

JIHOČESKÁ UNIVERZITA V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH

Ekonomická fakulta

Katedra obchodu a cestovního ruchu

Studijní program: B6208 Ekonomika a management

Studijní obor: Obchodní podnikání

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

**Efektivnost poskytování služeb v obci - výstavba nového
obchvatu obce Lukavec**

Vedoucí bakalářské práce

prof. Ing. Jiřina Jílková, CSc.

Autor

Jana Povondrová

České Budějovice 2012

JIHOČESKÁ UNIVERZITA V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH
Fakulta ekonomická
Akademický rok: 2010/2011

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Jana POVONDROVÁ**
Osobní číslo: **E09268**
Studijní program: **B6208 Ekonomika a management**
Studijní obor: **Obchodní podnikání**
Název tématu: **Efektivnost poskytování služeb v obci - výstavba nového obchvatu obce Lukavec**
Zadávající katedra: **Katedra obchodu a cestovního ruchu**

Z á s a d y p r o v y p r a c o v á n í :

Cíl práce:

Zhodnocení současného stavu problematiky efektivnosti poskytování veřejných služeb v obci. Posouzení ekonomické situace a efektivnosti poskytování služeb ve vybrané obci. Analýza vybraného problému - budoucí investice projektu, možnost čerpaní dotací z EU, efektivnost ochvatu pro obec a její obyvatele. Diskuse výsledků a doporučení.

Metodický postup:

1. Studium literatury
2. Sběr a utřídění primárních a sekundárních dat
3. Analýza
4. Návrhy řešení ke zlepšení

Rámcová osnova:

1. Úvod. 2. Literární rešerše. 3. Cíle a metody. 4. Analýza a syntéza poznatků z vlastního zkoumání. 5. Vlastní návrhy. 6. Závěr. 7. Seznam literatury.

Rozsah grafických prací: dle potřeby
Rozsah pracovní zprávy: 30 - 40 stran
Forma zpracování bakalářské práce: tištěná

Seznam odborné literatury:


Marková, H. *Finance obcí, měst a krajů*. Praha: Orac, 2000.
Matoušková, Z. a kol. *Regionální a municipální ekonomika*. Praha: VŠE, 2000.
Oochrana, F., Fantová Šumpíková, M., Pavel, J., Nemeč, J. a kol. *Efektivnost zabezpečování vybraných veřejných služeb na úrovni obcí*. Praha: Oeconomia, 2007.
Peková, J. *Hospodaření obcí a rozpočet*. Praha: Codex Bohemia, 1997
Ponikelský, P., Koštejnová, Z., Kupka, V. *Ekonomika municipalit a regionů*. Praha: VŠRR, 2008.
Projektová dokumentace k výstavbě obchvatu obce Lukavec
Provazníková, R. *Financování měst, obcí a regionů - teorie a praxe*. Praha: Grada Publishing, 2009.
Zápisy z veřejných zasedání zastupitelstva obce Lukavec

Vedoucí bakalářské práce: prof. Ing. Jiřina Jílková, CSc.
Katedra obchodu a cestovního ruchu

Datum zadání bakalářské práce: 15. února 2011
Termín odevzdání bakalářské práce: 16. dubna 2012


doc. Ing. Ladislav Rolínek, Ph.D.
děkan

JIHOČESKÁ UNIVERZITA
V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH
EKONOMICKÁ FAKULTA
Studentská 13 (26)
370 05 České Budějovice


Ing. Kamil Pícha, Ph.D.
vedoucí katedry

V Českých Budějovicích dne 3. března 2011

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci na téma „Efektivnost poskytování služeb v obci – výstavba nového obchvatu obce Lukavec“ vypracovala samostatně s použitím pramenů a literatury uvedených v seznamu citované literatury.

Prohlašuji, že v souladu s § 47 zákona č. 111/1998 Sb. v plném znění souhlasím se zveřejněním své bakalářské práce, a to v nezkrácené podobě vzniklé vypuštěním vyznačených částí archivovaných Ekonomickou fakultou, elektronickou cestou ve veřejně přístupné části databáze STAG provozované Jihočeskou univerzitou v Českých Budějovicích na jejích internetových stránkách, a to se zachováním mého autorského práva k odevzdanému textu této kvalifikační práce. Souhlasím dále s tím, aby toutéž elektronickou cestou byly v souladu s uvedeným ustanovením zákona č. 111/1998 Sb., zveřejněny posudky školitele a oponentů práce i záznam o průběhu a výsledku obhajoby kvalifikační práce. Rovněž souhlasím s porovnáním textu mé kvalifikační práce s databází kvalifikačních prací Theses.cz provozovanou Národním registrem vysokoškolských kvalifikačních prací a systémem na odhalování plagiátů.

V Českých Budějovicích dne 30. dubna 2012

.....
Jana Povondrová

Poděkování

Děkuji prof. Ing. Jiřině Jílkové, CSc. za odborné vedení a cenné připomínky, které mi při zpracování bakalářské práce poskytla. Mé poděkování patří také starostovi městyse Lukavec panu Františku Pinkasovi, který mi vždy ochotně poskytl veškeré informace a materiály týkající se poskytování služeb v obci a výstavby budoucího obchvatu.

OBSAH

.....	5
<u>1 Úvod.....</u>	<u>7</u>
<u>2 Veřejné služby zajišťované obcí.....</u>	<u>9</u>
<u>2.1 Obec.....</u>	<u>9</u>
<u>2.1.2 Finance obcí.....</u>	<u>10</u>
<u>2.1.2.1 Rozpočet obce.....</u>	<u>11</u>
<u>2.1.2.2 Příjmy rozpočtu.....</u>	<u>11</u>
<u>3.1.2.3 Výdaje rozpočtu.....</u>	<u>16</u>
<u>3.1.2.4 Saldo</u>	<u>18</u>
<u>2.2 Veřejný sektor a veřejné služby.....</u>	<u>19</u>
<u>2.2.1 Veřejný sektor.....</u>	<u>19</u>
<u>2.2.2 Veřejná služba.....</u>	<u>21</u>
<u>2.2.2.1 Typologie veřejných služeb.....</u>	<u>22</u>
<u>2.2.2.2 Poskytovatelé veřejných služeb.....</u>	<u>23</u>
<u>3.2.2.3 Financování veřejných služeb.....</u>	<u>24</u>
<u>2.2.2.4 Efektivnost a kvalita poskytování služeb.....</u>	<u>24</u>
<u>2.3 Doprava.....</u>	<u>27</u>
<u>2.3.1 Energetická a kapacitní náročnost dopravy.....</u>	<u>28</u>
<u>2.3.2 Negativní důsledky a dopady dopravy.....</u>	<u>29</u>
<u>3 Metodika práce.....</u>	<u>31</u>
<u>4 Poskytování veřejných služeb v obci Lukavec.....</u>	<u>32</u>
<u>4.1 Charakteristika obce Lukavec.....</u>	<u>32</u>
<u>4.1.2 Demografický vývoj obce.....</u>	<u>33</u>
<u>4.1.3 Financování obce.....</u>	<u>36</u>
<u>4.2 Veřejné služby v obci Lukavec.....</u>	<u>38</u>
<u>4.1.2. Základní škola a mateřská škola.....</u>	<u>38</u>
<u>4.2.2 Odvádění a čištění odpadních vod.....</u>	<u>41</u>
<u>4.2.3 Sběr komunálních a tříděných odpadů.....</u>	<u>42</u>
<u>4.2.4 Bytové hospodářství.....</u>	<u>44</u>
<u>4.2.5 Sociální služby.....</u>	<u>46</u>

4.2.6 Dopravní komunikace a chodníky.....	47
5 Výstavba nového obchvatu obce Lukavec.....	50
5.1 Příčiny vzniku projektu.....	50
5.1.1 Dřezpracující družstvo Lukavec.....	50
5.1.2 Nevhovující parametry pro velkokapacitní přepravu.....	51
5.1.3 Negativní vliv dopravy na obyvatele obce.....	51
5.2 Historie.....	52
5.3 Popis stavby a její základní charakteristiky.....	52
5.4.1 Vliv na krajinný ráz.....	55
5.4.2 Hluk.....	56
5.4.3 Ovzduší.....	57
5.5 Přínosy obchvatu městyse Lukavec.....	58
5.5.1 Snížení intenzity dopravy v obci.....	58
5.5.2 Životní prostředí a znečištění.....	58
5.5.4 Budoucnost pro podnikatele	59
5.6 Důvody oddálení termínu zahájení stavby.....	60
5.6.1 Vlastnictví pozemků.....	60
5.6.2 Náklady a financování stavby.....	60
6 Závěr.....	62
7 Summary.....	64
8 Seznam literatury.....	65

Seznam příloh

Příloha

1 Úvod

Potřeby občanů a jejich možnosti uspokojování se v současné době stávají rozhodujícím faktorem pro výběr budoucího trvalého bydliště. Rozmanitost potřeb a požadavky na stále se zvyšující kvalitu a účinnost staví obce před nelehký úkol, jak těmto nárokům vyhovět. Jelikož jsou rozpočty obcí velice omezené a prostředky z daňového zatížení občanů nerovnoměrně přerozdělovány ve prospěch velkých měst, uspokojování potřeb se stává těžkým převážně pro obce s nižším počtem obyvatel a malou rozlohou. Tento stav je pak důvodem stěhování lidí z vesnic a malých obcí do velkých měst, kde si mohou prostřednictvím služeb vyčerpat prostředky vložené do státních rozpočtů v plné míře. Následkem toho se problematika uspokojování potřeb v malých obcích prohlubuje, neboť z důvodu snižování počtů občanů je podíl státních peněz nižší, přestože některé položky rozpočtů nejsou závislé na počtu obyvatel a výdaje na ně jsou fixní.

V předložené bakalářské práci je řešena problematika uspokojování potřeb v obci Lukavec. Autorka se zabývá škálou poskytovaných služeb v obci, jejich kvalitou a efektivností vynaložených prostředků. Součástí práce je taktéž zpětná vazba od občanů, na jejímž základě vyplynula důležitost, úroveň a potřeba zdokonalení některých veřejných služeb. Jelikož je Lukavec místem s industriální výrobou, vznikají zde potíže s velkou intenzitou dopravy přes obec. Proto se autorka zaměřila na tento problém, pokusila se ho analyzovat a popsat jeho řešení pomocí obchvatu dané obce.

Hustota dopravní sítě v České republice je sice vysoká, ale kvalitou nevyhovuje neustále rostoucímu tlaku na rychlost, bezpečnost a komfort dopravy. Navíc ve velké míře vedou stěžejní komunikace skrz obce a komplikují tak kvalitu života obyvatel. V mnohých případech by tento problém řešilo odklonění převážně tranzitních komunikací mimo obytné zóny. Tuto problematiku v minulosti řešil stát přímo. Důsledkem decentralizace území byl tento problém přesunut do kompetencí nižších samosprávních jednotek. Tyto jednotky sice mají jasnější představu o prioritách vynaložených prostředků, ale stejně jako státu se jim těchto prostředků nedostává. Kraje a obce jsou proto nuceny tyto prostředky získávat z operačních programů a pomocí úvěrů. Zadluženost těchto municipalit se tak prohlubuje a je třeba ji řešit například zvýšením podílu obcí na příjmu z daní.

Přes veškeré uvedené komplikace se obce snaží vyřešit nelehkou situací a zlepšovat kvalitu žití v maximální možné míře. Příkladem je plánovaná výstavba obchvatu obce Lukavec.

Cílem práce je zhodnocení a posouzení ekonomické situace a efektivnosti poskytování veřejných služeb ve vybrané obci. Velké investiční projekty obce jsou záležitostmi kraje, ale obec bývá iniciátorem a dobrovolným pomocníkem u těchto akcí, protože změna vyvolaná novým projektem má největší vliv hlavně na kvalitu života v obci. Příkladem takového projektu je výstavba nového obchvatu obce, kdy budování silniční infrastruktury je v rukou kraje, ale význam nové stavby plyne pro obec a její obyvatele. Analýza současné dopravní situace v obci a přínosy nové stavby budou důkazem pro potřebu změny v podobě obchvatu, i když se na tak finančně náročné akce v současné době obtížně shání peněžní prostředky.

2 Veřejné služby zajišťované obcí

2.1 Obec

Obec, jako základní stupeň územní samosprávy a základ společnosti, má svůj vlastní majetek a pravomoc rozhodovat o místních záležitostech a za tyto rozhodnutí si nese příslušnou odpovědnost. Podle zákona o obcích (č. 128/ 2000 Sb.) se obec rozkládá na jednom katastrálním území, případně i na několika katastrálních územích. Občanem obce je fyzická osoba, která je státním občanem České republiky a je v obci hlášena k trvalému pobytu.

BERNARD a KOSTELECKÝ (2010) uvádí, že struktura obcí v České republice se vyznačuje silnou fragmentací, převažují v ní velmi malé obce s pouhými stovkami obyvatel. Mediánová populační velikost obce je menší než 400 obyvatel. V evropském kontextu je taková velikostní struktura obcí dosti unikátní, i když ne zcela ojedinělá. Současný stav je výsledkem dlouhodobého historického vývoje. Zatímco ovšem v dlouhodobé perspektivě počet obcí klesá, na počátku 90. let došlo v důsledku odlučování jednotlivých sídel od větších obcí k prudkému navýšení počtu obcí o více než 2000. Prudký nárůst počtu obcí trval zhruba do roku 1994 a byl následně utlumen legislativními zásahy, které osamostatnění jednotlivých obcí výrazně zkomplikovaly.

V roce 2004 bylo podle údajů Českého statistického úřadu na českém území 6249 obcí a tento stav se ani po 8 letech výrazně nezměnil. Nezměnila se ani převaha malých obcí, jak lze vidět v následující tabulce.

Tabulka 1: Struktura obcí v České republice dle velikosti v roce 2011

Počet obyvatel	Počet obcí	Počet obcí (v %)	Celkový počet obyvatel	Počet obyvatel (v %)
do 199	1 524	24,380	189 334	1,8
od 200	1 975	31,595	645 742	6,1
od 500 do 999	1 356	21,693	953 015	9,1
od 1 000 do 1 999	724	11,582	1 011 067	9,6
od 2 000 do 4 999	400	6,399	1 219 378	11,6
od 5 000 do 9 999	140	2,240	960 042	9,1
od 10 000 do 19 999	69	1,104	967 742	9,2
od 20 000 do 49 999	41	0,656	1 180 147	11,2
od 50 000 do 99 999	16	0,256	1 103 259	10,5
nad 100 000	6	0,096	2 303 044	21,9
Celkem	6 251	100	10 532 770	100

Pramen: Údaje o počtu obyvatel v obcích České republiky, ČSÚ 2011; a vlastní výpočty

Velký počet obcí a jejich velká sídelní rozdrobenost je závažným problémem veřejné správy. Rozdrobenost může být na jedné straně znakem fungující demokracie, na druhou stranu však s sebou přináší řadu problémů. Venkov tak trpí řadou problémů, mezi které patří nevyhovující infrastruktura, omezená dostupnost a kvalita služeb podporujících podnikání, nedostatek pracovních příležitostí a vyšší vyjížd'ky obyvatel za prací, nižší příjmy obyvatelstva, vyšší míra dlouhodobé nezaměstnanosti nebo nepříznivá věková a vzdělanostní struktura (VARVAŽOVSKÁ, 2010).

2.1.2 Finance obcí

Aby mohla obec pečovat o všestranný rozvoj svého území, zajišťovat potřeby svých občanů a plnit úkoly státní správy, je potřeba, aby k tomu měla dostatečné finanční zdroje.

2.1.2.1 Rozpočet obce

Rozpočet a celý rozpočtový proces lze chápat jako nástroj zabezpečení a financování obecní politiky, nástroj, který dává do souladu plánované příjmy a výdaje obce (PEKOVÁ, 2004).

Sestavování rozpočtu a závěrečného účtu obce a hospodaření s prostředky tohoto rozpočtu se řídí zákonem č. 250/2000 Sb., o rozpočtových pravidlech územních rozpočtů. Rozpočtový rok je shodný s kalendářním rokem.

Podle BŘEŇE (2011) se rozpočet sestavuje zpravidla jako vyrovnaný. Může být schválen jako přebytkový, jestliže některé příjmy daného roku jsou určeny k využití až v následujících letech nebo jsou-li určeny ke splácení jistiny úvěrů z předchozích let.

Rozpočet může být schválen jako schodkový jen v případě, že schodek bude možné uhradit finančními prostředky z minulých let nebo smluvně zabezpečenou půjčkou, úvěrem, návratnou finanční výpomocí nebo výnosem z prodeje komunálních dluhopisů obce.

Kladný zůstatek finančních prostředků rozpočtového hospodaření běžného roku se převádí k použití v dalším roce, a to ke krytí rozpočtových výdajů, anebo se převádí do peněžních fondů. Schodek hospodaření se uhrazuje z finančních prostředků z minulých let nebo se kryje z návratných zdrojů splatných z rozpočtu v následujících letech.

Obsah rozpočtu tvoří příjmy a výdaje a ostatní peněžní operace, včetně tvorby a použití peněžních fondů, pokud není dále uvedeno, že probíhají mimo rozpočet.

2.1.2.2 Příjmy rozpočtu

Finanční zdroje a příjmy, které plynou do rozpočtů obcí, můžeme podle MARKOVÉ (2000) členit následovně:

DAŇOVÉ PŘÍJMY

1. Podíly na státních daních

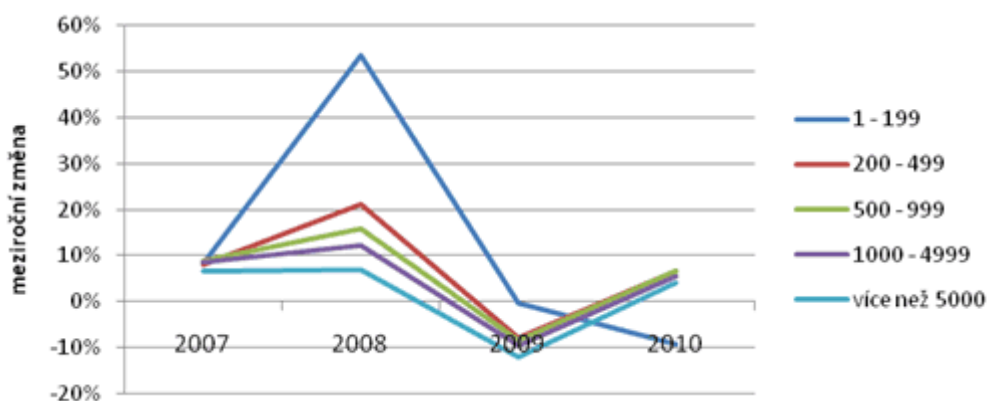
Dnes u nás není obcím dána možnost zavést si vlastní platby, jež by byly označeny jako daně. Všechny platné daně mají celostátní obligatorní platnost a obcím je jen v omezené míře dána možnost diferencovat její výši podle místních podmínek.

Obci je z hlediska zákona o rozpočtovém určení daňových příjmů svěřen výnos daně z nemovitosti, jde-li o nemovitost, která se nachází na území obce. V případě ostatních daní je obcím převáděn určitý podíl na výtěžku (DPH, daň z příjmů fyzických a právnických osob).

Podíl jednotlivých obcí na příslušné části hrubého výnosu daní je stanoven vyhláškou Ministerstva financí. Základem pro stanovení procentního podílu každé obce na sdílených daních je počet obyvatel obce dle bilance počtu obyvatel České republiky zpracované Českým statistickým úřadem, výměra katastrálních území obcí a počty zaměstnanců (MFCR, 2012).

Daňové příjmy mají nejvyšší podíl na celkových příjmech obcí. V průměru za všechny obce se v roce 2010 podílely 47 %. Jak se vyvíjely u jednotlivých velikostních kategorií, ukazuje graf 1. Z něj vyplývá, že s výjimkou nejmenší kategorie obcí byl jejich vývoj obdobný (KAMENÍČKOVÁ, 2011).

Graf 1: Vývoj daňových příjmů obcí (bez Prahy)



Pramen: Ministerstvo financí, propočty CCB-Czech Credit Bureau, a. s.

2. Místní poplatky (platby daňového charakteru)

Obce do značné míry rozhodují o jejich zavedení a mohou je do určité míry měnit, ale nemohou zavádět jiné, další místní poplatky, než ty, které stanovil zákon.

Mezi místní poplatky patří:

- poplatek ze psů
- poplatek za lázeňský nebo rekreační pobyt
- poplatek z ubytovací kapacity
- poplatek za užívání veřejného prostranství
- poplatek za povolení vjezdu s motorovým vozidlem do určitých míst a částí měst
- poplatek ze vstupného
- poplatek z provozu výherních hracích přístrojů

Jejich funkce je primárně fiskální, ale jsou významné i z hlediska regulačního.

3. Správní poplatky

Obec vybírá správní poplatky, jelikož plní úkoly státní správy v rámci přenesené působnosti.

Smyslem zpoplatnění úkonů správních orgánů je, aby žadatel přispěl na činnost orgánu, která se uskutečňuje v jeho zájmu a aby nenesli náklady na výkon státní správy všichni občané. Dalším důvodem existence správních poplatků je snaha nezatěžovat státní správu zbytečnými podáními. Výše poplatků musí umožňovat dostupnost řízení pro poplatníky. Předmětem poplatků jsou úkony spojené s činností správních orgánů, které jsou vymezeny v sazebníku správních poplatků.

4. Platby na úseku péče o životné prostředí

Výnos z těchto plateb bývá rozdělen mezi některé ze státních fondů a příslušnou obec. Typické pro tyto platby je často také stanovení účelu, na který mají být získané prostředky použity.

Jedná se o platby za:

odnětí zemědělské půdy,

poplatek za odnětí plnění funkcí lesa,

poplatky za ukládání odpadků,

poplatky za znečištění ovzduší.

NEDAŇOVÉ PŘÍJMY

Jedná se o příjmy, které neplynou z nějaké povinnosti uložené zákonem, ale z určité aktivity obce či jiných subjektů ve prospěch obce.

1. Příjmy plynoucí do rozpočtu z nakládání s majetkem obce

Rozsah hospodaření obce závisí na velikosti a struktuře majetku a na způsobu, jak s ním obec nakládá. Na jedné straně je výhodné, když územní celek sám podniká a nemusí se s nikým o zisk dělit, na druhé straně nese všechna rizika, která z podnikání plynou.

Obce si mohou založit společnost s ručením omezeným či akciovou společnost, ze zisku ale mají jen určité procento, které nepřipadá státu. Mohou vkládat svoje prostředky do již existujících společností nebo si mohou založit např. obecně prospěšnou společnost, která pak pro obyvatele obce zajišťuje určité veřejně prospěšné služby.

2. Dotace

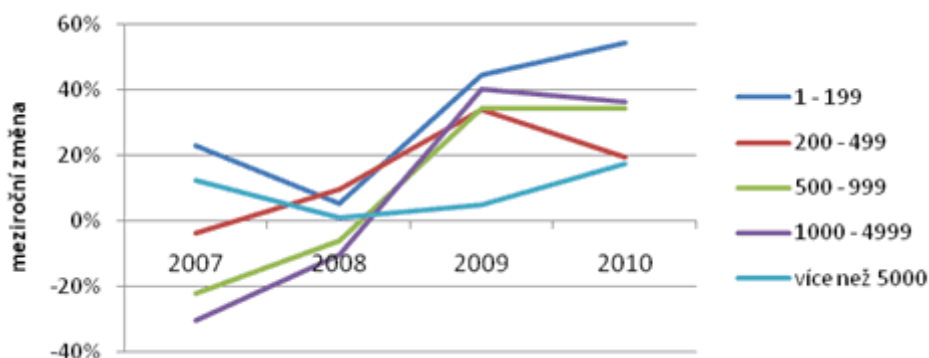
Dotace jsou peněžní prostředky státního rozpočtu, státních finančních aktiv nebo Národního fondu poskytnuté právnickým nebo fyzickým osobám na stanovený účel (zákon o rozpočtových pravidlech). Jsou to nenávratně poskytnuté prostředky ze státního rozpočtu, za které neexistuje „protiplnění“. Příjmy v podobě dotace tvoří

neopomenutelnou část příjmů obecního i krajského rozpočtu, neboť žádná obec či kraj nejsou finančně soběstačné.

U dotací se také rozlišuje, zda jsou poskytovány do běžných rozpočtů (běžné dotace) či do kapitálových rozpočtů (kapitálové dotace), nebo zda se mají či nemají podmiňovat finanční spoluúčastí příjemce dotace (MARKOVÁ, 2000).

KAMENÍČKOVÁ (2011) uvádí, že dotace byly druhým nejvýznamnějším zdrojem příjmů obecních rozpočtů. V roce 2010 se na celkových příjmech v průměru za všechny obce (bez Prahy) podílely 38 %. V roce 2010 se meziročně zvýšily o 22 %, o rok dříve to bylo pouze o 12 %.

Graf 2: Vývoj dotací obcím bez Prahy



Pramen: Ministerstvo financí, propočty CCB-Czech Credit Bureau, a. s.

Dotace největším obcím se vyvíjely poměrně plynule v celém období. Největší změny nastaly u obcí od 1000 do 4999 obyvatel. Vůbec nejrychleji se zvyšovaly dotace nejmenší kategorii obcí. MARKOVÁ (2000) pokračuje v členění příjmů, které plynou do rozpočtu na :

3. Nahodilé příjmy

Jsou to příjmy, které mají nepravidelný charakter a jejichž výše se dá dosti obtížně odhadnout. Patří sem například dary, sbírky, loterie, sdružené prostředky, pokuty a další.

PŘÍJMY NÁVRATNÉHO CHARAKTERU

Tyto finanční prostředky, které mají návratný charakter, mohou být poskytnuty obci ve formě úvěrů do peněžního ústavu, půjček či návratných finančních výpomocí od jiných subjektů.

Úvěry

Krátkodobé úvěry poskytuje zpravidla ten peněžní ústav, který vede rozpočtové účty obce, a jsou čerpány hlavně na financování běžných potřeb souvisejících se zabezpečením běžných potřeb celku a krytím nákladů na veřejné statky.

Střednědobý a dlouhodobý úvěr slouží jako zdroj kapitálu na dlouhodobější, nákladnější akce. Dlouhodobé úvěry se využívají zejména v infrastruktuře, a to na akce, u nichž se očekává spíše nepřímá návratnost – např. na místní komunikace.

3.1.2.3 Výdaje rozpočtu

Podle BŘEŇE (2011) se z rozpočtu obce hradí zejména:

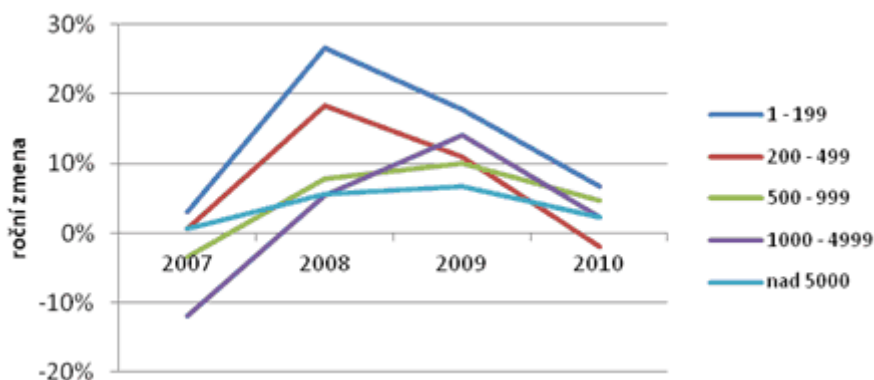
- závazky vyplývající pro obec z plnění povinností uložených jí zákony,
- výdaje na vlastní činnost v samostatné působnosti obce, zejména výdaje spojené s péčí o vlastní majetek,
- výdaje spojené s výkonem státní správy, ke které je obec pověřena zákonem (v rámci tzv. přenesené působnosti obce),
- závazky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

- jiné výdaje uskutečněné v rámci působnosti obce, včetně darů a příspěvků na sociální nebo jiné humanitární účely.

Vedle uvedených výdajů hradí obec ze svého rozpočtu i splátky přijatých půjček, úvěrů a návratných výpomocí a splátky jistiny vlastních dluhopisů jejich vlastníkům.

KAMENÍČKOVÁ (2011) uvádí, že celkové výdaje vykazují v období 2006 až 2010 (viz graf 3) obdobný vývoj pro dvě nejmenší kategorie obcí. Pro ně platí relativně rychlý růst v roce 2008 a poté pokles v následujících dvou letech. V případě dalších tří velikostních kategorií obcí se výdaje zvyšovaly ještě v roce 2009, tedy v době ekonomické recese a poklesu celkových příjmů obcí.

Graf 3: Roční změny celkových výdajů obcí bez Prahy

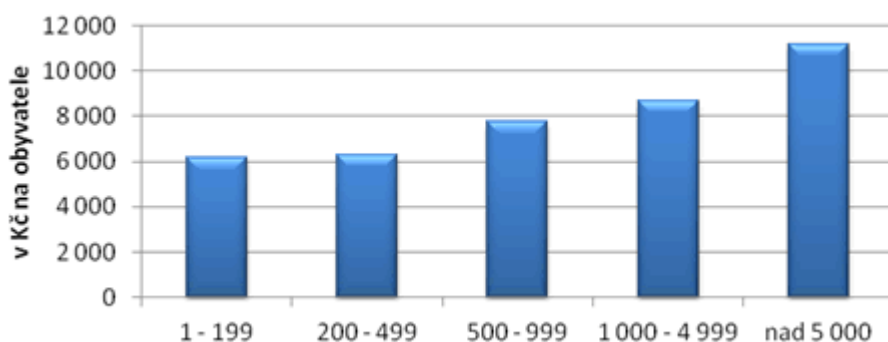


Pramen: Ministerstvo financí, výpočty CCB-Czech Credit Bureau, a. s.

V uvedeném období nejrychleji rostly výdaje nejmenších obcí (o 64 %), v případě navazující velikostní kategorie (200 až 499 obyvatel) to bylo 30 %. Nejnižší míru růstu výdaje zaznamenaly v průměru u obcí ve velikostní kategorii 1000 až 4999 obyvatel, a to 8 %. V roce 2010 se ve srovnání s rokem 2009 nejrychleji zvýšily výdaje nejmenších obcí (o 7 %), v průměru to bylo o 2 % a u obcí s počtem obyvatel od 200 do 499 se výdaje dokonce snížily, a to o 2 %.

Ve výdajích na služby nalezneme peníze plynoucí do vzdělávání, kultury, sportu a tělovýchovy, zájmové činnosti, ochrany památek, bydlení, komunálních služeb, územního plánování, zdravotnictví apod. Nejvyšší částku výdajů v této oblasti vykázaly největší obce, a to se značným odstupem od ostatních kategorií obcí. Rozdíl mezi nejvyšší a nejnižší hodnotou (největší a nejmenší obce) činil téměř 5000 Kč na obyvatele. Větší obce poskytují mnohem větší rozsah služeb řazených do této výdajové oblasti než obce menší.

Graf 4: Výdaje obcí na služby v roce 2010



Pramen: Ministerstvo financí, výpočty CCB-Czech Credit Bureau, a. s.

Tabulka 1: Hospodaření obcí bez Prahy (mld. Kč)

	2006	2007	2008	2009	2010
Příjmy celkem	183,8	189,2	203,2	197,4	215,1
- daňové	92,1	98,8	108,8	97,0	101,3
- nedaňové	20,6	22,3	23,3	23,9	24,7
- kapitálové	15,4	12,0	15,4	13,9	12,7
- dotace	55,7	56,1	55,7	62,6	76,4
Výdaje	186,4	182,5	194,7	211,5	216,5
Saldo	-2,6	6,6	8,5	-14,1	-1,4

Pramen: Ministerstvo financí, výpočty CCB-Czech Credit Bureau, a. s.

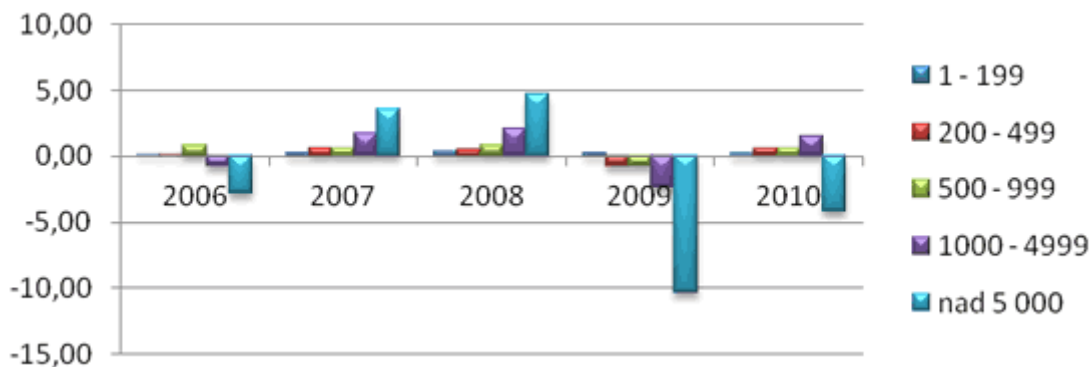
Celkové výdaje obcí se v roce 2010 ve srovnání s rokem 2009 zvýšily o 2 %, což je podstatně nižší tempo růstu, než jaké vykázaly příjmy. Ve srovnání s rokem 2006 vzrostly o 16 %, zatímco příjmy se ve stejném období zvedly o 17 %.

3.1.2.4 Saldo

Dluh obcí podle KAMENIČKOVÉ (2011) není závažným fenoménem, pokud vezmeme obce jako celek. I přes jeho růst, který není v posledních letech až tak výrazný, stále představuje jenom velmi malou část veřejného dluhu. Problematický je však dluh nejmenších obcí. Malých obcí sice není zadluženo příliš, ale pokud dluh mají, tak v mnoha případech dosahuje značných částek. Jejich situace je pak také horší s přihlédnutím ke skutečnosti, že malé obce mají volatilní rozpočet, jejich příjmy mohou z roku na rok značně kolísat, což může ohrožovat řádné splácení závazků.

Obce vykázaly v roce 2010 celkový schodek rozpočtu ve výši 1,4 mld. Kč, což je mnohem lepší výsledek, než za rok 2009, ve kterém byl schodek zhruba desetkrát větší. Jak je vidět z grafu 5, o schodek rozpočtů obcí v roce 2010 se „zasloužily“ největší obce, které vykázaly deficit ve výši 4,3 mld. Kč.

Graf 5: Vývoj salda rozpočtu obcí (bez Prahy)



Pramen: Ministerstvo financí, výpočty CCB-Czech Credit Bureau, a. s.

2.2 Veřejný sektor a veřejné služby

2.2.1 Veřejný sektor

REKTOŘÍK (2005) definuje veřejný sektor jako tu část národního hospodářství, ve které jsou ve veřejném zájmu uspokojovány potřeby společnosti a občanů formou statků prostřednictvím veřejných služeb, je financována převážně z veřejných rozpočtů, je řízena a spravována veřejnou správou, rozhoduje se v ní převážně s využitím veřejné volby a podléhá veřejné kontrole. Jako dodatek uvádí ještě jednu jeho vlastnost, a tou je,

že tenduje k neefektivnosti.

Člení veřejný sektor na odvětví, která jsou seřazena do těchto šesti bloků:

I. BLOK: Odvětví společenských potřeb

- veřejná správa
- armáda
- policie
- justice

II. BLOK: Odvětví rozvoje člověka

- školství
- kultura tělesná kultura
- zdravotnictví
- sociální služby

III. BLOK: odvětví poznání a informací

- věda a výzkum
- informace
- masmedia

IV. BLOK: Odvětví technické infrastruktury

- doprava
- energetika
- spoje
- vodní hospodářství
- odpadové hospodářství

V. BLOK: Odvětví privátních statků podporovaných z veřejných rozpočtů

- bydlení
- zemědělství, lesnictví, rybolov

VI. BLOK EXISTENČNÍCH JISTOT

- zaměstnanost
- sociální zabezpečení
- životní prostředí

Na efektivnost odvětví veřejného sektoru působí různé faktory. Veřejný sektor má tendenci k neefektivnosti díky systémově nepůsobící kategorii zisku. Produkty jeho odvětví se neprodávají za tržní cenu, ale vstupy do odvětví se za tržní ceny nakupují. Tyto faktory můžeme rozdělit do dvou skupin, a to na faktory ovlivňující velikost a strukturu veřejného sektoru a na faktory ovlivňující efektivnost veřejného sektoru.

2.2.2 Veřejná služba

Jednoznačné vysvětlení pojmu „veřejná služba“ v naší dosavadní legislativně nenajdeme. Ministerstvo vnitra charakterizuje veřejné služby, ve shodě s připravovanou legislativou Evropské unie, jako služby vytvořené, organizované nebo regulované orgánem veřejné správy za účelem zajištění poskytování služby způsobem, který považuje za nezbytný pro uspokojení potřeb společnosti a při respektování principu subsidiarit.

Podle OCHRANY (2007) se veřejnými službami rozumí takový druh služby, jejichž uživatelem (spotřebitelem) je veřejnost jako sociální subjekt.

REKTOŘÍK (2005) uvádí, že instituce, která ve veřejném zájmu poskytuje veřejné či smíšené statky v rámci veřejného sektoru, realizuje veřejnou službu.

Veřejné služby, které mají povahu veřejných statků, jsou dostupné ke spotřebě všem spotřebitelům. To znamená, že pokud je daná služba nabízena jednomu spotřebiteli, je dostupná všem ostatním spotřebitelům (občanům dané obce). Protože nikoho nemůžeme vyloučit ze spotřeby, hovoříme o tzv. nerivalitní spotřebě. To znamená, že v případě nevylučitelnosti ze spotřeby je poskytování veřejného služby prostřednictvím soukromého trhu neefektivní, neboť neumožňuje produkovat jeho nejlepší úroveň. Proto se v případě takových veřejných služeb očekává, že je bude poskytovat vláda (obec) a že náklady budou kryty z veřejného rozpočtu (OCHRANA, 2007).

2.2.2.1 Typologie veřejných služeb

Ministerstvo vnitra ve své Analýze veřejných služeb rozděluje veřejné služby na tyto tři skupiny:

1. Věcné veřejné služby
2. Správní činnosti
3. Finanční podpory

Pod správní činnost spadá výkon státní správy, provoz krajských a obecních úřadů, samosprávy a jejich působnost. Skupina finanční podpory pojednává spíše o prostředcích k zajištění veřejných služeb, k zabezpečení jejich poskytování. Podrobněji jsou analyzovány věcné veřejné služby, které se dají rozdělit následovně:

- sociální služby (sociální pomoc pro děti mládež a rodiny, pomoc starým a postiženým občanům)
- zdravotnictví (první pomoc, záchranná služba, lázeňská péče, ambulantní péče, zdravotnická doprava, ústavní péče a jiné)
- školství (předškolní vzdělávání, základní školství, střední školství, vysoké a vyšší odborné školství, speciální školství, tělovýchovné a sportovní aktivity, stravování a ubytování žáků a studentů)
- zaměstnanost (politika zaměstnanosti, civilní služba)
- kultura (muzea, galerie, knihovny, památková péče, kulturní dědictví, církve)
- doprava (veřejná osobní silniční, veřejná osobní drážní, plavba a služby vodní dopravy, letecká doprava)
- obrana (vojenská obrana, letecká záchranná a pátrací služba)
- vnitřní věci (bezpečnost a veřejný pořádek, požární ochrana, azylová zařízení, ochrana obyvatelstva)
- spoje (poštovní a telekomunikační služby)

- životní prostředí (ochrana přírody a krajiny)
- služby technické infrastruktury (vodní hospodářství, zásobování energiemi)
- informační služby (portál veřejné správy)

2.2.2.2 Poskytovatelé veřejných služeb

REKTORČÍK (2005) uvádí dvě skupiny poskytovatelů veřejných služeb. Mohou to být instituce, které zřizuje státní správa, ale také instituce soukromé. Ministerstvo vnitra vyjmenovává poskytovatele podrobněji. Poskytovatelem veřejných služeb pak může být:

- stát, kraj, obec
- právnická nebo fyzická osoba, která splňuje podmínky předepsané zákonem
- orgány veřejné správy – ministerstva, krajské, městské a obecní úřady
- organizace, agentury, organizační složky ministerstev, krajů, měst a obcí
- organizace nebo obchodní společnosti, které jsou zcela nebo zčásti majetkem ministerstev, krajů, měst nebo obcí
- ostatní právní subjekty ziskového i neziskového sektoru

Podle OCHRANY (2007) obce či kraje mohou veřejné služby poskytovat různými způsoby:

- první forma je taková, kdy veřejné služby poskytuje samotná obec, resp. její produkci přenesla na jiný jimi zřízený nebo založený subjekt
- druhá forma má podobu veřejné zakázky
- třetí možnost je formou partnerství veřejného sektoru a soukromého sektoru.

Při rozhodování o výběru vhodné formy jsou základními kritérii výběru rozpočtová omezení obce, kvalita poskytované služby a náklady na poskytovanou veřejnou službu.

3.2.2.3 Financování veřejných služeb

Aby veřejná služba mohla být poskytovatelem realizována, je třeba podle Ministerstva vnitra (2003) zajistit patřičné finanční prostředky, které dané veřejné službě realizaci umožní.

Finanční prostředky lze získat jednak ze státního rozpočtu, kdy veřejné služby jsou garantované či přímo poskytované státem prostřednictvím rozpočtových kapitol resortů, státních fondů nebo jiných organizací zřízených ministerstvy či ostatními státními úřady. Významnou formou financování veřejných služeb je jejich financování z prostředků rozpočtů územních samosprávných celků. Územní samosprávné celky financují veřejné služby buď ze svých vlastních zdrojů (na základě rozpočtového určení daní) nebo z cizích zdrojů, což je nejčastěji realizováno prostřednictvím účelových dotací získaných ze státního rozpočtu.

V neposlední řadě se na financování veřejných služeb podílí přímou finanční účastí uživatel služby. Mnohé z veřejných služeb jsou totiž určitým způsobem zpoplatněny. Uživatel tak částečně nebo plně přispívá na úhradu nákladů spojených se zajištěním konkrétní služby.

Zvláštním typem kombinace uvedených forem financování jsou úhrady prokazatelné ztráty. V tomto případě dochází ke zpoplatnění služby pro koncového uživatele, která však nepokryje náklady vynaložené na službu. Rozdíl (prokazatelnou ztrátu) tak dorovnává třetí subjekt (v případě veřejné osobní dopravy například stát). Příkladem jsou služby veřejné osobní dopravy nebo univerzální telekomunikační služba.

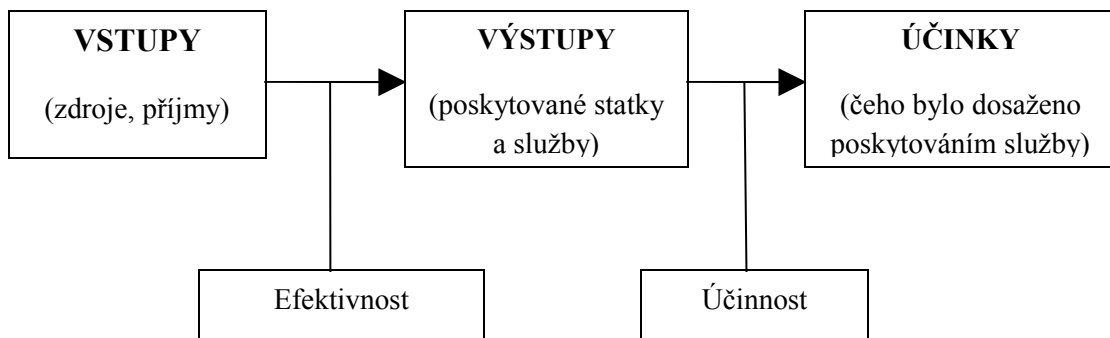
2.2.2.4 Efektivnost a kvalita poskytování služeb

Při rozboru současné situace poskytování veřejných služeb v České republice bylo zjištěno, že na úrovni municipalit existuje tzv. nabídkový přístup k veřejným službám. Při tomto přístupu není v dostatečné míře přihlíženo k poptávce občanů po veřejných službách. Toto je považováno za jeden z faktorů neefektivnosti poskytování veřejných služeb neboli ztráta efektivnosti v důsledku centrálního rozhodnutí.

Existuje velká spousta faktorů, které ovlivňují efektivnost poskytování veřejných služeb. Lze je rozdělit do dvou základních skupin. První skupinu tvoří faktory objektivní, druhou skupinu faktory subjektivní. Objektivní faktory jsou takové, které jsou relativně nezávislé na lidské činnosti (jeho připravenosti, manažerských schopnostech apod.). Subjektivní faktory pak přímo souvisejí s připraveností lidského činitele (OCHRANA *et al.*, 2007).

PROVAZNÍKOVÁ (2009) vztahuje efektivnost k výši zdrojů použitých k zabezpečení dané velikosti služeb nebo výstupu. K vyjádření efektivnosti používá ukazatel poměru výstupu ke vstupu v průměrném nebo mezním vyjádření. Odpovídá více užšímu pojetí výstupu. Efektivnost měří náklady na zajištění služby, zatímco účinnost služby souvisí s jejím záběrem a kvalitou služeb. Účinnost vyjadřuje stupeň, v jakém bylo dosaženo cílů a záměrů. Vztahuje se více k širokému pojetí výstupu. Efektivnost a účinnost se tak snadno mohou dostat do rozporu. Občana jako uživatele a spotřebitele služby více zajímá účinnost, kvalita a dostupnost služby. Naopak občan jako daňový poplatník má větší zájem o efektivnost vynaložených zdrojů na konkrétní službu.

PROVAZNÍKOVÁ (2009) vztah mezi efektivností a účinností znázorňuje takto:



Obrázek č. 1: Vztah mezi efektivností a účinností

Jako třetí charakteristiku lze uvést hospodárnost, která může být definována jako získání vstupů v přiměřené kvalitě a s co nejmenšími náklady. Hospodárnost můžeme měřit jako poměr vynaložených nákladů na vstupy k očekávané hodnotě těchto nákladů.

OCHRANA (2006) uvádí, že výběr z několika variant podle kritéria hospodárnosti sebou často nese praktický problém. Pokud jediným hodnotícím kritériem je cena

za poskytovanou službu a je vybrána varianta s nejnižšími náklady, později se může ukázat, že nepřinese potřebné uspokojení (užitek). Často se s touto chybou můžeme setkat při výběrových řízeních, kdy nejsou brány ohledy na budoucí koncepční záměry.

Jestli je veřejná služba opravdu kvalitní, lze posoudit podle PROVAZNÍKOVÉ (2009) ze strany poptávky i ze strany nabídky. Strana poptávky používá jako obvyklou vlastnost veřejných služeb výskyt komplexu kvalitativních charakteristik, jimž se přisuzuje různá důležitost. Tato vlastnost zpravidla představuje subjektivní hodnocení jednotlivých vlastností veřejné služby, užítku a její potřeby.

Existují tři skupiny na straně poptávky a jejich názor je relevantní: spotřebitel, stát, názory odborníků. Na straně nabídky lze kvantitativní a kvalitativní stránku hodnotit ve formě nákladů spojených jak s rozdílnou výší kvality, tak s technologickou efektivností produkce veřejné služby.

Posuzování kvality veřejných služeb se liší od služeb veřejného sektoru. Je komplexnější a více obtížný. V soukromém sektoru lze zajistit růst prodejů i zisku tím, že splním přání zákazníka a uspokojím jeho potřebu. V případě veřejných služeb toto může být kontraproduktivní. Růst jejich kvality může vést k rostoucí poptávce po službě, což vyžaduje výdaje na službu oproti limitovaným zdrojům.

Služba je téměř vždy současně „vyrobena“, poskytnuta a spotřebována. Její kvalitu je proto obtížné zjistit a kontrolovat před poskytnutím služby. Mnohé veřejné služby a statky jsou navíc poskytovány monopolně, takže v dané oblasti pro uživatele existují limitované možnosti vybrat si „jinde na trhu“. U veřejných služeb proto nelze vždy aplikovat stejná kritéria jako v sektoru soukromém.

PROVAZNÍKOVÁ (2009) doporučuje územní samosprávě, aby se při posuzování kvality služeb zaměřila na následující aspekty:

- **Kvalita komunikace**
- **Kvalita specifikace a vymezení služby**
- **Kvalita poskytování**
- **Kvalita personálu a systému**

Ukazateli efektivnosti a účinnosti, které jsou optimální pro místní a regionální úroveň, mohou být nejčastěji náklady, kvalita a standardy, dostupnost a spokojenost, pokrytí, míra využití.

2.3 Doprava

U většiny autorů se definice dopravy zásadním způsobem neliší.

Zelený (1998) charakterizuje dopravu jako činnost spjatou s cílevědomým přemísťováním osob a hmotných předmětů v nejrůznějších objemových, časových a prostorových souvislostech za použití různých dopravních prostředků a technologií.

Vaněček (2008) pak dopravu definuje jako záměrnou činnost, spočívající v přemísťování osob nebo věcí, která se uskutečňuje různými dopravními prostředky a dopravními technologiemi po dopravních cestách a to v prostoru a čase.

TOUŠEK (2009) definuje několik následujících dopravních pojmů:

Dopravní infrastruktura – soubor dopravních sítí, jejich vybavení nejrůznějšími stavbami a zařízeními a dopravních prostředků, jež se na síti pohybují.

Silniční doprava – vykazuje rychlejší nárůst výkonů, než jak je tomu u ostatních druhů dopravy. Kapacita silniční infrastruktury je však na mnoha místech na hranici vytížení, zejména se jedná o oblasti se silnou koncentrací obyvatelstva a ekonomických aktivit. Růst silniční dopravy však přináší významnou ekologickou zátěž pro životní prostředí a značnou rizikovitost provozu. Uživatelé silniční dopravy neplatí její úplné náklady a využívají silniční síť jakožto veřejný statek, což však přináší tlak na potřebu nových kapacit v souvislosti s růstem poptávky a vytváří i nutnost řešení otázek týkajících se úhrady nákladů na tyto kapacity.

Silnice jsou pozemní komunikace se zpevněným jízdním pásem, který umožňuje trvalou, bezpečnou a plynulou dopravu za každého počasí. Proto je vozovka doplněna řadou dalších zařízení a v provozuschopném stavu je zajišťována stálou letní i zimní údržbou.

Silnice se podle svého určení a dopravního významu rozdělují do těchto tříd:

- **silnice I. třídy**, která je určena zejména pro dálkovou a mezinárodní dopravu. Silnice I. třídy vystavěná jako rychlostní silnice je určena pro rychlou dopravu a je přístupná pouze silničním motorovým vozidlům, jejichž nejvyšší povolená rychlost není nižší, než stanoví zvláštní předpis. Rychlostní silnice má obdobné stavebně technické vybavení jako dálnice.
- **silnice II. třídy**, která je určena pro dopravu mezi okresy,
- **silnice III. třídy**, která je určena k vzájemnému spojení obcí nebo jejich napojení na ostatní pozemní komunikace (ŘSD, 2012).

Zákon o pozemních komunikacích definuje pozemní komunikaci jako dopravní cestu určenou k užití silničními a jinými vozidly, taktéž je k užití chodcům, včetně pevných zařízení nutných pro zajištění tohoto užití a jeho bezpečnosti.

Pozemní komunikace zákon dělí na tyto kategorie:

- a) dálnice
- b) silnice
- c) místní komunikace
- d) účelová komunikace

Součástí pozemních komunikací jsou i zařízení, která doplňují a zabezpečují silniční těleso tak, aby komunikace mohla trvale sloužit svému účelu. Jedná se zejména o zařízení k zajištění, usnadnění, ochraně a řízení dopravy, tj. svodidla, směrové kůly, odrazníky, sněhové ploty, dopravní značky (TOUŠEK, 2009).

2.3.1 Energetická a kapacitní náročnost dopravy

Moderní efektivní doprava je jednou ze základních podmínek života společnosti. Efektivita závisí především na celkové spotřebě energie pro jednotlivé druhy dopravy. Spotřebu energie v odvětví dopravy ve značné míře ovlivňuje zvolený dopravní prostředek (PAVELČÍK, 2003).

Existuje celá řada technických opatření pro snížení negativních účinků zejména silniční dopravy na životní prostředí. Pro další rozvoj individuální automobilové

dopravy se jim přikládá velký význam. Jsou to např. hlukové bariéry podél dopravních cest, katalyzátory montované do automobilů, alternativní paliva, snižování spotřeby benzínu, náhrada olovnatých benzínů bezolovnatými, stavba silničních obchvatů sídel, telematické a elektronické navigační systémy. Přes veškerý pokrok v zavádění těchto opatření se zatím nicméně nedá konstatovat, že by se vliv dopravy na životní prostředí Evropy snižoval. Plánované stavby nových silnic a dálnic budou dále "krájet krajinu", vzroste ohrožení cenných přírodních lokalit v jejich blízkosti v důsledku blízkého hluku a znečištění. Snižování spotřeby paliva na km ujetý automobilem je více než kompenzováno snížením průměrné obsazenosti automobilů, takže celková spotřeba paliv roste, stejně jako hlukové zatížení obyvatelstva, a to zvláště ve velkých městech.

Technická opatření sama o sobě nejenom že nejsou schopna sama o sobě snížit negativní vliv dopravy na životní prostředí, ale zřejmě ani nezabrání jeho zvyšování. Nicméně výzkum a vývoj v této oblasti pokračuje a technická zařízení se mohou stát významným nástrojem dopravní politiky při zvyšování efektivity dopravy a omezování jejich negativních vlivů na životní prostředí.

2.3.2 Negativní důsledky a dopady dopravy

Za negativní důsledky dopravy považují VLČEK a DRKAL (1994):

- Prostorové efekty: vznik bariér, oddělování a rozdělování ploch, zábory půdy
- Hluk
- Vibrace
- Znečištění ovzduší: CO₂, NO_x, C_xH_y, SO₂, O₃, těžké kovy
- Znečištění půdy vytékajícími pohonnými látkami a oleji např. při haváriích
- Nehodovost
- Psychické a estetické efekty

Hluk a vibrace

Možnosti omezení vlivu dopravního hluku na životní prostředí spočívají v prostorovém oddělení dopravních tras od míst pobytu občanů, v organizačních

opatřeních (preference ekologicky přijatelnějších druhů dopravy) a konečně v opatřeních technických: zlepšení technické úrovně dopravních prostředků, stav vozovek, protihluková opatření. Ideálním, ale prakticky těžko proveditelným postupem, by bylo snížit nároky na dopravu přiblížením zdrojů a cílů dopravy na minimum (VLČEK a DRKAL, 1994).

Znečištění ovzduší

Jedním z nejzávažnějších problémů dopravy je znečištění ovzduší emisemi, a to nejen z důvodu jejich zdravotních a environmentálních rizik, ale také proto, že dochází i k znečištění vod.

Emise vznikají:

- při provozu dopravních prostředků spalováním fosilních paliv
- při provozu dopravních prostředků v závislosti na charakteru a kvalitě dopravní cesty
- při údržbě a opravách vozidel
- při brzdění (otěr brzdových materiálů apod.)

(ŠKAPA, 2000)

3 Metodika práce

Začátkem aktivní činnosti na bakalářské práci bylo vyhledávání a shromažďování sekundárních zdrojů informací. Autorka ke sběru informací, které se vztahují k vybranému tématu, využívala internet, odborné knihy a časopisy.

Pro získání primárních zdrojů informací si autorka vybrala metodu šetření, konkrétně rozhovor. Řízené rozhovory se starostou městyse přinesly autorce náhled na formu zabezpečení nepostradatelných veřejných služeb, hlavně z hlediska financování, a nezbytné informace k budoucí výstavbě obchvatu. Zdrojem pomocným pro hodnocení efektivnosti služeb a přínosu obchvatu v obci byli samotní obyvatelé obce Lukavec. Rozhovory s občany byly uskutečněny individuálně na veřejně přístupném místě. S dotazovaným byl prvotně navázán kontakt, poté došlo k představení tématu rozhovoru. Autorka měla předem připravený obsah rozhovoru a řazení otázek. Rozhovor byl složen převážně z otevřených otázek. Náplní rozhovorů se staly z velké části veřejné služby v obci. Jejich celkové hodnocení z hlediska důležitosti a úrovně kvality a jejich úplné postrádání v některých oblastech. Dále konverzace směřovala k plánované výstavbě obchvatu kolem obce. Zda souhlasí s jeho výstavbou a z jakých důvodů ho považují za důležitý pro obec. Rozhovory trvaly v průměru 5 minut a byly provedeny s 25 spoluobčany v časovém rozmezí jednoho měsíce. K celkovému hodnocení efektivnosti poskytování služeb v obci autorka využila kromě rozhovorů i rozpočty městyse za několik let, které obdržela na obecním úřadě.

K vypracování kapitoly o plánovaném obchvatu obce čerpala autorka z dokumentů a informací poskytnutých od starosty obce. Vzhledem k objednavateli projektu oslovila i krajský úřad Vysočina. Informace se podařilo získat pouze přes internetovou korespondenci s pracovníkem z oddělení odboru dopravy. Zdroje informací byly zhodnoceny a na jejich základě došlo k popisu této plánované investiční akce.

4 Poskytování veřejných služeb v obci Lukavec

Obec Lukavec pro své občany zajišťuje širokou škálu veřejných služeb. K nastínění stávajícího průběhu poskytování služeb v obci, si autorka této práce vybrala pouze 6 veřejných služeb. Důvodem výběru právě těchto šesti služeb byly jednak poměrně vysoké finanční částky z rozpočtů určené k zajištění jejich provozu, ale i důležitost těchto služeb, které vyplývá z vyhodnocení dotazování spoluobčanů. Každá vybraná služba je stručně charakterizována, je uveden její způsob poskytování a rozsah financování z rozpočtů v jednotlivých letech. Následně je zhodnocena celková kvalita a efektivnost služeb.

Zdroje používané k vypracování této kapitoly jsou: rozpočty obce Lukavec z let 2007-2012, informace získané dotazováním spoluobčanů, informace od starosty obce, informace čerpané z internetových stránek obce.

4.1 Charakteristika obce Lukavec

Obec Lukavec leží v nadmořské výšce 579 m. n. m. v severní části Křemešnické vrchoviny, na rozhraní Českomoravské vrchoviny, v nejzápadnější části kraje Vysočina. Její katastrální výměra je kolem 21,5 km². Lukavec svojí polohou patří do okresu Pelhřimov. V roce 2006 byl obci po 52 letech navrácen titul městyse. Městyse Lukavec má ve svém správním obvodu části: Lukavec, Bezděkov (na katastrálním území Lukavce), Týmova Ves (katastrální území Týmova Ves) a Velká Ves (katastrální území Velká Ves). Dnes žije v městyse Lukavec i v přilehlých částech 1089 obyvatel.

Nejvyšším orgánem obce je zastupitelstvo tvořené 15 členy. V čele zastupitelstva stojí starosta a jeden místopředseda. Zákon o obcích umožňuje rozmezí 7-15 členů zastupitelstva pro obec Lukavec. Rozmezí se odvíjí od počtu obyvatel a velikosti obce. Představitelem výkonné moci v obci je rada obce, která je tvořena starostou, místopředsedou a volenými členy z řad zastupitelstva. Počet členů rady obce Lukavec je 5.

Obecní úřad v současné době zaměstnává celkem sedm zaměstnanců včetně starosty obce. Z toho tři zaměstnanci mají na starosti administrativní činnost a další dva zaměstnanci zajišťují opravy, údržbu a obnovu obecních budov, majetku, staveb, lesů,

komunikací. Zbylý zaměstnanec má v kompetenci vodní správu. Zajišťuje chod čističky odpadních vod, údržby kanalizace a vodovodů.

4.1.2 Demografický vývoj obce

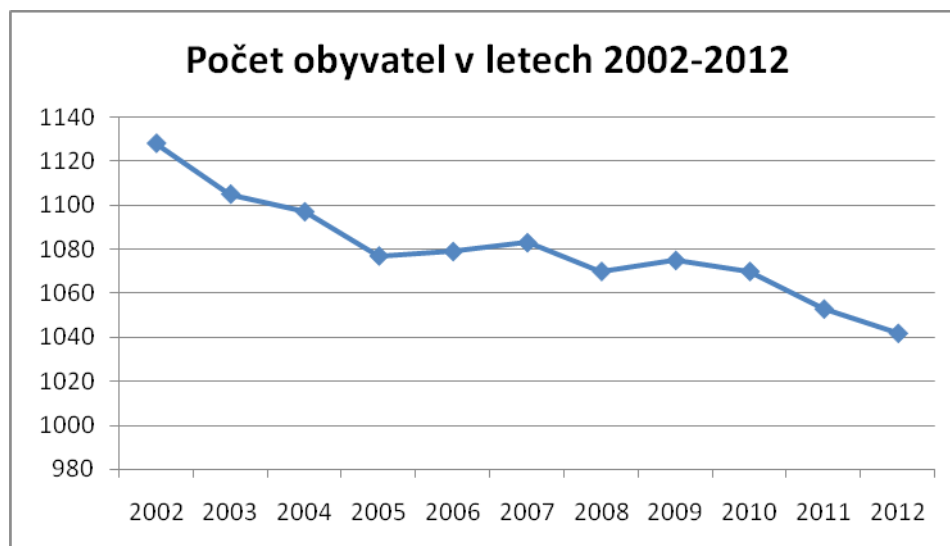
Tabulka 2: Počet obyvatel obce Lukavec v letech 2002-2012

2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
1128	1105	1097	1077	1079	1083	1070	1075	1070	1053	1042

Pramen: Databáze obecního úřadu městyse Lukavec; vlastní zpracování

Data jsou sbírána vždy k 31. 1. určitého roku. Počet obyvatel roku 2012 je aktuálně k datu 31. 3. 2012.

Graf 6: Počet obyvatel v obci Lukavec v letech 2002-2012



Pramen: Databáze obecního úřadu městyse Lukavec; vlastní zpracování autorky

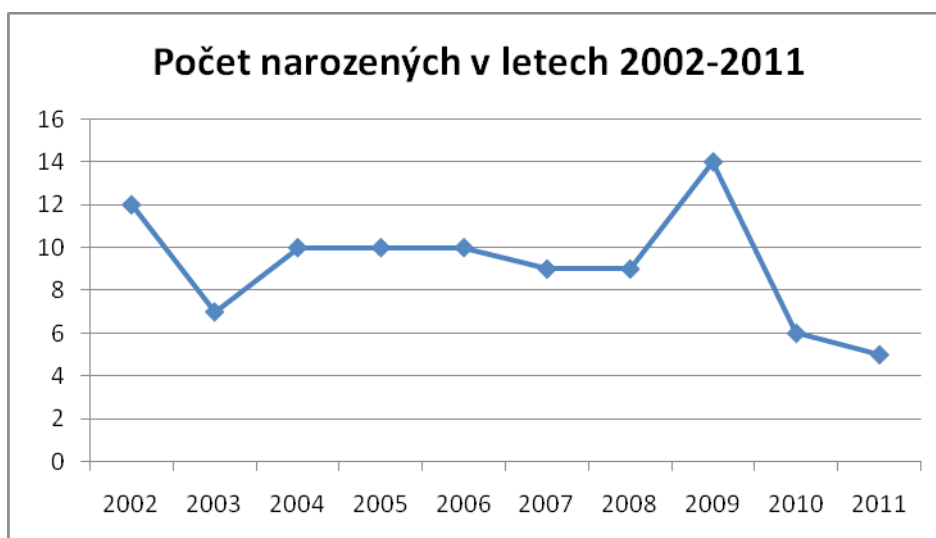
Z grafu je zřejmé, že v obci dochází buď ke snížení počtu obyvatel, nebo k jeho určité stagnaci. K rapidnímu nárůstu v průběhu deseti let nedošlo. Hlavní podmínkou pro zabránění odlivu mladých lidí z obce, je zajištění nabídky práce. Nabídka je v obci nedostatečná a mladí lidé odchází za prací na jiná místa. Obce populačně stárne.

Tabulka 3: Počet narozených v letech 2002-2011

2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
12	7	10	10	10	9	9	14	6	5

Pramen: Databáze obecního úřadu městyse Lukavec; vlastní zpracování autorky

Graf 7: Počet narozených v obci Lukavec v letech 2002-2011



Pramen: Databáze obecního úřadu městyse Lukavec; vlastní zpracování autorky

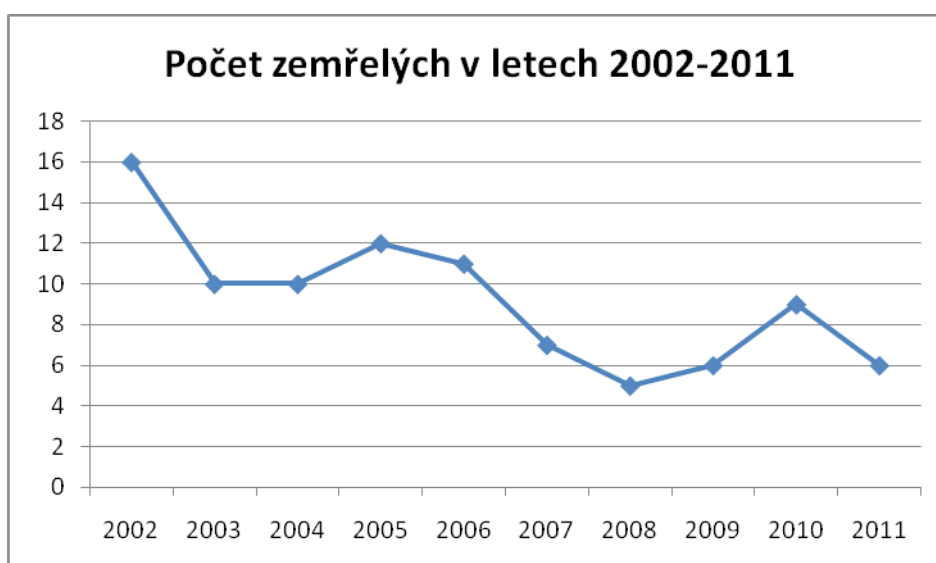
Z grafu lze vyčíst velký pokles počtu narozených dětí za poslední dva roky. Je zde zřejmá souvislost s úbytkem mladých obyvatel v obci. Snižování narozených dětí pro obec představuje hrozbu hlavně z hlediska udržení chodu mateřské a základní školy.

Tabulka 4: Počet zemřelých v letech 2002-2011

2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
16	10	10	12	11	7	5	6	9	6

Pramen: Databáze obecního úřadu městyse Lukavec; vlastní zpracování autorky

Graf 8: Počet zemřelých v obci Lukavec v letech 2002-2011



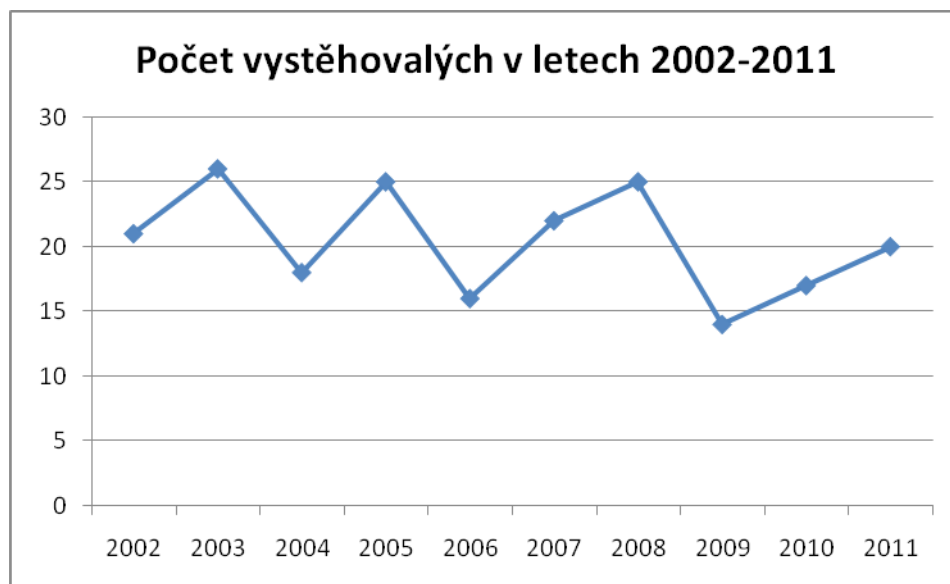
Pramen: Databáze obecního úřadu městyse Lukavec; vlastní zpracování autorky

Tabulka 5: Počet vystěhovalých v letech 2002-2011

2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
21	26	18	25	16	22	25	14	17	20

Pramen: Databáze obecního úřadu městyse Lukavec; vlastní zpracování autorky

Graf 9: Počet vystěhovalých v obci Lukavec v letech 2002-2011



Pramen: Databáze obecního úřadu městyse Lukavec; vlastní zpracování autorky

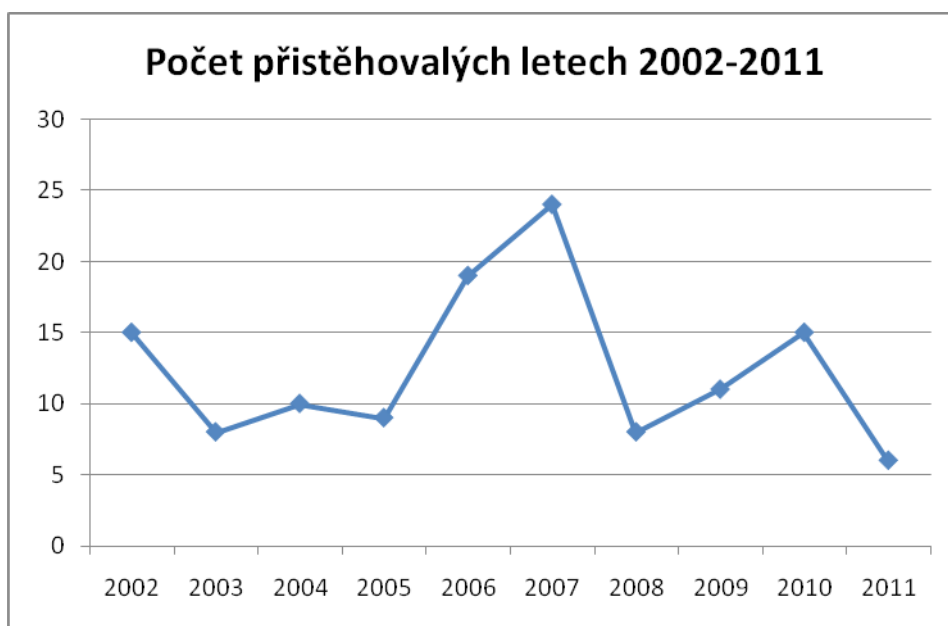
Počet vystěhovalých obyvatel je průměrně 20 každý rok. Čísla jsou pro obec s malým počtem obyvatel poměrně vysoká. V posledních třech letech dochází opět k nárůstu.

Tabulka 6: Počet přistěhovalých v letech 2002-2011

2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
15	8	10	9	19	24	8	11	15	6

Pramen: Databáze obecního úřadu městyse Lukavec; vlastní zpracování autorky

Graf 10: Počet přistěhovalých v obci Lukavec v letech 2002-2011



Pramen: Databáze obecního úřadu městyse Lukavec; vlastní zpracování autorky

4.1.3 Financování obce

Základem pro hospodaření obce se každý rok stává její rozpočet. Sestavování rozpočtu se řídí zákonem č. 250/2000 Sb., o rozpočtových pravidlech územních rozpočtů. Rozpočet se schvaluje každoročně na konci roku. Pokud dojde k jeho schválení, obec se podle něj může okamžitě začít řídit. Když se jeho schválení nepodaří, obec používá tzv. rozpočtové provizorium. Z něj se hradí pouze náklady nutné k zabezpečení chodu obce, ale peněžní prostředky nelze používat na investiční akce a rekonstrukce. Jediným pravomocným orgánem k schválení daného rozpočtu je zastupitelstvo obce.

Největší příjmové položky rozpočtu tvoří daně. Převážná většina vybraných daní v obci odchází státu. Stát tyto daňové příjmy následně přerozdělí jednotlivým obcím prostřednictvím příslušného finančního úřadu. Velikost přerozdělené částky se vypočítává koeficientem odvozeným podle počtu obyvatel v dané obci. Jediná daň z nemovitosti připadá 100% obci a spotřební daně patří pouze státu a dál se nepřerozdělují. Největší částka do rozpočtu plyne z přerozdělené daně z přidané hodnoty.

Dalším významným příjmem pro obec jsou poplatky od občanů. Jde buď o poplatky, které částečně kryjí náklady na danou službu, za kterou jsou vybírány, nebo o další místní poplatky, které má obec možnost ze zákona v obci zavést.

Příklad poplatků, které obec od občanů vybírá:

- poplatky ze psů
- poplatky ze vstupného
- poplatky za hrací automaty
- poplatky za užívání veřejného prostranství atd.

Stát obci každoročně přispívá na školství a na výkon státní správy, kterou obec vykonává v rámci samostatné působnosti. Pokud má obec zájem o státní dotace, z vlastní iniciativy sleduje státem vypsané grantové programy. Když si vybere některý grantový program potřebný pro obec, podává žádost o dotaci. Tato žádost je příslušnou komisí posouzena a následně schválena, nebo zamítnuta. Na grantových programech je povinná spoluúčast financování od obce ve výši 30-50% celkových nákladů. Jestliže jsou na větší projekt vyžádány finanční prostředky z Evropské unie, spoluúčast obce na nákladech se pohybuje kolem 10%. Městysi Lukavec se tyto prostředky zatím daří úspěšně čerpat.

Obec je povinna mít rozpočet sestavený tak, aby byl vyrovnaný. Během průběhu roku můžou nastat tzv. rozpočtové změny. Důvodem jejich vzniku je nesprávný odhad nákladů při sestavování rozpočtu. U některých projektů je potřeba investice navýšit a naopak v některých případech dochází k přebytku peněžních prostředků. Zastupitelstvo má povinnost tyto změny vyrovnat.

Starosta obce hodnotí stav peněžních prostředků obce za celkem dostatečný. Navýšení příjmů do rozpočtu by samozřejmě uvítal. Pro obec se snaží udělat maximum, ale samozřejmě ne za každou cenu. Obec se snaží vyvarovat se většímu zadlužení. V současné době dochází ke splácení pouze jednoho úvěru použitého na výstavbu tzv. startovních bytů.

Hospodaření malých obcí je oproti velkým městům složité. Přerozdělování prostředků podle počtu obyvatel bude obce stavět vždy do určité diskriminace.

4.2 Veřejné služby v obci Lukavec

Městys Lukavec zabezpečuje tyto veřejné služby:

- odvádění a čištění odpadních vod
- mateřská a základní škola
- knihovna; videostudio
- bytové hospodářství
- nebytové hospodářství
- vodní hospodářství
- veřejné osvětlení
- pohřebnictví
- komunální služby; sběr odpadů
- péče o vzhled obce (veřejná zeleň, sadové úpravy náměstí, kašna)
- požární ochrana
- komunikace; veřejná silniční doprava; chodníky
- tělovýchovná činnost
- sociální služby
- kulturní dům

4.1.2. Základní škola a mateřská škola

Školství

Mezi základní lidské právo patří právo na vzdělání zakotvené v Listině základních lidských práv a svobod. Každý občan může toto právo uplatnit prostřednictvím vzdělávacího systému České republiky. Po ukončení povinné školní docházky má absolvent celou řadu možností jak se dál vzdělávat. Nejčastější cestou bývá nástup žáka

na jím vybrané střední odborné učeliště, na střední odbornou školu nebo na gymnázium. Existuje nadměrné množství státních i soukromých středních škol, kdy nabídka značně převyšuje poptávku, tvoří tržní nerovnováhu, která vede ke snižování motivace žáků základních škol k dosažení výborných známek a znalostí potřebných pro přijetí na požadovanou střední školu, jelikož z důvodu nedostatečného počtu uchazečů je střední škola ochotna zrušit přijímací zkoušky a snížit hranici minimálních schopností a znalostí pro přijetí. Kvalita vzdělávání a zájem o znalost řemesla se tak snižuje, stupeň potřebného vzdělání pro získání profesního uznání a vysokého ohodnocení se zvyšuje.

MŠMT na svých stránkách zveřejňuje, že největší objem finančních prostředků z rozpočtu směřuje do oblastí regionálního školství. Jednu ze složek tohoto úseku vytváří finanční prostředky na přímé náklady na vzdělávání pro školy a školská zařízení zřizované obcemi a svazy obcí a kraji. To, že největší objem finančních prostředků směřuje právě do škol v obcích, má jasné vysvětlení. Počet obyvatel žijících na vesnici klesá a v závislosti na tom klesá i počet narozených dětí v obci. Aby si školy udržely určitý standart vzdělávání a k tomu potřebný počet dětí, snaží se děti přilákat všemi možnými prostředky. Školy si pak konkurují a vítězí ten, jehož nabídka je lepší.

Základní a mateřská škola Lukavec

Obec Lukavec zajišťuje svým občanům služby mateřské a základní školy. V roce 2003 se mateřská škola stává součástí základní školy.

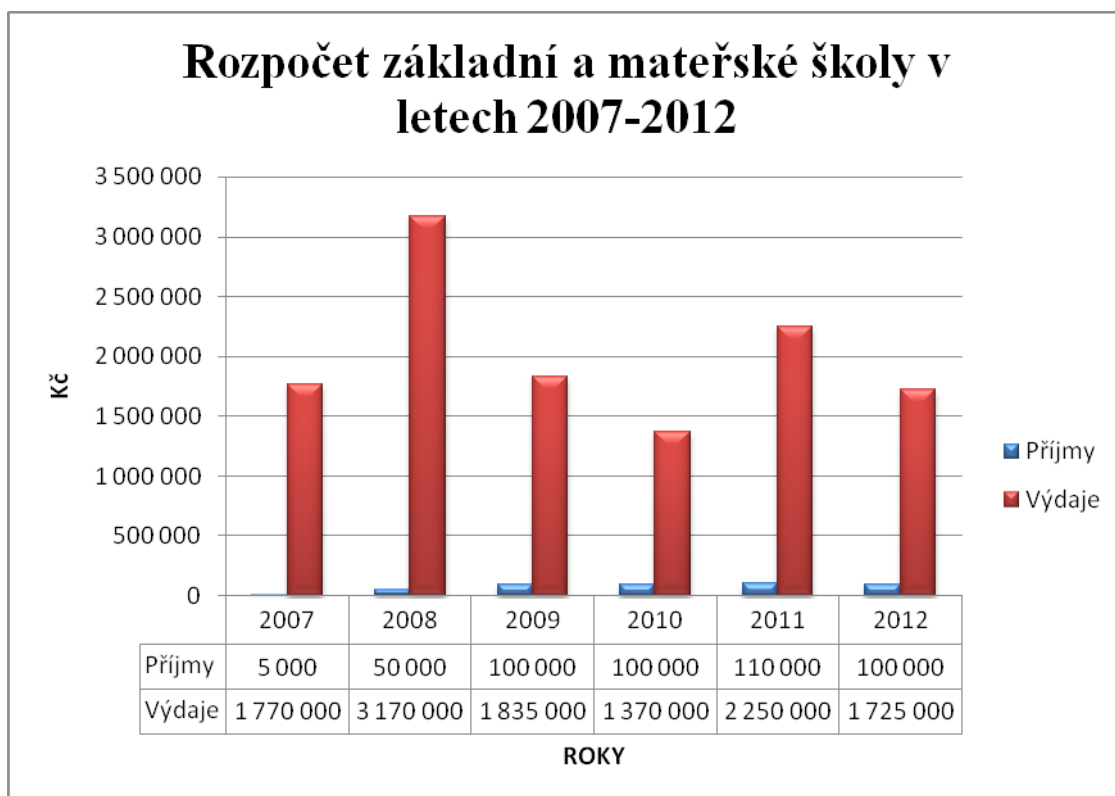
V roce 2000 dochází k otevření nově postavené budovy Základní školy Lukavec (dále ZŠ). ZŠ v obci zajišťuje devítiletou povinnou školní docházku. Areál školy díky nedávné výstavbě nabízí žákům moderní vybavení a zajišťuje veškeré vzdělávání, aktivity, stravovací služby a školní družinu v rámci jedné budovy. V ZŠ pracuje 13 pedagogických pracovníků, 2 vychovatelé ve školní družině, 1 pracovnice v ekonomickém úseku, 4 provozní zaměstnanci a 3 pracovnice ve školní jídelně. Škola nabízí svým žákům několik zájmových kroužků, které vedou učitelé této školy. Celkový počet žáků je 119. Škola je vybavena moderní technikou a účastní se několika vzdělávacích projektů, např. Učíme se interaktivně.

Finanční částka uvolněná z obecního rozpočtu na zajištění provozu ZŠ každoročně zaujímá jednu z největších částek v rozpočtu. Škola si v rámci svého hospodaření nedokáže sama pokrýt všechny své výdaje, a to díky nízkému počtu žáků. Jako

pomůcku pro získání nových žáků do této školy obec nabízí všem dětem, které na začátku roku nastoupí do 1. ročníku ZŠ, finanční částku 15 000 Kč a všem dojíždějícím žákům poskytuje plné hrazení dopravy. Podmínkou vystavení a ponechání si částky 15 000 Kč je absolvovat alespoň 5. ročníků ZŠ. Malý počet žáků sebou přináší i to, že již před několika lety došlo k spojení dvou tříd v případě výuky hudební a tělesné výchovy a pracovních činností.

Udržení si dětí za každou cenu může pro školy znamenat určité ústupky od kárných postihů, ústupky od přeložení dítěte do pomocných nebo zvláštních škol, ústupky rodičům pod jejich hrozbou přeložení dítěte do jiné školy. Snaha získat co nejvíce dětí pak pro školu znamená co nejvíce se zviditelnit, vymýšlet spoustu mimoškolních aktivit a akcí pro děti, zájmových kroužků, příprava dětí na regionální soutěže atd., což může být v určité chvíli značně náročné pro pracovníky školy, jejichž mzdové ohodnocení samozřejmě značně závisí také na počtu žáků. Toto všechno je potřeba brát na vědomí a nezacházet příliš daleko, aby získávání nových dětí nemělo opačný význam a nedošlo tak k snižování kvality školy.

Graf 11: Rozpočet základní a mateřské školy v letech 2007-2012



Pramen: Rozpočty obce Lukavce; vlastní zpracování autorky

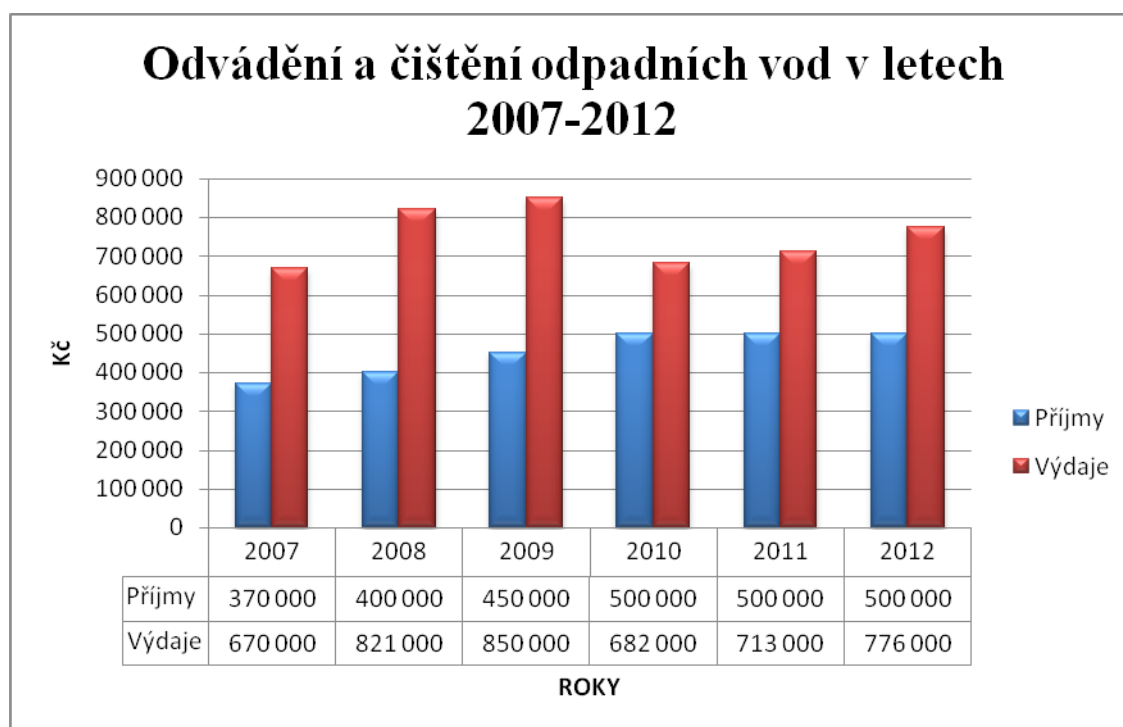
Z dotazování spoluobčanů jasně vyplynulo, že mateřskou a základní školu považují za nejdůležitější veřejnou službu, kterou obec poskytuje. S kvalitou výuky jsou spokojeni a velmi oceňují doprovodné akce školy. Obec na financování školy každoročně přispívá průměrně 13% financí z celkového rozpočtu. Určitá část prostředků je hrazena příspěvkem od státu. Ukazuje se tedy, že finanční prostředky vložené do vzdělávání v obci jsou vynaloženy skutečně efektivně a to i podle mínění občanů obce.

4.2.2 Odvádění a čištění odpadních vod

Voda je jedním ze čtyř základních přírodních živlů a podmínkou života na Zemi. Tato čirá, bezbarvá, v silné vrstvě namodralá kapalina bez chuti a zápachu v posledních letech vzbuzuje velkou pozornost. Zásoby pitné vody na Zemi nejsou nevyčerpatelným přírodním zdrojem, a tak je potřeba s vodou zbytečně neplýtvat a chovat se hospodárně. V dnešní době už každá větší obec má svoji vlastní čističku odpadních vod a za odebrané množství vody vybírá poplatek z důvodu donucení občanů k úsporám spotřeby vody.

Čistička odpadních vod byla v Lukavci postavena a uvedena do provozu roku 1993. Na výstavbu zařízení obec získala od státu dotaci, která pokryla veškeré náklady. Čistička je projektována pro 1310 obyvatel, což znamená určitou kapacitní rezervu pro obec v případě nárůstu počtu obyvatel v obci. O bezproblémový provoz čističky se stará jeden ze zaměstnanců obecního úřadu. Příjmy této veřejné služby tvoří poplatky vybírané za vodné a stočné. Celková výše poplatku je 24 Kč/m³.

Graf 12: Odvádění a čištění odpadních vod v letech 2007-2012



Pramen: Rozpočty obce Lukavec; vlastní zpracování autorky

Na odvádění a čištění odpadních vod je v průměru poskytováno 5% finančních prostředků z celkové částky rozpočtu pro daný rok. Z grafu je viditelné, že příjmy z poplatků občanů plně nekryjí náklady na provoz čističky a obec tak musí zbylé náklady hradit sama ze svého rozpočtu. Tyto náklady jsou nezbytné a efektivně vynaložené nejen z hlediska ochrany životního prostředí.

4.2.3 Sběr komunálních a tříděných odpadů

Jako odpad můžeme označit každou movitou věc, které se osoba zbavuje nebo má úmysl nebo povinnost se jí zbavit a přísluší do některé ze skupin odpadů, které stejně jako tuto definici uvádí zákon č 185/2001 Sb., o odpadech.

Požadavky spotřebitelů na jednoduchost obalových materiálů, na snazší manipulaci s nimi, na odlehčení, na design, skladnost, delší trvanlivost, odolnost, bezstarostnost, nerozbitnost, se stále zvyšují. To vše a mnohem víc nutí výrobce, který chce obstát v konkurenci, k vymýšlení stále nových alternativ obalů za pomoci moderních technologií. Cíl zaujmout a přesvědčit spotřebitele ke koupi, vydělat a zlikvidovat konkurenci, mnohdy vítězí nad otázkou šetrnosti výrobku k životnímu prostředí. A

proto vlastnosti jako jsou recyklovatelnost, znovupoužití, likvidita a vratnost obalu, bývají až na druhém místě. To, že země nedokáže sama takové množství odpadu pohltit a je proto nutné odpad třídit, v posledních letech pochopila spousta lidí po celém světě. Města a obce podporují třídění odpadu přistavením příslušných kontejnerů na třídění odpadu a zajišťují jeho sběr a přepravu.

Obec Lukavec zajišťuje svým občanům možnost třídit komunální odpad následovně:

Sklo, papír a plasty musí občané (pokud chtějí třídit) zanést a umístit do nakoupených barevně odlišných plastových kontejnerů rozmístěných po obci. Těchto sběrných míst je v obci doposud osm a jejich počet odpovídá kapacitně počtu obyvatel. Sběr železného šrotu nabízí obec jedenkrát ročně, na jaře. Svoz železného šrotu a následně nebezpečného odpadu zajišťují zaměstnanci obecního úřadu. Odpad je odvezen do místního sběrného dvora, kde je následně roztříděn. Po roztřídění je patřičná část odpadu odvezena na centrální skládku společnosti SOPMO a.s.

Pro umístění zbytkového odpadu má každá rodina nebo každý jednotlivec od obce pronajatou soukromou popelovou nádobu. Nájemné je ve výši 180 Kč. Sběr odpadu je realizován jedenkrát týdně soukromou společností SOMPO,a.s. Obec se společností uzavírá smlouvu.

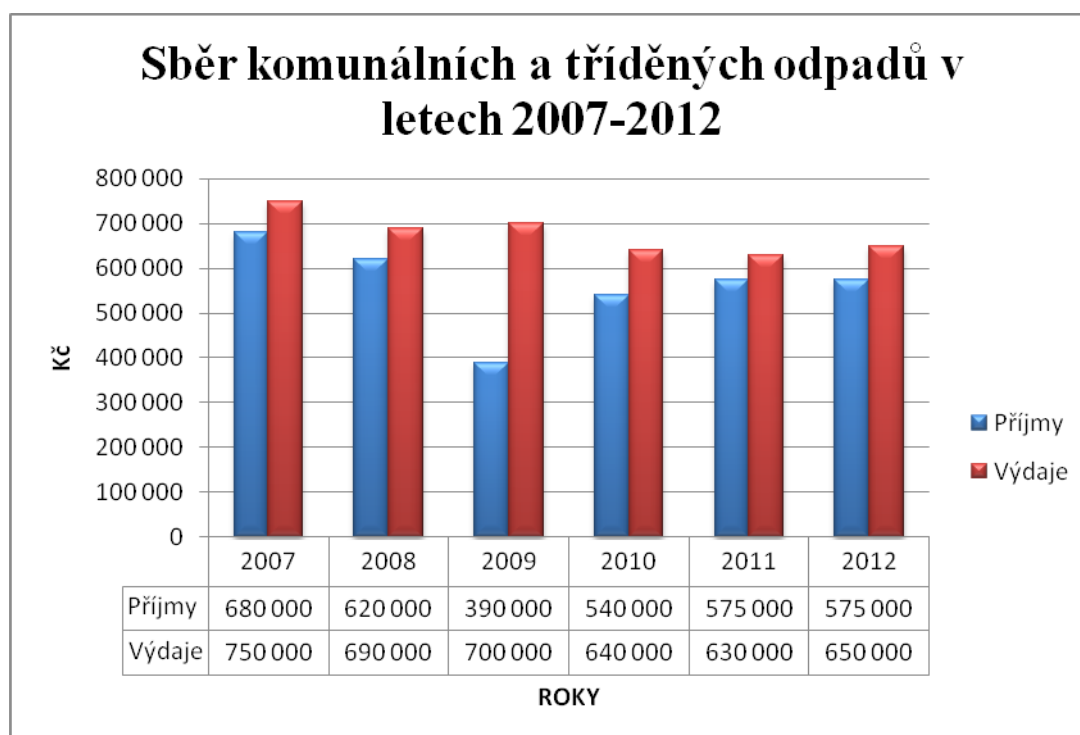
Za provoz systému shromažďování, sběru, přepravy, třídění, využívání a odstraňování komunálních odpadů si obec na základě obecně závazné vyhlášky vybírá místní poplatek. Poplatek je povinna zaplatit každá fyzická osoba, která má v obci trvalý pobyt a fyzická osoba, která má ve vlastnictví stavbu určenou nebo sloužící k individuální rekreaci.

Sazba poplatku činí 448 Kč a je tvořena:

- z částky 224 Kč za kalendářní rok
- z částky 224 Kč za kalendářní rok (tato částka je stanovena na základě skutečných nákladů obce předchozího roku na sběr a svoz komunálního odpadu).

(zdroj: Obecně závazná vyhláška č. 3/2011 o místním poplatku za provoz systému shromažďování, sběru, přepravy, třídění, využívání a odstraňování komunálních odpadů městyse Lukavec)

Graf 13: Sběr komunálních a tříděných odpadů v letech 2007-2012



Pramen: Rozpočty obce Lukavec; vlastní zpracování autorky

Na sběr komunálních a tříděných odpadů je v průměru poskytováno 4,4 % finančních prostředků z celkové částky rozpočtu pro daný rok. Z grafu je patrné, že vybrané poplatky zcela nepokryjí náklady na sběr komunálních odpadů. Obec proto hraří zbytek nákladů sama ze svého rozpočtu.

Občané obce nabídku třídění odpadů oceňují a pro mnohé z nich se tato činnost stala samozřejmostí. V některých případech podotýkají, že svoz odpadů z plastových kontejnerů by mohl probíhat v častějších intervalech.

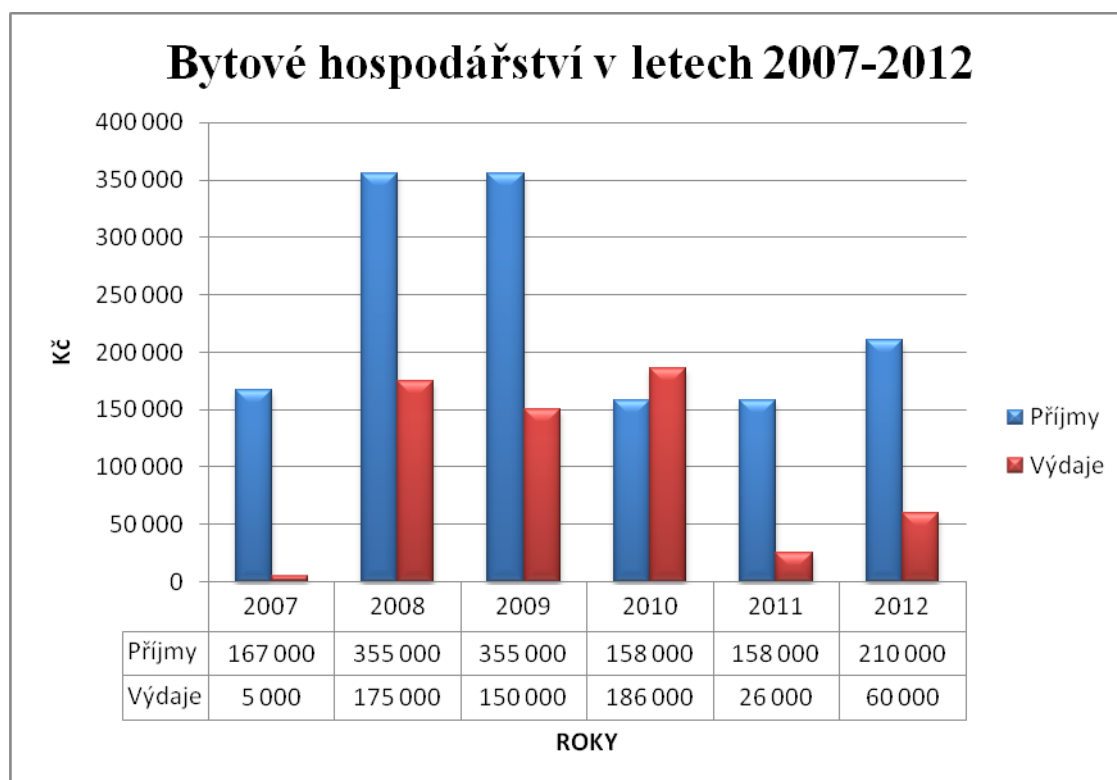
4.2.4 Bytové hospodářství

Potřeba bydlení patří mezi základní potřeby člověka. Pokud není kvalitně uspokojena, vytrácí se zájem uspokojovat výše postavené potřeby. Jako prostředek k jejímu uspokojení slouží byt.

V současné době je obec Lukavec vlastníkem pouze jedné nemovitosti, kterou lze používat k bytovému hospodářství. Prostory nemovitost čp. 120 obec dlouhou dobu využívala k provozu místní knihovny. V roce 2005 byly tyto prostory rozšířeny

a přestavěny a došlo zde k vybudování čtyř bytových jednotek. Tyto bytové jednotky mají sociální charakter. Jsou označovány za tzv. „ startovní byty “. Byty jsou pronajímány sociálně slabším rodinám s dětmi, za nájemné přizpůsobené jejich finanční situaci. Cílem obce je pomoci těmto rodinám zlepšit jejich finanční situaci tím, že jim ušetří starost s hledáním vhodného bydlení. Rodiče se tak orientují na budování pracovní pozice a na kariérní růst a pro obec se stávají ekonomicky aktivní. Zároveň jejich děti navštěvují místní školu.

Graf 14: Bytové hospodářství v letech 2007-2012



Pramen: Rozpočty obce Lukavec; vlastní zpracování autorky

Vzhledem k tomu, že obec takto využívá pouze jednu nemovitost a pro udržení obyvatel v obci používá spíše cestu úpravy a prodeje parcel pro výstavbu nových domů (což je pro rodiny finančně náročné), je tato služba občany považována za nedostačující a její úroveň považují za velmi nízkou.

Na bytové hospodářství je v průměru poskytováno 1,2 % finančních prostředků z celkové částky rozpočtu pro daný rok. Z dotazování spoluobčanů byla tato služba hodnocena jako jedna z nejvíce problematických, neboť nabízená kapacita startovních

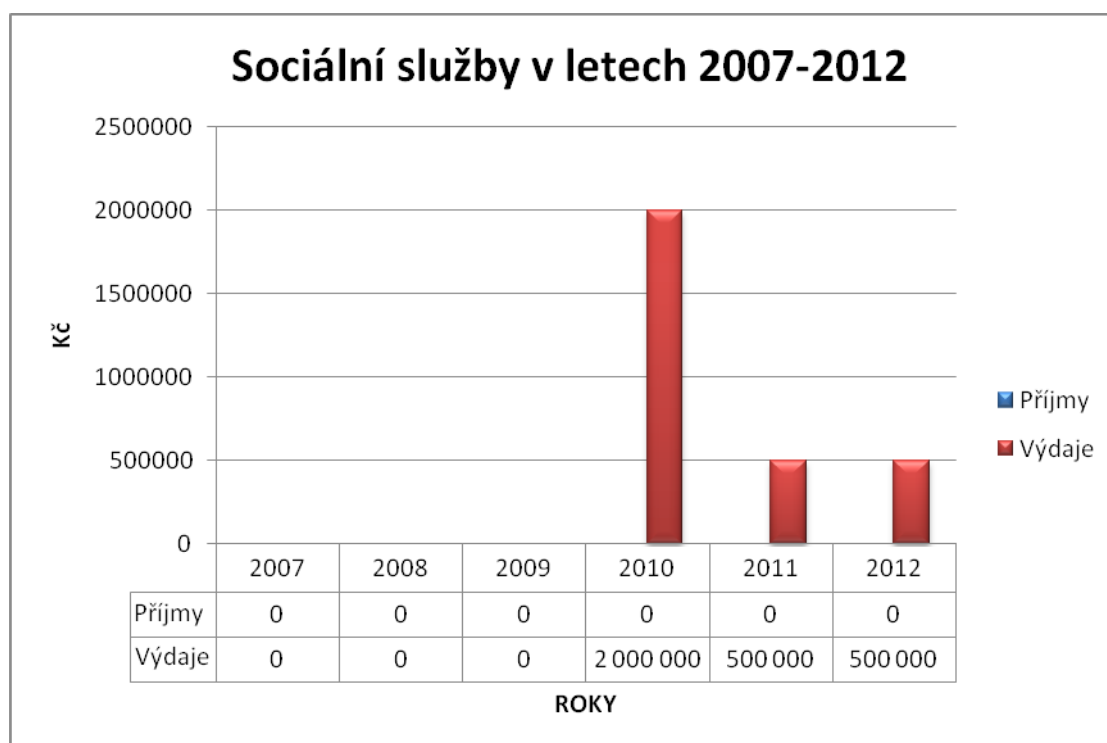
bytů a bytů celkově, je pro obec této velikosti nedostatečná. Je to tedy značně limitující faktor pro růst počtu obyvatel v obci.

4.2.5 Sociální služby

Moderní demokratická společnost se vyznačuje tím, že je schopna postarat se o seniory a zdravotně postižené občany, a proto i Lukavec zahájil v roce 2011 poskytování sociálních služeb, které zde do tohoto roku vůbec nabízeny nebyly. Průlomem pro obec se v této oblasti stává výstavba Centra sociálních služeb LADA Lukavec. Posláním centra je poskytnout službu osobám se zdravotním postižením a seniorům, o které je jinak pečováno v jejich přirozeném sociálním prostředí. Dočasným převzetím péče o tyto osoby chce centrum pečujícím osobám umožnit odpočinek a poskytnout jim čas k řešení osobních záležitostí. Služba je určena osobám starší 16 let s mentálním, tělesným a kombinovaným postižením a pro seniory. Maximální délka pobytu je 3 měsíce, interval pro opětovné přijetí klienta je 14 dní od ukončení pobytu. Kapacita centra je 10 pobytových míst, 5 ambulantních míst a 2 terénní místa. Městys Lukavec získal v roce 2009 na projekt „Komplex sociálních služeb v Lukavci“ dotaci ve výši 17 946 997Kč, což je 92,5% z celkového rozpočtu 19 429 361Kč. Dotace byla poskytnuta z EU z programu ROP NUTS II Jihovýchod – oblast podpory 3.3(zdroj:centrum Lada Lukavec).

Centrum LADA je příspěvková organizace. Hospodaří tedy s finančními prostředky získanými svojí hlavní činností a s prostředky, které získá od jiných osob. Obec každoročně přispívá ze svého rozpočtu částkou 500 000 Kč a má právo kontrolovat činnost centra a vyžadovat po něm výroční správy. Zároveň na provoz centra přispívá Ministerstvo práce a sociálních věcí a kraj Vysočina.

Graf 15: Sociální služby v letech 2010-2012



Pramen: Rozpočty obce Lukavec; vlastní zpracování autorky

Na sociální služby je v průměru poskytováno 6,9 % finančních prostředků z celkové částky rozpočtu pro daný rok. Tato částka je adekvátní pro pomoc těmto spoluobčanům. Pro tento rok se však ukazuje, že příspěvky od státu budou zřejmě nižší než doposud. To by však znamenalo, že by rozdíl v rozpočtu centra musela doplatit obec, což může být problém z hlediska omezení finančních prostředků pro financování ostatních veřejných služeb. Bylo by to však jediné řešení, neboť centrum bylo postaveno z dotačních fondů s podmínkou udržitelnosti projektu na 5 let. Zrušení centra by tedy pro obec znamenalo mnohem větší náklady než udržení jeho provozu.

Zavedení sociálních služeb v obci spoluobčané považují za velmi důležité. Převážná většina dotazovaných služeb centra LADA zatím nějakým způsobem nevyužila. Část dotazovaných by spíše uvítala plnohodnotný dům pro seniory.

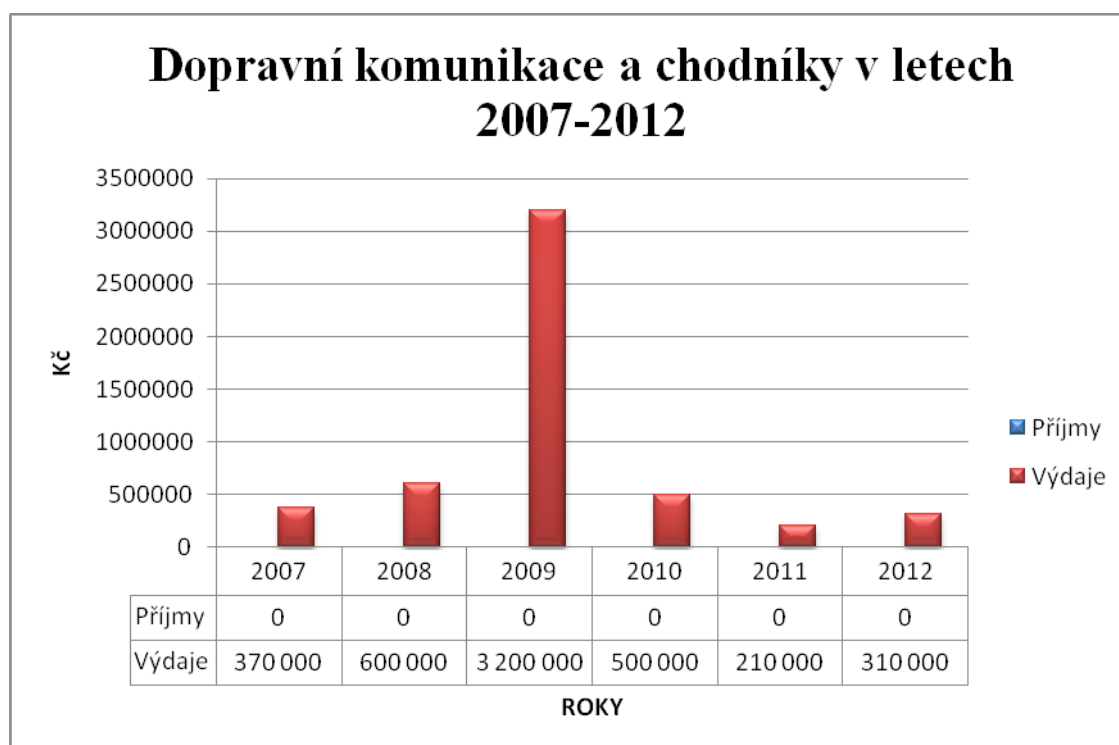
4.2.6 Dopravní komunikace a chodníky

Existuje mnoho faktorů ovlivňujících výběr trvalého místa bydliště. Jedním z hlavních činitelů výběru je nabídka práce. Pokud občan nebude mít možnost v místě

trvalého bydliště pracovat, nabízí se dvě varianty, jak situaci vyřešit. V případě, že nebude mít v obci dlouhodobé závazky, pravděpodobně si zvolí možnost přestěhování se za pracovní příležitostí na jiné místo. Druhá možnost je dojíždění za prací, kde hlavní roli hraje dojezdová vzdálenost, kvalita komunikací, veřejná silniční doprava a pak samozřejmě velikost finančních prostředků, nabízená mzda a údržba silnic kraje Vysočina jedenkrát ročně. Provoz a velké znečištění v obci však vyžaduje častější úklid. Z důvodu nutnosti, celoroční úklid zajišťuje obec, popřípadě jsou jí nápomocni místní hasiči. Zimní údržbu opět provádí Správa a údržba kraje Vysočina. Ostatní místní komunikace jsou ve vlastnictví městyse. Městys prostřednictvím pracovníků obecního úřadu zajišťuje jejich několikaměsíční, zimní i letní údržbu a drobné opravy. Na opravy jsou používány finanční prostředky z rozpočtu obce nebo získané granty. Na opravy většího rozsahu jsou přizvány příslušné firmy.

Veškeré chodníky v obci jsou majetkem obce a obec se o ně stará obdobným způsobem jako o své dopravní komunikace.

Graf 16: Dopravní komunikace a chodníky v letech 2007-2012



Pramen: Rozpočty obce Lukavec; vlastní zpracování autorky

Na dopravní komunikace a chodníky je v průměru poskytováno 5,3 % finančních prostředků z celkové částky rozpočtu pro daný rok. Z grafu však vyplývá, že tento průměr je zkreslený výdajem z roku 2009, kdy v tomto roce došlo k nucené rekonstrukci silnice vedoucí z Týmové Vsi na hlavní silnici Lukavec-Zelená Ves. Bez této anomálie by bylo průměrné poskytování finančních prostředků na dopravní komunikace necelé 3 %, což je velmi málo. Nedostatečné výdaje se odráží na dosavadním stavu místních komunikací, kdy jsou peněžní prostředky vynaloženy jen na opravu neodkladné opravy.

Zlepšení dopravní situace v obci by měla v budoucnu přinést výstavba nového obchvatu obce Lukavec. Podrobnější popis projektu je uveden v následující kapitole.

5 Výstavba nového obchvatu obce Lukavec

Z předešlého hodnocení dopravních komunikací z hlediska poskytování veřejných služeb v obci vyplývá, že dopravní situace v obci není na požadované úrovni a je tedy třeba její úroveň zvýšit. Jedním z opatření, které povede k zlepšení dopravní situace, je snaha obce dosáhnout realizace výstavby obchvatu. Sama obec k vybudování takového projektu nemá jednak dostatek finančních prostředků, ale ani příslušné pravomoci. Legislativě České republiky převedla správu silnic II. a III. třídy do kompetencí nižších samosprávných jednotek. Obec tak může dosáhnout svého cíle prostřednictvím kraje Vysočina. O schválení takového projektu, jeho realizaci a zajištění investic rozhoduje vedení kraje. Obec jako iniciátor předkládá své požadavky a důvody a dobrovolně se aktivně zapojuje do přípravy projektu. Snaží se pomáhat a ulehčit tak práci kraji hlavně díky znalosti místních poměrů. V jejím zájmu je rychlá realizace, která nebude mít velký dopad na obyvatele a která s sebou přinese lepší kvalitu života v obci.

„Velmi oceňuji přístup starostů z Pacova, Lukavce i Salačovy Lhoty, kteří k připravované rekonstrukci silnice přistoupili velice aktivně. Z dnešního jednání je patrné, že současný stav, nedostatečná kapacita silnice II/128 a špatné napojení na dálnici D1 je jedním z nejzásadnějších problémů, který pacovský region trápí,“ uvedl hejtmán Jiří Běhounek v tiskové zprávě (2009).

5.1 Příčiny vzniku projektu

5.1.1 Dřevozpracující družstvo Lukavec

Hlavní důvod potřeby obchvatu pro obec je Dřevozpracující družstvo Lukavec (dále jen DDL). Tato velká firma na zpracování dřeva a výrobu má sídlo v těsné blízkosti Lukavce a je největším zaměstnavatelem obce. Celkový počet pracovníků je přes 640.

Družstvo bylo založeno roku 1953. Hlavní činností podniku je zpracování dřeva a výroba nábytkových dílců, dřevotřískových desek, MDF desek a impregnovaného papíru. Dřevní hmota do podniku a hotové nebo rozpracované výrobky z podniku jsou z velké části přepravovány prostřednictvím silniční kamionové dopravy. Nepřetržitý denní i noční provoz DDL tak způsobuje značnou intenzitu dopravy přes obec a negativa s tím spojená. Nejvíce zatěžovanou silnicí obce je krajská komunikace

II/128, která vede přes celou obec až k danému podniku. Veškerá kamionová a ostatní tranzitní doprava z této komunikace bude odkloněna na zmiňovaný obchvat.

V projektové dokumentaci je uvedeno, že z celostátního sčítání z roku 2005 je celoroční průměrná intenzita všech vozidel na silnici II/128 v úseku začátek obce Lukavec-konec obce Lukavec 1452 všech vozidel denně. Přes řešený úsek přejede denně průměrně 381 těžkých vozidel z celkových 1452. Výhledová denní intenzita dopravy vozidel pro rok 2030 je uvažována v počtech: 1300 osobních vozidel, 550 nákladních vozidel tedy 1850 vozidel celkem.

5.1.2 Nevyhovující parametry pro velkokapacitní přepravu

Průtah silnice II/128 obcí nevyhovuje z hlediska technických parametrů svým směrovým vedením, šířkovým uspořádáním a místy i rozhledovými poměry. Průjezdnost obcí ztěžuje několik zúžených míst, které jsou způsobeny tím, že tato komunikace vede přes nejstarší část obce a historická výstavba neumožňuje modernizaci komunikaci pro současnou zátěž. Tyto úseky zvláště při dopravní kongesci velice omezují průjezdnost a bezpečnost dané komunikace. Rozměrná vozidla si často při průjezdu oblouky nárokují jízdu v protisměru a občas svým průjezdem poškozují okolní zástavbu. Nákladní doprava způsobuje hlavně v zimním období potíže s plynulostí dopravy v několika úsecích, hlavně v oblastech, kde jsou omezeny možnosti údržby vozovky z převážně ekologických důvodů.

5.1.3 Negativní vliv dopravy na obyvatele obce

Z rozhovorů se spoluobčany vyplynul jednoznačný souhlas s převedením dopravy z obce na nový obchvat. Tranzit zejména těžkých nákladních automobilů přes celou délku obce způsobuje celý den nepříjemný hluk hlavně obyvatelům žijícím v těsné blízkosti komunikace. Zúžená místa a křižovatky v obci způsobují snížení rychlosti a časté popojíždění vozidel což je předpokladem pro větší vznik emisí. Díky převozu převážně průmyslových a zemědělských surovin dochází k velmi častému znečištění komunikace. Značná hmotnost nákladních automobilů, a tedy časté zatížení silnice, pak vyvolává nutnost četných oprav poškozené vozovky. Obec už díky přítomnosti DDL patří do oblasti se zvýšenou prašností, každý další průjezd těžkých vozidel hlavně

v letních měsících tuto prašnost jednoznačně navyšuje. Z pozorování těchto dopravních prostředků je též zřejmé, že hlavně na začátku a konci obce není ve většině případů dodržována povolená rychlost, což může způsobit problémy a obavy především v oblasti nehodovosti a bezpečnosti pohybu chodců a cyklistů.

Názor obyvatelky obce Petry Jelínkové na intenzitu dopravy zní v článku NOVÁKOVÉ (2008):

„Někdy tudy projíždějí i dost rychle. Já naštěstí bydlím kousek stranou od náměstí, takže mi ani tak nevadí ten hluk. Mám ale strach, protože děti musí přes hlavní silnici chodit každý den do škol.“

5.2 Historie

První zmínka o obchvatu obce je zaznamenána již v prvním územním plánu obce Lukavec z roku 1995. Výroba DDL byla rozšířena o novou výrobní linku a reakcí kraje bylo stanovisko, že obec potřebuje stavbu obchvatu. V roce 2004 se obec snažila zaktualizovat projednávání stavby a zaslala krajskému úřadu požadavek na změnu územního plánu a na výstavbu obchvatu. Výsledkem této snahy bylo pouze zařazení silnice II/128 do tzv. „Páteřní sítě komunikací kraje Vysočina“. Rok 2006 je prvním rokem projektování stavby. Vypracování projektu bylo zadáno českobudějovické firmě, která ale projekt zpracovala v parametrech komunikace I. třídy, což by znamenalo velké finanční náklady na výstavbu. Následně tedy došlo k přeprojektování, které odpovídalo parametrům silnice II. třídy. Od roku 2006 dochází k dalšímu projektování, vyjednávání, vyřizování, schvalování, a to až do dnes. V letošním roce 2012 obec podala žádost na odbor výstavby města Pacov o rozhodnutí o umístění stavby obchvatu Lukavec a dále se snaží o uzavření zbývajících smluv s vlastníky pozemků.

5.3 Popis stavby a její základní charakteristiky

Základní komunikační síť kraje Vysočina tvoří silnice I. třídy nadregionálního významu, které jsou doplněny trasami silnic II. třídy s regionálním významem. Silnice II/128 je zařazena do silnic s regionálním významem a její trasa je: Čáslavsko – Jindřichův Hradec- Nová Bystřice- státní hranice. Silnice II/128 je zařazena do tzv. „Páteřní sítě komunikací kraje Vysočina“.

Aby došlo k navýšení kapacity silnice II/128 po téměř celé její délce, je navrženo vybudovat její dva obchvaty a několik samostatných silničních úseků.

- První úsek povede už od hranice kraje Vysočina (obec Prácheňany) až po konec obce Čáslavsko (komunikace II/150).
- Následně navazuje druhý úsek - od obce Čáslavsko po severní okraj obce Lukavec.
- Třetí část je samotný obchvat obce Lukavec. Obchvat začíná severně od obce Lukavec, kterou obchází po východním okraji, pokračuje jižním až jihozápadním směrem a končí na úrovni komerčních objektů na jižním okraji obce.
- Čtvrtá část povede od DDL až k hranicím obce Salačova Lhota.
- Na tuto část navazuje samostatný obchvat obce Salačova Lhota.
- Tento obchvat je spojen s městem Pacov dalším úsekem. Město Pacov nebude mít vlastní obchvat, neboť průjezd tímto městem je kapacitně dostačující.

Jednotlivé etapy jsou samostatné a jejich výstavby mohou být realizovány postupně. Celkový projekt je vypracován tak, aby na sebe jednotlivé úseky mohly být snadno napojovány a nedocházelo tak k jejich vzájemné závislosti. Prioritou kraje jsou výstavby obou obchvatů.

Název stavby: II/150, II/128 hr. kraje - Lukavec, úsek č. 3 – II/128 obchvat Lukavec. Objednavatelem stavby je kraj Vysočina. Oprávněnou osobou za zadavatele jednat je hejtman kraje. Druh stavby je novostavba, dopravní, liniová. Nová komunikace bude 2,5 km dlouhá a Lukavci se zcela vyhne.

„Pokud by byl obchvat kratší, doprava by se vracela k městu a vedla by i kolem bytové zástavby,“ vysvětlil bývalý starosta obce Pavel Kubec v článku NOVÁKOVÉ (2008).

Stavba je složena z několika pozemních komunikací různých navrhovaných kategorií a dá se rozdělit na několik částí v závislosti na změně kategorie a funkční třídy komunikace. Termín zahájení výstavby není znám. V dosavadním projektu je uveden rok 2013 a doba trvání výstavby 1 rok.

Dosavadní obslužnost území je zajištěna sítí stávajících pozemních komunikací a výstavby obchvatu obslužnost území dále rozvíjí a zlepšuje.

Kapacita navrhovaných komunikací bude minimálně zachována. Na samotném obchvatu se značně zvýší. Dle příslušné kategorie pro silnici II. třídy je umožněno převést intenzity až do hodnoty 10 000 vozidel za 24 hodin při zachování úrovně kvality dopravy, tedy s hustotou dopravy 30 vozidel/km.

5.4 Vliv stavby na životní prostředí

Zatížení životního prostředí je jedním z nejzávažnějších a nejdiskutovanějších problémů dnešní doby. Silniční doprava je a stále více bude nerozšířenějším způsobem přepravy zboží, a tedy i znečišťovatelem ovzduší a vodstva. Právě pro svoji aktuálnost a citlivost reakcí na zhoršující se stav životního prostředí jsou veškeré zásahy do přírody a krajiny abnormálně kontrolovány a posuzovány z hlediska ochránců přírody. Jejich připomínky, zákazy a normy pak mají značný vliv na vytvoření projektu a na samotnou trasu a kapacitu stavby.

1. Dlouhodobé vlivy umístění stavby a provozu na nové komunikaci

A, Negativní vlivy umístění stavby

- Kácení volně rostoucích dřevin
- Zábory zemědělské půdy
- Zvýšení odtokových koeficientů povodí
- Zásahy do PHO vodních zdrojů

B, Pozitivní vlivy umístění stavby

- Přesun tranzitní dopravy z obce Lukavec
- Zlepšení rozhledových poměrů
- Přesun těžkých nákladních vozidel směřujících do areálu Dřevozpracujícího družstva mimo obec
- Zvýšení bezpečnosti dopravy plynulým vedením komunikace

Negativní vlivy jsou minimalizovány samotným návrhem komunikace, který je přizpůsoben výškovým vedením tras v terénu. Pro lepší začlenění do krajiny budou svahy obchvatu osazeny vegetací.

C, Vlivy provozu

Díky plynulému vedení trasy obchvatu bez nutnosti snižování rychlosti, případně zastavování vozidel jedoucích po obchvatu, dojde vůči stávajícímu stavu ke snížení produkce emisí a exhalací vozidel.

2. Krátkodobé vlivy během výstavby komunikace

Práce prováděné během výstavby budou zatěžovat obyvatele obce:

- Prachem
- Hlukem
- Zvýšením intenzity dopravy těžkých nákladních vozidel
- Ovlivněním běžného provozu v obci (objíždky)
- Znečištěním půdy provozem stavebních strojů ve volném prostranství

5.4.1 Vliv na krajinný ráz

Krajinný ráz, kterým je zejména přírodní, kulturní, a historická charakteristika určitého místa či oblasti, je chráněn před činnostmi snižující jeho estetickou a přírodní hodnotu. Zásahy do krajinného rázu, zejména umístování a povolování staveb, mohou být prováděny pouze s ohledem na zachování významných krajinných prvků, zvláště chráněných území, kulturních dominant krajiny, harmonické měřítko a vztahy v krajině. K umístování a povolování staveb, jakož i jiným činnostem, které by mohly snížit nebo změnit krajinný ráz, je nezbytný souhlas orgánu ochrany přírody (Zákon č.114/1992 o ochraně přírody a krajiny).

Tabulka 7: Vliv obchvatu na krajinný ráz

Rysy a hodnoty krajinného rázu dle §12	Vliv
Vliv na rysy a hodnoty přírodní charakteristiky	žádný
Vliv na rysy a hodnoty kulturní charakteristiky	žádný
Vliv na zvláště chráněná území	žádný
Vliv na významné krajinné prvky	středně silný zásah
Vliv na estetické hodnoty	žádný
Vliv na harmonické měřítko krajiny	slabý zásah
Vliv na harmonické vztahy v krajině	slabý zásah

Zdroj: Projektová dokumentace

Jak vyplývá z tabulky, navrhovaná stavba, vzhledem ke svému charakteru, nebude mít významný vliv na krajinný ráz.

5.4.2 Hluk

Za hluk můžeme považovat každý nechtěný zvuk, který má obtěžující nebo rušivý charakter nebo může být škodlivý pro lidské zdraví. Rozdíl mezi zvukem a hlukem lze poznat pouze podle účinku na člověka.

Nařízení vlády č.272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací uvádí korekce pro chráněné venkovní prostory ostatních staveb a chráněné ostatní venkovní prostory. Těmto korekcím odpovídá hlukový limit pro hluk z automobilové dopravy pro den 60 decibelů a pro noc 50 decibelů.

Prvním zdrojem hluku je samotná výstavba obchvatu, kdy bude použita stavební technika malé i velké kategorie. Dodavatel stavebních prací není dosud znám, tedy ani informace o konkrétních pracovních strojích nejsou k dispozici. Zdroje a hladina hluku jsou odhadovány na základě obdobných stavebních akcí. Hluk při výstavbě nelze zcela eliminovat. Doporučuje se vhodná organizace práce, dočasná protihluková zařízení, střídání strojů s vysokou hladinou hluku.

Druhým zdrojem hluku jsou mobilní zdroje, tedy hluk vyvolaný při provozu obchvatu autodopravou. Zde se vychází z odhadované intenzity dopravy v budoucnu. Denní intenzita v roce 2030 se odhaduje na 1850 vozidel celkem.

Hluková studie, která hodnotí situaci akustické zátěže v lokalitě budoucího obchvatu, uvádí: Hluk z provozu na objízdné komunikaci nepřesáhne u blízké obytné zástavby

hranice povolených limitů a významně neovlivní stávající akustickou situaci v chráněném venkovním prostoru a v okolní obytné zástavě.

5.4.3 Ovzduší

Podle zákona č.86/2002 Sb. o ochraně ovzduší můžeme zdroje znečišťování ovzduší rozdělit na stacionární a mobilní. Mobilní zdroje znečišťování ovzduší jsou zejména:

- dopravní prostředky - silniční vozidla, drážní vozidla a stroje, letadla a plavidla
- nesilniční mobilní stroje- např. stavební stroje a zařízení, buldozery, vysokozdvizné plošiny, zařízení na údržbu silnic
- přenosná nářadí vybavená spalovacím motorem – motorové sekačky a pily, sbíječky

Množství emisí plynoucích z komunikací s automobilovým provozem závisí na plynulosti dopravy, intenzitě dopravy, sklonu vozovky, rychlosti a stylu jízdy řidiče a na technickém stavu vozového parku. Produkce emisí je odlišná a vyšší v případě stání a popojíždění vozidel například před křižovatkou nebo při dopravní kongesci než v případě plynulého projíždění daného úseku.

K technickým podmínkám provozu vozidel na pozemních komunikacích se vztahuje vyhláška č. 341/2002 Sb. ministerstva dopravy a spojů, která obsahuje požadavky na emise znečišťujících látek z motorů vozidel, které nesmí být překročeny. Vyhláška č. 302/2001 Sb., o technických prohlídkách a měření emisí vozidel pojednává o rozsahu a způsobu měření emisí. Plnění emisních limitů při provozu automobilů je povinností jejich provozovatelů.

Stávající komunikace městyse Lukavec zůstanou zdrojem znečišťování ovzduší i po zprovoznění obchvatu. Dojde ale k snížení intenzity provozu na těchto komunikacích tím, že dojde k přesunu zejména tranzitní a nákladní dopravy na nový obchvat.

Rozptylová studie došla k těmto výsledkům: Provoz posuzovaného úseku sinice nebude pro své okolí příčinou překračování závazných imisních limitů u sledovaných znečišťujících látek, tj. u NO₂, PM10 a benzenu, a nepovede ke zhoršení stávající situace, neboť převedením dopravy mimo obec se naopak imisní situace obcelepší.

Lze konstatovat, že navrhovaná stavba je z hlediska platných pravidel pro ochranu ovzduší přijatelná a lze ji v daném místě realizovat.

5.5 Přínosy obchvatu městyse Lukavec

5.5.1 Snížení intenzity dopravy v obci

Hlavním úkolem obchvatu je přesun tranzitní dopravy, která proudí od dálnice D1 do Jihočeského kraje, a hlavně nákladní dopravy směřující do areálu Dřevozpracujícího družstva na tuto novou komunikaci. Pokud se eliminuje dosavadní provoz přes obec, dojde k nárůstu bezpečnosti, sníží se zatížení silnice a tedy i snížení její deformace a nákladů na opravy. Novým vlastníkem silnice II/128 se místo kraje Vysočina stane městys Lukavec. Městys se bude snažit zajistit co nejmenší průjezdnost obcí tím, že zavede některá nová omezení. Výjimky budou povoleny pro potřeby dopravní obslužnosti. Obec doufá ve větší zájem o volné domy v hlavních ulicích využitelné pro trvalé bydlení, služby i rekreaci a větší zájem o výstavbu a přísun mladých rodin.

5.5.2 Životní prostředí a znečištění

Jak už bylo zmíněno, rozptylová a hluková studie došly k závěru, že odklon dopravy obci pomůže tím, že dojde k přesunu největší hlukové a emisní zátěže na nový obchvat. Budoucí parametry těchto faktorů by měly být v hladině splňující dané normy. Zároveň tím dojde k odlehčení práce obecnímu úřadu, který zajišťuje úklid této komunikace několikrát za měsíc na vlastní náklady. Krajská správa a údržba silnic provádí úklid pouze jednou ročně, což je pro obec absolutně nedostačující. Znečištění bude sníženo i u přilehlých nemovitostí, jelikož stávající dopravou je velmi často porušen jejich vnější vzhled. Častá rekonstrukce nemovitostí znamená větší spotřebu peněžních prostředků a času pro majitele.

5.5.3 Dopravní obslužnost

„Dálkové autobusy tudy vůbec nejezdí. A spojení po okolí končí pátkem. O víkendu se odsud autobusem nikam nedostanete.“ konstatuje bývalý starosta obce Pavla Kubec

v novinovém článku (KYSELOVÁ, 2008), který považuje nedostatečnou dopravní obslužnost za největší problém obce.

Malá frekvence veřejné silniční dopravy a tedy její velká časová náročnost jsou jasným prvkem neuspokojení potřeb obyvatel obce tohoto charakteru. Pozitivním přínosem obchvatu by se v budoucnu mohla stát větší průjezdnost autobusů jezdících zejména dálkové trasy. Došlo by tak k otevření možnosti dojíždět za prací do vzdálenějších míst pohodlnější a rychlejší formou.

5.5.4 Budoucnost pro podnikatele

V blízkosti plánované trasy obchvatu obec už před několika lety nabídla nejen svým občanům pozemky pro výstavbu firemních budov. Na tomto místě již dochází k růstu průmyslové zóny. Poloha těchto objektů slibuje snadnou dopravní dostupnost zajištěnou sjezdem z obchvatu, a tedy i možnost zviditelnit jméno a schopnosti firmy a zaručit tak sobě větší zisk. Výrazné zlepšení dostupnosti obce se může odrazit i v přísunu nových podnikatelů do této oblasti. Existuje velké množství služeb, které v obci nejsou žádným způsobem zajišťovány a obyvatelé za nimi musí dojíždět. Z rozhovorů se spoluobčany vyplynula potřeba lepšího zásobování obce, sportovního a kulturního vyžití. Chybí zde prodejny s oděvy, specializované obchody, kosmetické služby, bankovní služby, centra zábavy atd. Pokud o rozšíření spektra služeb budou mít zájem nejenom drobní živnostníci, ale i větší firmy, výhodou bude rovněž nárůst nabídky pracovních pozic.

Pro podnikatele se sídlem v obci a navíc v blízkosti komunikace II/128 obchvat nemusí znamenat zrovna přínos. Z frekventované průjezdnosti obcí vyplývá návštěva a možný nákup zboží a služeb řidičů i jejich spolucestujících. Pokud dojde k realizaci obchvatu, bude obec napojena na větší města a to celoročně. Obyvatelům se tak otevře možnost pro rychlejší a levnější cestování. Budou upřednostňovat výběr mezi větší škálou nabízených výrobků a služeb. Zájem se zvýší o zboží kvalitní a levnější. Tržby místních podnikatelů by tak mohly zaznamenat pokles hlavně díky neustále se zvyšující návštěvnosti obchodních řetězců a míst, kde dochází ke konkurenci prodejců, která přináší hlavně cenové výhody a snahu o přilákání zákazníka. Místní podnikatelé by se tam měli snažit o zkvalitnění sortimentu v kompenzaci s vyšší cenou.

Po převedení vlastnictví komunikace II/128 na obec, obec zamezí průjezdnost středem obce těžkým dopravním prostředkům. To bude znamenat komplikace hlavně pro místní zemědělské družstvo a drobné soukromě hospodařící rolníky.

„ Přístupnost na některá místa a povinná jízda přes obchvat pro nás bude komplikovanější a časově náročnější. Objížďení obce zaznamenáme i v ekonomické oblasti navýšením spotřeby pohonných hmot. Často jsme také znečišťovatelem komunikací a z důvodu bezpečnosti bude nutné vozovku obchvatu častěji uklízet,“ říká místopředseda Zemědělského družstva v Lukavci pan Jiří Povondra (zdroj: vlastní rozhovor).

5.6 Důvody oddálení termínu zahájení stavby

Z výše uvedené historie výstavby obchvatu vyplývá, že realizace stavby se neustále oddaluje a projekt se opakovaně aktualizuje. Stavba některých úseku měla být dávno započata nebo dokonce dokončena. V této podkapitole jsou uvedeny nejvýznamnější důvody, které zpoždění zahájení výstavby vysvětlují.

5.6.1 Vlastnictví pozemků

Realizace obchvatu závisí na písemném souhlasu všech vlastníků pozemků pod touto plánovanou komunikací. Počet vlastníků těchto pozemků je kolem 120. Největší problém nastává s dohledáváním právoplatných dědiců již mrtvých vlastníků. Tito dědicové z větší části nežijí v Lukavci nebo v jeho okolí, několik jedinců je rozptýleno po celém světě. Složitě dohledávání vlastníků přes ambasády a otevírání vlastnictví je velmi náročné z hlediska času. Kraj nabízí 50 Kč za 1 m² pozemku. V současné době chybí podpisy smluv pouze od dvou vlastníků, od kterých jsou kladeny nepřiměřené nároky.

5.6.2 Náklady a financování stavby

Celkové náklady na výstavbu obchvatu jsou odhadnuty na 143 381 247 Kč bez DPH i s rezervou. Tato cena nejspíš nebude konečná vzhledem k oddálení započetí termínu výstavby a k neznalosti zhotovitele. Peníze, které byly na stavbu vyhrazeny

v prvopočátku z programového období 2007-2013 se díky oddálení termínu zahájení kvůli nedořešeným vlastnictvím přesunuly na jiné projekty. Z jakých zdrojů se bude stavba financovat, není momentálně zřejmé, neboť kapitoly o dopravě v plánovacím období 2014-2020 nejsou dosud rozhodnuty. Většina finančních prostředků by měla pocházet z fondů Evropské unie. V letošním roce 2012 rovněž proběhnou volby do krajských zastupitelstev a lze jen těžko odhadnout, jak tomuto projektu bude nové zastupitelstvo nakloněno.

6 Závěr

Efektivnost a hospodárnost poskytování veřejných služeb se odvíjí od rozhodnutí municipality o způsobu jejich poskytování. Poskytování veřejné služby je realizováno z vlastních finančních prostředků, tzn. z prostředků rozpočtu obce, z finančních prostředků ze státního rozpočtu, popřípadě z fondů EU. Vzhledem k tomu, že požadavky na poskytované služby se neustále zvyšují a zdroje financování jsou omezené, je nezbytné, aby municipalita pečlivě rozhodovala o jednotlivých veřejných službách.

Současný stav poskytování veřejných služeb v obci Lukavec lze považovat za převážně dostačující. Služby, které jsou klíčové a pro obyvatele nejdůležitější, se obec snaží zajišťovat primárně. Tomu odpovídá školství, které je velkým nástrojem k udržení mladých obyvatel v obci. Prostředky vynaložené na zajištění chodu školy jsou tak vynaloženy skutečně efektivně. Na služby, které jsou standardem pro udržení chodu obce, si obyvatelé obce přispívají v podobě místních poplatků. Částky ale nejsou závratně vysoké, dokonce ani nepokrývají skutečné náklady služby. Určité rezervy, na které poukázali i dotazovaní spoluobčané, má obec v oblasti bytového hospodářství. Obec se snaží o navýšení počtu obyvatel rozšířením území o nové parcely pro výstavbu. Pro počáteční zabydlení se v obci a budování kariéry by občané ocenili více rozšířenou nabídku obecních bytů. Za nedostatečný byl označen stav dopravních komunikací a hlavně stávající dopravní situace v obci. Finanční zdroje jsou vynakládány pouze na řešení nutných oprav a údržby, na modernizaci sítě se tak nedostává. Řešením se tak pro obec stává plánovaná výstavby obchvatu.

Z nahlédnutí do rozpočtů obce a z posouzení finanční situace starostou obce vyplynula skutečnost, že obec má prostředky k zajištění běžného standartu poskytování veřejných služeb. Pokud je potřeba v obci vyřešit nákladově náročnější investici než umožňuje rozpočet, obec se snaží získat prostředky z jiných zdrojů. Nejčastějším zdrojem bývají grantové programy, dotace od Evropské unie nebo účast kraje.

Příkladem financování investiční akce v obci krajem je plánovaná výstavba obchvatu obce Lukavec. Dopravní situaci zde komplikuje vysoká frekvence průjezdnosti hlavně těžkých nákladních automobilů. To způsobuje omezení obyvatel na bezpečnosti, kvalitě životního prostředí, klidu a plynulosti dopravy. Odklon dopravy mimo obec by

znamenal odstranění těchto negativ a zlepšení kvality života v obci. Nevyřešené převody vlastnictví a nedostatek finančních prostředků zahájení stavby komplikují a oddalují. Vedení obce se snaží svého cíle dosáhnout. Dobrovolně pomáhá kraji s přípravou projektu a doufá v brzkou a rychlou realizaci stavby.

7 Summary

This thesis presents evaluation of effectiveness of selected public services in the village Lukavec. Individual public services are described and evaluated in terms of importance for citizens and in terms of funding from municipal budget. The level of most services is satisfactory but transport infrastructure is a complication in the village. High frequency of passing transport, mostly heavy trucks, causes burden to a community. A solution to the traffic situation is the proposed construction of a bypass of the village. The new construction should have a positive impact on the community and improve the quality of life in the village.

8 Seznam literatury

BERNARD, J. a KOSTELECKÝ. Části obcí s vlastní samosprávou a bez ní: Vliv administrativního statusu části obce na její rozvoj. *Acta Politologica*. 2010, roč. 2, č. 3, s. 46-61.

BŘEŇ, J. Rozpočet a závěrečný účet obce I. *Obec a finance* [online]. 2011, roč. 5 [cit. 2012-04-28]. Dostupné z: <http://www.dvs.cz/clanek.asp?id=6528699>

Centrum LADA [online]. [cit. 2012-04-28]. Dostupné z: <http://www.ladalukavec.cz/>

Český statistický úřad [online]. [cit. 2012-04-28]. Dostupné z: <http://www.czso.cz/>

KAMENÍČKOVÁ, V. Hospodaření obcí podle velikostních skupin (příjmová část rozpočtu). *Obec a finance* [online]. 2011, roč. 4 [cit. 2012-04-28]. Dostupné z: <http://www.dvs.cz/clanek.asp?id=6521067>

KAMENÍČKOVÁ, V. Hospodaření obcí podle velikostních skupin (výdajová část rozpočtu). *Obec a finance* [online]. 2011, roč. 5 [cit. 2012-04-28]. Dostupné z: <http://www.dvs.cz/clanek.asp?id=6526790>

KAMENÍČKOVÁ, V. Saldo a dluh obcí podle velikostních skupin. *Obec a finance* [online]. 2011, roč. 5 [cit. 2012-04-28]. Dostupné z: <http://denik.obce.cz/clanek.asp?id=6526121>

KYSELOVÁ, N. Vesnice Pelhřimovska: Lukavec chystá novou podnikatelskou zónu. *Pelhřimovský deník* [online]. 2008 [cit. 2012-04-28]. Dostupné z: http://m.denik.cz/pelhrimovsky_denik/c/pe_lukevec_mestys20080615.html

MARKOVÁ, H. *Finance obcí, měst a krajů*. Praha: ORAC, 2000. ISBN 80-86199-23-1.

MINISTERSTVO FINANCÍ ČESKÉ REPUBLIKY. Zprávy pro finanční orgány obcí a krajů. 2012, č. 1, s. 1-20. ISSN 1803-6082.

MINISTERSTVO VNITRA ČESKÉ REPUBLIKY. ANALÝZA VEŘEJNÝCH SLUŽEB. [online]. 2003 [cit. 2012-04-28]. Dostupné z: http://aplikace.mvcr.cz/archiv2008/odbor/moderniz/koncepce/v_sluzby/analy_vs.html

Nařízení vlády č.272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací

NOVÁKOVÁ, P. Dopravu v centru Lukavce by měl vyřešit obchvat. [online]. 2008 [cit. 2012-04-28]. Dostupné z: http://pelhrimovsky.denik.cz/zpravy_region/dopravu-v-centru-lukavce-by-mel-vyresit-obchvat.html

Obecně závazná vyhláška č. 3/2011 o místním poplatku za provoz systému shromáždění, sběru, přepravy, třídění, využívání a odstraňování komunálních odpadů městysu Lukavec

Oficiální internetové stránky Městysu Lukavec [online]. [cit. 2012-04-28]. Dostupné z: <http://www.lukavec.cz/>

OCHRANA, F. *Programové financování a hodnocení veřejných výdajů: teorie a metodika hodnocení veřejných výdajů a veřejných služeb v systému programové alokace zdrojů*. Praha: EKOPRESS, 2006. ISBN 80-86929-13-2.

OCHRANA, F. *Veřejné služby- jejich poskytování, zadávání a hodnocení*. Praha: Ekopress, 2007. ISBN 978-80-86929-31-6.

OCHRANA, F., FANTOVÁ-ŠUMPLÍKOVÁ, J. PAVEL a J. NEMEC A KOL. *Efektivnost zabezpečování vybraných veřejných služeb na úrovni obcí*. Praha: Oeconomica, 2007. ISBN 978-80-245-1259-4.

PAVELČÍK, P. Skutečně efektivní doprava? Zatím jen sen. *Průhledy: časopis o přírodě a lidech* [online]. 2003 [cit. 2012-04-28]. Dostupné z: http://www.pruhledy.unas.cz/p5.php?cl_id=9

PEKOVÁ, J. *Hospodaření a finance územní samosprávy*. Praha: Management Press, 2004. ISBN 80-7261-086-4.

Projektová dokumentace k výstavbě úseku č. 3-II/128 obchvat Lukavec

PROVAZNÍKOVÁ, R. *Financování měst, obcí a regionů: teorie a praxe*. Praha: Grada Publishing, 2009. ISBN 978-80-247-2789-9.

REKTOŘÍK, J. *Ekonomika veřejného sektoru*. Brno: Masarykova univerzita, 2005. ISBN 80-210-3505-6.

ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC. Pozemní komunikace, jejich rozdělení a správa. [online]. 2012 [cit. 2012-04-28]. Dostupné z: <http://www.rsd.cz/udrzba-komunikaci/rozdeleni-komunikaci-a-sprava>

Silnice Pacov – Lukavec se v budoucnu dočká úprav. *Krajský úřad Vysočina* [online]. 2009 [cit. 2012-04-28]. Dostupné z: <http://kr-vysocina.cz/silnice-pacov-lukavec-se-v-budoucnu-docka-uprav/d-4018198/p1=26820>

ŠKAPA, P. *Vliv dopravy na životní prostředí*. Ostrava: Vysoká škola báňská-Technická univerzita Ostrava, Strojní fakulta, 2000. ISBN 8070788054,

TOUŠEK, R. *Management dopravy*. České Budějovice: Jihočeská univerzita, Ekonomická fakulta, 2009. ISBN 978-80-7394-172-7.

VANĚČEK, D. *Logistika*. České Budějovice: Jihočeská univerzita, Ekonomická fakulta, 2008. ISBN 978-80-7394-085-0.

VARVAŽOVSKÁ, P. Přínos dobrovolného sdružení obcí pro rozvoj daného regionu. [online]. 2010 [cit. 2012-04-28]. Dostupné z: http://dspace.upce.cz/bitstream/10195/38027/1/Varva%C5%BEovsk%C3%A1P_P%C5%99%C3%ADnosDobrovoln%C3%A9ho_2010.pdf

VLČEK, J. a F. DRKAL. *Technika a životní prostředí*. Praha: ČVUT, 1994. ISBN 80-01-01199-2.

Vyhláška č. 302/2001 Sb., o technických prohlídkách a měření emisí vozidel

Vyhláška č. 341/2002 Sb. ,o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích

Vyhláška č. 341/2002 Sb. ministerstva dopravy a spojů

Základní a mateřská škola Lukavec [online]. [cit. 2012-04-28]. Dostupné z: <http://www.lukavec.cz/zs-ms.asp>

Zákon č 185/2001 Sb., o odpadech

Zákon č. 128/2000 Sb., o obcích, ve znění pozdějších předpisů.

Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích

Zákon č. 250/2000 Sb., o rozpočtových pravidlech územních rozpočtů

Zákon č.114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny

Zákon č.86/2002 Sb. o ochraně ovzduší

ZELENÝ, L. *Doprava: (ekonomické souvislosti rozvoje)*. Praha: VŠE, 1995. ISBN 80-7079-402-X.

Seznam příloh

Příloha 1: Fotodokumentace

Obrázek 2: Areál Dřevozpracujícího družstva Lukavec



Zdroj: Archiv videostudia Lukavec

Obrázek 3: Areál Dřevozpracujícího družstva Lukavec



Zdroj: Archiv videostudia Lukavec

Obrázek 4: Letecký pohled - obec Lukavec



Zdroj: Google maps

Obrázek 5: Letecký pohled – městyš Lukavec



Zdroj: Google maps

