecné nařízení o ochraně osobních údajů

GDPR – Obecné nařízení o ochraně údajů

IČO – Identifikační číslo organizace

Kč – Koruna česká

MHD – Městská hromadná doprava

MMR ČR – Ministerstvo pro místní rozvoj České republiky

MSMT ČR – Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy České republiky

MV ČR – Ministerstvo vnitra České republiky

MZV ČR – Ministerstvo zahraničních věcí České republiky

MŽP ČR – Ministerstvo životního prostředí České republiky

NOZ – Nový občanský zákoník

NPV – Čistá současná hodnota

OZ – Občanský zákoník

RZ – Registrační značka (vozidla)

RZ – Registrační značka vozidla

SZIF – Státní zemědělský intervenční fond




ZDPH – Zákon o dani z přidané hodnoty

ZP – Zákoník práce

Přílohy

Příloha č. 1	Meteorologické měření – Ramet
Příloha č. 2	Výzva provozovateli motorového vozidla
Příloha č. 3	Rozhovor – místostarosta Ing. Václav Chroust
Příloha č. 4	Rozhovor – velitel městské policie kpt. Bc. Luboš Steinbach
Příloha č. 5	Anketa s obyvateli města Klatovy

Příloha č. 1

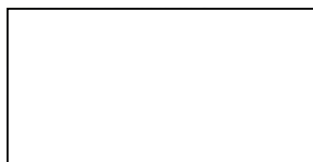
AMS K22	
Autorizované metrologické středisko	RAMET a.s., Letecká 1110, 686 04 KUNOVICE
OVĚŘOVACÍ LIST č. 178/22	
DATUM VYDÁNÍ: 11.10.2022	
Počet: stran:1, listů:1	
	
Ing. Viktor Lokaj vedoucí AMS K22, 0116-CR-0953-15	razítko AMS K22
1. VLASTNÍK MĚŘIDLA:	Město Klatovy
2. NÁZEV A TYP MĚŘIDLA:	Silniční rychloměr RAMER10 T
2.1 Výrobní číslo měřidla:	18/0710
2.2 Výrobní číslo senzoru:	18/1244
2.3 Rozsah měření:	20 až 250 km/h
2.4 Výrobce:	RAMET a.s. Kunovice
2.5 Rok výroby:	2018
2.6 Výrobní čísla schválených skříní:	18/0064 ul. U Čedíku, p.č. 3228/14, Klatovy 18/0065 ul. Domažlická, p.č. 4003/1, Klatovy 18/0066 ul. 5. května, p.č. 3475/34, Klatovy 18/0067 ul. Plánická, p.č. 3792/94, Klatovy
3. POUŽITÉ ETALONY A MĚŘIDLA S NÁVAZNOSTÍ NA STÁTNI ETALONY PŘÍSLUŠNÉ JEDNOTKY	
3.1 Etalonový rychloměr R306102N v.č. 001, kalibrační list ČMI 8012-KL-50326-22, dat. kalibrace 29.9.2022	
3.2 Mikrovlnný čítač HP 5352B v.č. 3049A01166, kalibrační list ČMI 1013-KL-40020-21, dat. kalibrace 3.8.2021	
3.3 Simulátor VFM R314415N v.č. 11/0001, kalibrační list RAMET 202200147, dat. kalibrace 6.10.2022	
4. MĚŘIDLO BYLO ZKOUŠENO:	na základě požadavků <i>Opatření obecné povahy číslo 0111-OOP-C005-09</i> podle metrologickýcht předpisů MP01-MP10 a na základě Rozhodnutí o udělení autorizace 38/2000 ze dne 21.12.2000
5. PODMÍNKY MĚŘENÍ:	podle požadavků <i>Opatření obecné povahy číslo 0111-OOP-C005-09</i> teplota v laboratoři (23 ± 3) °C, rel. vlhkost vzduchu max. 75 %
6. VÝSLEDEK ZKOUŠKY:	Provedené zkoušky měřidla prokázaly, že předložený silniční rychloměr má požadované metrologické vlastnosti (viz. Certifikát o schválení typu stanoveného měřidla se značkou schválení typu TCM 162/10-4724). Závěr: Rychloměr byl jako stanovené měřidlo ověřen a splňuje požadavky stanovené <i>Opatřením obecné povahy číslo 0111-OOP-C005-09</i> . Lze jej používat k měření rychlosti za dodržování Návodu k obsluze.
7. ZPŮSOB VYZNAČENÍ OVĚŘENÍ NA MĚŘIDLE:	úřední značky umístěné na místech uvedených v certifikátu o schválení typu stanoveného měřidla viz bod 6.
8. PLATNOST OVĚŘENÍ:	podle §7 odstavec 1 Vyhlášky MPO č. 262/2000 Sb. v platném znění. Ověření zaniká v případech uvedených v §7, odstavec 2 této vyhlášky. Doba platnosti ověření 1 rok podle Vyhlášky 345/2002 Sb. v platném znění. Konec platnosti ověření dne 10.10.2023
9. OVĚŘENÍ PROVEDL: Tomáš Foltýn CZ 1172/2011	DATUM ZKOUŠKY: 11.10.2022
	
Tento ověřovací list nesmí být bez písemného souhlasu ověřující laboratoře rozmnožován jinak, než celý.	

Příloha č. 2

Městský úřad Klatovy

**Odbor dopravy-dopravní úřad
pracoviště Mayerova 130**

Č.j.: OD/12314/19/RAD Faa
Spis. zn.: OD/11625/19
Č. ev.: 2019/001179
Vyřizuje: Mgr. Antonín Faul
Tel.: 376 347 486
E-mail: afaul@mukt.cz



Datum: 26.09.2019

V Ý Z V A **provozovateli motorového vozidla**

Městský úřad Klatovy, Odbor dopravy, jako věcně a místně příslušný správní orgán podle ustanovení § 124 odst. 5 písm. j) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o silničním provozu“) a podle ustanovení § 62 odst. 1 zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o odpovědnosti za přestupky“),

v y z ý v á,

provozovatele vozidla registrační značky , kterým je

(provozovatel)

k uhrazení částky: **800,- Kč**

(slovy: osm set korun českých).

Určená částka je splatná do 15 dnů (patnácti dnů) ode dne doručení této výzvy, přičemž věnujte pozornost tomu, aby byla v uvedené lhůtě tato částka připsána na účet Města Klatovy, vedeného u České spořitelny, a.s., popřípadě složena v hotovosti na pokladně Městského úřadu Klatovy, u platby uvádějte jméno plátce a variabilní symbol.

Číslo účtu: 5590382389/0800

Variabilní symbol: 6630001261

Městský úřad Klatovy, Odbor dopravy, obdržel dne 17.09.2019 od Městské policie Klatovy oznámení, že automatizovaným technickým prostředkem RAMER10 T/18/0710, používaným bez obsluhy při dohledu na bezpečnost provozu na pozemních komunikacích bylo zjištěno, že dne 16.09.2019 v 15:28 hodin na pozemní komunikaci v obci Klatovy, ul. 5. května p.č. 3475/34 ve směru jízdy od obce Malá Víska do centra obce, byla vozidlu RZ řízenému blíže neustanoveným řidičem, naměřena okamžitá rychlost ve výši 72 km/h. Ve prospěch řidiče byla odečtena možná odchylka měřiče 3 km/h při naměřené rychlosti vozidla do 100 km/h nebo 3 % při naměřené rychlosti vozidla nad 100 km/h, naměřená rychlost po odečtu odchylky činí 69 km/h. Blíže neustanovený řidič motorového vozidla RZ překročil nejvyšší dovolenou rychlost jízdy 50 km/h o 19 km/h, čímž porušil ustanovení § 18 odst. 4 zákona o silničním provozu a dopustil se přestupku dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. f) bod 4 zákona o silničním provozu. Podle registru silničních vozidel jste byl(a) ke dni spáchání přestupku provozovatelem vozidla registrační značky 6P73007.

Podle ustanovení § 10 odst. 3 zákona o silničním provozu je Vám jako provozovateli tohoto vozidla uložena povinnost zajistit, aby při užití Vašeho vozidla na pozemní komunikaci byly dodržovány povinnosti řidiče a pravidla provozu na pozemních komunikacích stanovená tímto zákonem.

Výše uvedené jednání spočívající v porušení pravidel provozu na pozemních komunikacích vykazuje znaky přestupku podle zákona o silničním provozu; toto porušení pravidel nemělo za následek dopravní nehodu a bylo zjištěno automatizovaným technickým prostředkem používaným bez obsluhy při dohledu na bezpečnost provozu na pozemních komunikacích. Vzhledem k tomu, že přestupek lze v souladu s právním předpisem projednat příkazem na místě, a jak je výše uvedeno, jsou splněny i ostatní podmínky zvláštního postupu správního orgánu pro uplatnění objektivní odpovědnosti provozovatele vozidla (§ 125h odst. 2 zákona o silničním provozu), je určení částky ve výši 800,- Kč podle ustanovení § 125h odst. 1 zákona o silničním provozu oprávněné a právně podložené.

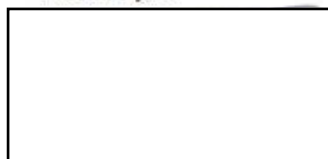
P o u č e n í

Zaplacením určené částky podle této výzvy správní orgán v souladu s ustanovením § 125h odst. 5 zákona o silničním provozu, **věc týkající se výše uvedeného přestupku** podle ustanovení § 76 odst. 1 písm. a) zákona o odpovědnosti za přestupky **odloží**. V případě **včasného** uhrazení určené částky a následného odložení věci, nebude dále proti Vám ani proti skutečnému řidiči vozidla vedeno žádné další správní řízení, ani nebudou zaznamenány body.

V době splatnosti, uvedeně výše, můžete namísto zaplacení určené částky písemně oznámit správnímu orgánu osobu řidiče (tj. jeho jméno, příjmení, datum narození nebo rodné číslo, místo trvalého pobytu, případně též adresu pro doručování), která v inkriminovaném čase skutečně řídila Vámi provozované vozidlo. Sdělení totožnosti řidiče se považuje za podání vysvětlení (viz. § 125h odst. 6 zákona o silničním provozu). V tomto případě Městský úřad Klatovy jako příslušný správní orgán povede ve věci výše uvedeného přestupku přestupkové řízení s osobou řidiče. **V případě, že uvedený řidič bude nekontaktní nebo se mu nepodaří přestupek prokázat, bude s Vámi jako s provozovatelem vozidla zahájeno řízení o přestupku provozovatele vozidla.**

Neuhradíte-li určenou částku, anebo nevyužijete-li práva písemně sdělit údaje o totožnosti řidiče vozidla v době spáchání přestupku, Městský úřad Klatovy, jako příslušný správní orgán zahájí řízení o přestupku provozovatele vozidla dle § 125f odst. 1 zákona o silničním provozu.

Bude-li určená částka uhrazena po dni splatnosti, Městský úřad Klatovy ji bezodkladně vrátí (viz. § 125h odst. 7 zákona o silničním provozu) a zahájí řízení o přestupku provozovatele vozidla, jak je uvedeno výše.



Mgr. Antonín Faul
Oprávněná úřední osoba

Příloha
Tiskopis k podání vysvětlení

**V případě, že určenou částku z výzvy uhradíte,
tiskopis již nevyplňujte a nezasílejte!**

Adresát:

Městský úřad Klatovy
Odbor dopravy
náměstí míru 62,
339 01 Klatovy

Ke spis. zn.: OD/11625/19 / Faa
Evidenční číslo: 2019/001179

PODÁNÍ VYSVĚTLENÍ (odpovědní tiskopis)

K Vaší výzvě k podání vysvětlení ve věci určení totožnosti řidiče vozidla registrační zn. **6P73007**, který **dne 16.09.2019 v 15:28 hodin** řídil předmětné vozidlo na pozemní komunikaci **v obci Klatovy, ul. 5. května p.č. 3475/34 ve směru jízdy od obce Malá Víska do centra obce**, přičemž měl překročit nejvyšší dovolenou rychlost, sděluji jako provozovatel uvedeného vozidla následující **údaje o řidiči**:

Jméno a příjmení řidiče:

Datum narození:

Trvalý pobyt:

Adresa pro doručování:
(pokud je odlišná od trvalého pobytu).

Telefon, popř. e-mail:
(nepovinný údaj)

Jiné skutečnosti, které chci k věci sdělit:
.....
.....

Odesílatel (provozovatel vozidla):

LA MEDICA CZ s.r.o., IČ: 1963503, Janovice nad Úhlavou Spůle 77, Spůle, 34021 Janovice nad Úhlavou

Prohlašuji, že výše uvedené údaje jsou pravdivé.

V dne

.....
Podpis, případně otisk razítka

Příloha č. 3

Rozhovor – místostarosta města Klatovy Ing. Václav CHROUST

Pokud mám odpovědět za sebe, jako člověk, který se podílel na rozhodnutí o instalaci radarů, tak:

1. *"Nyní, když jsou stacionární radary v Klatovech již nějakou dobu v provozu, můžete shrnout, jaké byly hlavní motivace a cíle pro jejich instalaci?"*

Hlavní motivací bylo zvýšit bezpečnost konkrétních komunikací ve městě. Vytipovány byly ty, kde docházelo k častému překročení rychlosti.

2. *"Jaký finanční přínos již radary přinesly do rozpočtu města? Splnily vaše očekávání v této oblasti?"*

Ano, splnily. Finanční přínos města radary přinesly, avšak důležitější je pro nás naplnění cíle ohledně bezpečnosti.

3. *"Jak se od instalace radarů změnila bezpečnostní situace na silnicích v Klatovech? Zaznamenali jste pokles nehod nebo přestupků?"*

Ano, došlo k postupnému snížení jak nehod, tak i přestupků. Radary fungují jako prevence.

4. *"Jaká byla reakce občanů Klatov na instalaci těchto radarů? Setkali jste se s nějakými specifickými názory nebo zpětnými vazbami?"*

Reakce občanů byla v zásadě příznivá.

5. *"Nyní, po určité době provozu, jak hodnotíte úspěšnost tohoto projektu? Máte v plánu další rozvoj nebo úpravy související s těmito zařízeními?"*

Projekt považuji za úspěšný, zatím za dostatečný, co se míst umístění radarů týče.

6. *"Pozorovali jste nějaké významné změny v chování řidičů od doby, co byly radary instalovány? Jak se to projevuje v každodenním provozu?"*

Ano, myslíme si, že radary působí. Více Vám k tomuto sdělí velitel městské policie.

7. *"Jak si Klatovy stojí v porovnání s jinými městy, která mají podobné systémy? Můžete identifikovat nějaké klíčové rozdíly nebo podobnosti?"*

Toto porovnání nemám k dispozici.

8. *"Jak je zajištěna transparentnost ve správě a využití finančních prostředků získaných z radarů? Jak komunikujete tuto informaci s veřejností?"*

Získané prostředky jsou součástí rozpočtu odboru dopravy, pracujeme s nimi transparentně stejně jako se všemi jinými prostředky. Do oblasti opravy, údržby, rekonstrukcí komunikací jdou prostředky mnohonásobně vyšší, než jsou vybrané "pokuty z činnosti radaru."

9. *"Ohlédněte se zpět na proces rozhodování – byly zváženy nějaké alternativy k radarům? Jaké zkušenosti a poznatky byly klíčové pro rozhodnutí jít touto cestou?"*

Tehdy nám připadalo, že informativní radary (bez pokut) nejsou dostačující. Po instalaci současných radarů jsme zaznamenali četné překročení rychlosti (max. asi 111 Km/h), radary a jejich existence (a činnost) vedly k tomu, že si řidiči (asi i pod obavou z finančního postihu více uvědomili, kde jedou ...)

10. *"Jaké jsou vaše osobní postřehy a reflexe po zavedení tohoto systému? Jak se vaše původní vize odráží v současných výsledcích a co očekáváte do budoucna?"*

Přál bych si, abychom radary mít nemuseli, ale realita je jiná.

Přeji Vám hezký den.

Václav Chroust

Příloha č. 4

Rozhovor – velitel Městské policie Klatovy **kpt. Bc. Luboš Steinbach**

1. Jaké změny jste si všimli od zavedení radarů v Klatovech?"

Místní řidiči (znají stanoviště radarů) jezdí v daných úsecích měření podle pravidel a snaží se dodržovat předepsanou rychlost.

2. "Pomohly radary snížit nehody nebo přestupky v Klatovech?"

Nehodovost v daných úsecích měření nám není známa a přestupky se o dost snížily.

3. "Jak radary ovlivnily vaši denní práci v městské policii?"

Vyhodnocování vozidel, které překročily povolenou rychlost je časově náročné. Městská policie má vyhrazeného pracovníka.

4. "Jak lidé v Klatovech reagují na radarový systém?"

Myslím, že dost pozitivně a to tím, že řidiči na daných místech měření dodržují rychlost. Existují návrhy od obyvatel na rozšíření radarových stanovišť.

5. Bylo nutné navýšit personální stav?"

U městské policie Klatovy nebylo třeba navyšovat stavy, ale na Odboru dopravy MěÚ Klatovy se přijali další zpracovatelé dopravních přestupků.

6. "S čím jste měli nejvíce problémů při práci s radarovými systémy?"

S vyhodnocováním daných snímků vozidel, které překročily povolenou rychlost, je časově dost náročné. Každý rok se posílá radar na kalibraci do rev. fa. Brno.

7. "Plánujete v budoucnu nějaké změny nebo rozšíření radarového systému?"

Zatím neplánujeme, ale v budoucnu se mohou rozšířit. V městě je dost míst, kde řidiči povolenou rychlost překračují. Pokud bude přidán tak až podle situace obchvat" Klatov.

8. "Jaký je váš osobní názor na efektivitu radarů v Klatovech?"

Myslím, že radary splnily svůj účel, zpomalení, zklidnění dopravy.

9. *"Myslíte, že radarový systém má vliv na chování řidičů ve městě?"*

Myslím, že radary splnily svůj účel, zpomalení, zklidnění dopravy.

10. *"Jakou formu zpětné vazby nejčastěji dostáváte od veřejnosti ohledně radarů?"*

Oficiálně žádnou. Většina obyvatel kladné hodnocení, negativní hodnocení je od postihovaných řidičů.

kpt. Bc. Luboš Steinbach

Příloha č. 5

ANKETA:

Bylo osloveno 30 respondentů pro anketu týkající se spokojenosti s měřiči rychlosti ve městě Klatovy:

1. **Jan Novák, 28 let, muž, vysokoškolské vzdělání:**
 - Hodnocení měřičů: Velmi pozitivní
 - Pocit větší bezpečnosti: Ano
 - Přínos pro bezpečnost dětí: Ano
 - Snížení agresivity/rychlosti: Ano
 - Návrhy na zlepšení: Lepší osvětlení silnic
2. **Eva Dvořáková, 35 let, žena, střední vzdělání s maturitou:**
 - Hodnocení měřičů: Spíše pozitivní
 - Pocit větší bezpečnosti: Ano
 - Přínos pro bezpečnost dětí: Ano
 - Snížení agresivity/rychlosti: Ne
 - Návrhy na zlepšení: Více přechodů pro chodce
3. **Petr Svoboda, 55 let, muž, střední vzdělání bez maturity:**
 - Hodnocení měřičů: Neutrální
 - Pocit větší bezpečnosti: Ne
 - Přínos pro bezpečnost dětí: Ano
 - Snížení agresivity/rychlosti: Ano
 - Návrhy na zlepšení: Další měřiče rychlosti
4. **Jana Horáková, 47 let, žena, střední vzdělání s maturitou:**
 - Hodnocení měřičů: Velmi pozitivní
 - Pocit větší bezpečnosti: Ano
 - Přínos pro bezpečnost dětí: Ano
 - Snížení agresivity/rychlosti: Ano
 - Návrhy na zlepšení: Vzdělávací programy
5. **Martin Pospíšil, 30 let, muž, vysokoškolské vzdělání:**
 - Hodnocení měřičů: Spíše pozitivní
 - Pocit větší bezpečnosti: Ano
 - Přínos pro bezpečnost dětí: Ne
 - Snížení agresivity/rychlosti: Ano
 - Návrhy na zlepšení: Jiné/nemají návrh

6. **Lucie Novotná, 22 let, žena, střední vzdělání bez maturity:**
- Hodnocení měřičů: Velmi pozitivní
 - Pocit větší bezpečnosti: Ano
 - Přínos pro bezpečnost dětí: Ano
 - Snížení agresivity/rychlosti: Ne
 - Návrhy na zlepšení: Lepší osvětlení silnic
7. **Radek Vlček, 60 let, muž, základní vzdělání:**
- Hodnocení měřičů: Spíše negativní
 - Pocit větší bezpečnosti: Ne
 - Přínos pro bezpečnost dětí: Ano
 - Snížení agresivity/rychlosti: Ano
 - Návrhy na zlepšení: Další měřiče rychlosti
8. **Barbora Křížová, 50 let, žena, vysokoškolské vzdělání:**
- Hodnocení měřičů: Neutrální
 - Pocit větší bezpečnosti: Ne
 - Přínos pro bezpečnost dětí: Ne
 - Snížení agresivity/rychlosti: Ne
 - Návrhy na zlepšení: Více přechodů pro chodce
9. **Josef Beneš, 44 let, muž, střední vzdělání s maturitou:**
- Hodnocení měřičů: Velmi pozitivní
 - Pocit větší bezpečnosti: Ano
 - Přínos pro bezpečnost dětí: Ano
 - Snížení agresivity/rychlosti: Ano
 - Návrhy na zlepšení: Lepší osvětlení silnic
10. **Hana Marešová, 32 let, žena, střední vzdělání bez maturity:**
- Hodnocení měřičů: Spíše pozitivní
 - Pocit větší bezpečnosti: Ano
 - Přínos pro bezpečnost dětí: Ne
 - Snížení agresivity/rychlosti: Ne
 - Návrhy na zlepšení: Jiné/nemají návrh
11. **Ondřej Vrána, 41 let, muž, základní vzdělání:**
- Hodnocení měřičů: Spíše pozitivní
 - Pocit větší bezpečnosti: Ano
 - Přínos pro bezpečnost dětí: Ano
 - Snížení agresivity/rychlosti: Ano
 - Návrhy na zlepšení: Více přechodů pro chodce
12. **Tereza Svobodová, 26 let, žena, vysokoškolské vzdělání:**
- Hodnocení měřičů: Velmi pozitivní
 - Pocit větší bezpečnosti: Ano
 - Přínos pro bezpečnost dětí: Ano
 - Snížení agresivity/rychlosti: Ne
 - Návrhy na zlepšení: Vzdělávací programy

13. Miroslav Janda, 49 let, muž, střední vzdělání s maturitou:

- Hodnocení měřičů: Neutrální
- Pocit větší bezpečnosti: Ne
- Přínos pro bezpečnost dětí: Ano
- Snížení agresivity/rychlosti: Ano
- Návrhy na zlepšení: Další měřiče rychlosti

14. Karolína Pešková, 37 let, žena, střední vzdělání bez maturity:

- Hodnocení měřičů: Spíše negativní
- Pocit větší bezpečnosti: Ne
- Přínos pro bezpečnost dětí: Ne
- Snížení agresivity/rychlosti: Ne
- Návrhy na zlepšení: Jiné/nemají návrh

15. Lukáš Novotný, 31 let, muž, vysokoškolské vzdělání:

- Hodnocení měřičů: Velmi pozitivní
- Pocit větší bezpečnosti: Ano
- Přínos pro bezpečnost dětí: Ano
- Snížení agresivity/rychlosti: Ano
- Návrhy na zlepšení: Lepší osvětlení silnic

16. Veronika Kubišová, 52 let, žena, střední vzdělání s maturitou:

- Hodnocení měřičů: Spíše pozitivní
- Pocit větší bezpečnosti: Ano
- Přínos pro bezpečnost dětí: Ano
- Snížení agresivity/rychlosti: Ne
- Návrhy na zlepšení: Více přechodů pro chodce

17. David Procházka, 63 let, muž, základní vzdělání:

- Hodnocení měřičů: Neutrální
- Pocit větší bezpečnosti: Ne
- Přínos pro bezpečnost dětí: Ne
- Snížení agresivity/rychlosti: Ano
- Návrhy na zlepšení: Jiné/nemají návrh

18. Marie Dostálová, 24 let, žena, vysokoškolské vzdělání:

- Hodnocení měřičů: Velmi negativní
- Pocit větší bezpečnosti: Ne
- Přínos pro bezpečnost dětí: Ne
- Snížení agresivity/rychlosti: Ne
- Návrhy na zlepšení: Další měřiče rychlosti

19. Jaroslav Černý, 46 let, muž, střední vzdělání bez maturity:

- Hodnocení měřičů: Spíše pozitivní
- Pocit větší bezpečnosti: Ano
- Přínos pro bezpečnost dětí: Ano
- Snížení agresivity/rychlosti: Ano
- Návrhy na zlepšení: Vzdělávací programy

20. Kristýna Jelínková, 39 let, žena, střední vzdělání s maturitou:

- Hodnocení měřičů: Neutrální
- Pocit větší bezpečnosti: Ne
- Přínos pro bezpečnost dětí: Ne
- Snížení agresivity/rychlosti: Ne
- Návrhy na zlepšení: Lepší osvětlení silnic

21. Tomáš Vlček, 34 let, muž, vysokoškolské vzdělání:

- Hodnocení měřičů: Velmi pozitivní
- Pocit větší bezpečnosti: Ano
- Přínos pro bezpečnost dětí: Ano
- Snížení agresivity/rychlosti: Ano
- Návrhy na zlepšení: Jiné/nemají návrh

22. Alena Nováková, 48 let, žena, základní vzdělání:

- Hodnocení měřičů: Spíše negativní
- Pocit větší bezpečnosti: Ne
- Přínos pro bezpečnost dětí: Ano
- Snížení agresivity/rychlosti: Ne
- Návrhy na zlepšení: Další měřiče rychlosti

23. Milan Šťastný, 56 let, muž, střední vzdělání bez maturity:

- Hodnocení měřičů: Velmi pozitivní
- Pocit větší bezpečnosti: Ano
- Přínos pro bezpečnost dětí: Ano
- Snížení agresivity/rychlosti: Ano
- Návrhy na zlepšení: Více přechodů pro chodce

24. Sandra Pospíšilová, 27 let, žena, vysokoškolské vzdělání:

- Hodnocení měřičů: Spíše pozitivní
- Pocit větší bezpečnosti: Ano
- Přínos pro bezpečnost dětí: Ne
- Snížení agresivity/rychlosti: Ano
- Návrhy na zlepšení: Lepší osvětlení silnic

25. Vladimír Kopecký, 66 let, muž, střední vzdělání s maturitou:

- Hodnocení měřičů: Neutrální
- Pocit větší bezpečnosti: Ne
- Přínos pro bezpečnost dětí: Ne
- Snížení agresivity/rychlosti: Ne
- Návrhy na zlepšení: Vzdělávací programy

26. Blanka Vrbová, 43 let, žena, základní vzdělání:

- Hodnocení měřičů: Spíše pozitivní
- Pocit větší bezpečnosti: Ano
- Přínos pro bezpečnost dětí: Ano
- Snížení agresivity/rychlosti: Ano

27. Michal Šimek, 39 let, muž, vysokoškolské vzdělání:

- Hodnocení měřičů: Spíše pozitivní
- Pocit větší bezpečnosti: Ano
- Přínos pro bezpečnost dětí: Ano
- Snížení agresivity/rychlosti: Ano
- Návrhy na zlepšení: Další měřiče rychlosti

28. Veronika Tichá, 26 let, žena, střední vzdělání s maturitou:

- Hodnocení měřičů: Velmi pozitivní
- Pocit větší bezpečnosti: Ano
- Přínos pro bezpečnost dětí: Ano
- Snížení agresivity/rychlosti: Ano
- Návrhy na zlepšení: Více přechodů pro chodce

29. David Černý, 65 let, muž, základní vzdělání:

- Hodnocení měřičů: Neutrální
- Pocit větší bezpečnosti: Ne
- Přínos pro bezpečnost dětí: Ne
- Snížení agresivity/rychlosti: Ne
- Návrhy na zlepšení: Lepší osvětlení silnic

30. Marie Nováková, 48 let, žena, vysokoškolské vzdělání:

- Hodnocení měřičů: Spíše pozitivní
- Pocit větší bezpečnosti: Ano
- Přínos pro bezpečnost dětí: Ano
- Snížení agresivity/rychlosti: Ano
- Návrhy na zlepšení: Jiné/nemají návrh