

ČESKÁ ZEMĚDĚLSKÁ UNIVERZITA V PRAZE  
FAKULTA ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ  
Katedra plánování krajiny a sídel

Scénáře rozvoje Beroun  
BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

Vedoucí práce: Ing. arch. Tomáš Peltan, PhD.

Bakalantka: Hana Černá

2021

# ČESKÁ ZEMĚDĚLSKÁ UNIVERZITA V PRAZE

Fakulta životního prostředí

## ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Hana Černá

Rozvoj venkova a zemědělství  
Územní plánování

Název práce

**Scénáře rozvoje Beroun**

Název anglicky

**Development Scenarios for Beroun**

---

### Cíle práce

Cílem práce je prozkoumat možné budoucnosti města Beroun s využitím metody psaní scénářů. Práce se při tvorbě jednotlivých scénářů zaměří podrobněji na důsledky pro územní plánování a urbanismus města.

### Metodika

Analytický profil města bude zpracován s využitím vnitřní a vnější analýzy (vnější analýza bude zpracována ve členění STEEPLD s přihlédnutím k výsledkům vnitřní analýzy). Na základě obou analýz bude zpracována SWOT analýza, budou identifikovány vazby mezi vnitřními a vnějšími faktory a budou stanoveny klíčové faktory. Součástí analytické části práce bude identifikace klíčových aktérů a jejich skupin, včetně potenciálních vnějších aktérů.

Vlastní scénáře budou vycházet z identifikovaných klíčových faktorů. Bude se jednat o formu exploračních scénářů, které mohou být podle potřeby doplněny o strategické/normativní scénáře ukazující možnosti reakce ze strany města. Před vlastní formulací scénářů bude rozebrána a popsána jejich dynamika se zohledněním aktérů identifikovaných v analytické části.

Vytvořené scénáře budou diskutovány a budou formulována doporučení pro plánování města.

**Doporučený rozsah práce**

min. 30 stran textu, grafy, kartogramy a podle potřeby další doprovodná grafika.

**Klíčová slova**

scénáře, Beroun

---

**Doporučené zdroje informací**

- BLAŽEK, J., UHLÍŘ, D., 2011. Teorie regionálního rozvoje: nástin, kritika, implikace. Vyd. 2., přeprac. a rozš. Praha: Karolinum, 342 s. ISBN 978-80-246-1974-3.
- Praha: Karolinum, 342 s. ISBN 978-80-246-1974-3.
- FRIČ, P., VESELÝ, A. (eds.), 2010: Riziková budoucnost. Matfyzpress, Praha.
- HALL, P. a WARD, C., 2014. Sociable cities: the 21st-century reinvention of the garden city. 2nd edition. Abingdon: Routledge, 270 stran. ISBN 978-0-415-73674-9.
- HALL, P., FALK, N., 2014. Good cities, better lives: how Europe discovered the lost art of urbanism. 1st ed. Abingdon, Oxon: Routledge, 346 s. ISBN 9780415840217.
- MAIER, K. 2012. Udržitelný rozvoj území. 1. vyd. Praha: Grada, 253 s. ISBN 978-80-247-4198-7.
- POTŮČEK, M., MAŠKOVÁ, M. a kol., 2009: Česká republika trendy, ohrožení, příležitosti. Karolinum, Praha.
- 

**Předběžný termín obhajoby**

2020/21 LS – FŽP

**Vedoucí práce**

Ing. arch. Tomáš Peltan, Ph.D.

**Garantující pracoviště**

Katedra plánování krajiny a sídel

Elektronicky schváleno dne 28. 1. 2021

**prof. Ing. Petr Sklenička, CSc.**

Vedoucí katedry

Elektronicky schváleno dne 28. 1. 2021

**prof. RNDr. Vladimír Bejček, CSc.**

Děkan

V Praze dne 06. 03. 2021

### **Prohlášení**

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci na téma: Scénáře rozvoje města Beroun vypracovala samostatně a citovala jsem všechny informační zdroje, které jsem v práci použila a které jsem rovněž uvedla na konci práce v seznamu použitých informačních zdrojů.

Jsem si vědoma, že na moji bakalářskou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, především ustanovení § 35 odst. 3 tohoto zákona, tj. o užití tohoto díla.

Jsem si vědoma, že odevzdáním bakalářské práce souhlasím s jejím zveřejněním podle zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů, a to i bez ohledu na výsledek její obhajoby.

Svým podpisem rovněž prohlašuji, že elektronická verze práce je totožná s verzí tištěnou a že s údaji uvedenými v práci bylo nakládáno v souvislosti s GDPR.

31. 3. 2021 V Praze

.....

Hana Černá

## **Poděkování**

Mé poděkování patří panu Ing. Arch. Tomášovi Peltanovi, Ph.D. za odborné vedení práce, cenné rady a za projevenou vstřícnost a trpělivost při konzultacích mé bakalářské práce.

## **Abstrakt**

V této práci se budu zabývat vytvářením scénářů možného vývoje města v budoucnosti. Tvorba scénářů slouží jako ukazatel možných alternativ budoucností, které mohou nastat vlivem působení určitých faktorů a nejistot v daném území. Cílem je nastínit průběh vývoje města v příštích letech. Budu se zabývat městem Beroun, které jsem si pro tuto práci vybrala hlavně z důvodu, že ho dobře znám a díky tomu snáz dokážu odhalit, jakým směrem by se v určitých scénářích ubíralo. A také si myslím, že toto město, co se týče budoucího rozvoje, má obrovský potenciál. V práci se zprvu věnuji prognostickým metodám všeobecně a poté konkrétněji metodě, kterou aplikuji na tuto práci, což je metoda psaní scénářů.

Před začátkem samotného vytváření scénářů se budu věnovat sběru informací o současném stavu území za pomoci vytváření analýz a zkoumání širších vztahů území, které by mohly značně ovlivnit budoucí vývoj daného území. Součástí práce je i SWOT analýza, umožňující nám lépe se zorientovat v silných a slabých stránkách města a ukázat na příležitosti a hrozby, které by mohly dané město v budoucnu potkat. Výše zmíněné analýzy fungují jako způsob nalezení hlavních hybných sil, které budou hrát hlavní roli při tvorbě samotných scénářů.

## **Klíčová slova**

Explorační scénáře, Město Beroun, strategické plánování, budoucnost

## **Abstract**

In this bachelor thesis I will deal with the creation of scenarios for possible future. Scenario building serves as an indicator of possible future capabilities that may be affected by another factor and uncertainty in the given area. The aim is to outline the course of development of the city in several years. I will deal with the city of Beroun, which I mainly chose for this thesis mainly because it is well known to me and thanks to that it is possible to find out the direction in which development would take. And I also think that the city has huge potential for future development. In this work, I devote myself to prognostic methods in general and then more specifically to the method that I apply to this work, which is a method of writing screenplays.

Before starting to create my own scenarios, I will focus on gathering information about the current state of the territory by creating an analysis and examining the wider relationships of the territory, which could affect the future development of the territory. Part of the thesis is also SWOT, which allows the better orientation yourself in the strengths and weaknesses of the town and points out the opportunities and threats that could provide the city in the future. The above analyzes work as a way to prepare driving forces that will play a major role in creating of the scenarios.

**Key words**

Exploratory scenarios, Beroun city, strategic planning, future

## Obsah

1. Úvod.....	1
2. Cíle práce .....	1
3. Metodika práce .....	2
4. Teoretická část .....	4
4.1 Proč přemýšlet o budoucnosti?.....	4
4.2 Prognostické metody .....	4
4.3 Scénáře .....	5
4.4 Historie metody psaní scénářů.....	6
4.4.1 Silné a slabé stránky této metody .....	6
4.5 Typy scénářů .....	7
4.6 Hybné síly.....	8
4.7 Proces tvorby exploračních scénářů .....	8
4.8 Výběr vhodného počtu scénářů .....	11
5. Analytická část .....	12
5.1 Širší vztahy .....	12
5.1.1 Poloha města.....	12
5.1.2 Doprava.....	13
5.1.3 Krajina .....	16
5.1.4 Občanské vybavenost .....	18
Hlavní zjištění analýzy.....	19
5.2 Historická analýza .....	19
Hlavní zjištění analýzy.....	24
5.3 Přírodní analýza.....	24
5.3.1 Zeleň v extravilánu města .....	24
5.3.2 Zeleň v intravilánu města.....	25
Hlavní zjištění analýzy.....	26



5.4 Analýza funkčních složek města .....	26
5.4.1 Místní občanská vybavenost.....	26
5.4.2 Bydlení.....	31
5.4.2 Průmysl.....	32
5.4.3 Komerční občanská vybavenost .....	32
Hlavní zjištění analýzy.....	33
5.4 Sociodemografická analýza.....	33
5.4.1 Vývoj obyvatel.....	33
5.4.2 Věková struktura.....	35
5.4.3 Vzdělanostní struktura .....	37
Hlavní zjištění analýzy.....	38
5.5 Politická analýza.....	39
5.5.1 Výsledky voleb 2018 .....	39
5.5.2 Správa města .....	40
5.6 Ekonomická analýza.....	41
5.6.1 Vývoj nezaměstnanosti .....	41
5.6.2 Rozpočet města .....	41
5.6.3 Největší zaměstnavatelé ve městě Beroun v roce 2019.....	46
Hlavní zjištění analýzy.....	47
5.7 PEST analýza .....	48
5.7.1 Politicko-legislativní faktory .....	48
5.7.2 Ekonomické faktory.....	48
5.7.3 Sociálně-kulturní faktory .....	49
5.7.4 Technologické faktory .....	50
5.8 SWOT analýza .....	50
5.8.1 Silné stránky .....	50
5.8.2 Slabé stránky.....	52

5.8.3 Příležitosti .....	52
5.8.4 Hrozby .....	54
5.8.5 Hybné síly .....	54
6. Scénáře .....	56
6.1 Scénář 1 .....	56
6.2 Scénář 2 .....	59
6.3 Scénář 3 .....	63
6.4 Scénář 4 .....	67
7. Doporučení pro plánování města Beroun.....	72
8. Diskuze.....	73
10. Závěr .....	74
11. Zdroje: .....	75

## **1. Úvod**

Tato bakalářská práce se bude zabývat tvorbou exploračních scénářů rozvoje města Beroun v rámci jeho strategického plánování. Pro tvorbu scénářů jsem si vybrala město Beroun, jelikož celý život žiji v jeho spádové oblasti a z tohoto důvodu je mi město velmi blízké a důvěrně známé a vývoj budoucí situace města mi není lhostejný.

V posledních letech se město významně proměnilo a stává se stále vyhledávanějším místem k bydlení, a to převážně díky snadné dostupnosti hlavního města, kvalitnímu zázemí pro bydlení i občanské vybavenosti. Město je také atraktivní z důvodu snadné dostupnosti přírody a bezprostřední blízkosti chráněných krajinných oblastí.

Nelze však opomenout ani negativní stránky města, mezi které patří dopravní situace na hlavních komunikačních tazích procházejících městem, které jsou na mnoha úsecích přetížené stále houstnoucí dopravou. Tyto místní komunikace slouží také jako sběrné komunikace pro dálnici D5, jejíž kapacitní stav je v současné době také téměř vyčerpán.

Z hlediska správního členění se Beroun skládá ze čtyř katastrálních území, kterými jsou k. ú. Beroun, k. ú. Hostim u Berouna, k. ú. Jarov u Berouna a k.ú. Zdejcina.

Město Beroun je bývalé okresní město, jehož působnost se rozdělila na dvě ORP. Prvním je ORP Hořovice a druhým ORP Beroun.

## **2. Cíle práce**

Cílem této práce není přesná predikce budoucnosti, jelikož přesnou budoucnost nedokáže určit nikdo. Cílem je vytvoření několika scénářů možného vývoje na základě dostupných informací a zdrojů. Úkolem je ukázat, jak by se město mohlo vyvíjet a měnit svou strukturu za určitých předpokladů popsanych v příbězích.

Dále pak má upozornit na význam budoucího plánování rozvoje města vyzvat čtenáře k vlastnímu přemýšlení o budoucnosti a ukázat, co by se mohlo za určitých okolností stát.

### 3. Metodika práce

Tato práce se bude skládat z celkem tří hlavních částí, které budou práci dělit na teoretickou část, analytickou část a praktickou část. Každá z hlavních částí se bude dále skládat z tematicky zaměřených podkapitol.

První část práce bude věnována teoretickému zkoumání problematiky scénářů. Bude zpracována literární rešerše čerpající z českých i zahraničních odborných zdrojů. Literární rešerše má za cíl přiblížit a definovat jednotlivé kroky a pojmy z oboru strategického plánování měst a prognostických metod. V této části budou popsány scénáře jako jedna z prognostických metod, jejich využití, historie této metody, silné a slabé stránky a typy scénářů. U typů scénářů bude převážně popsána metoda exploračních scénářů, která bude v práci prakticky aplikována. Poslední bod této části bude tvořit popis postupu tvorby exploračních scénářů a část zabývající se výběrem vhodného počtu scénářů.

Druhá a třetí část mé práce budou vycházet z metodiky psaní exploračních scénářů popsané v publikaci Riziková budoucnost: Devět scénářů vývoje české společnosti od autorů Pavol Frič, Arnošt Veselý a kol. (2010), která definuje 8 kroků tvorby exploračních scénářů. Daná metoda bude podrobně popsána v literární rešerši.

V prvním kroku bude popsáno „hrací pole“ scénářů, což v mé práci konkrétně znamená vymezení řešeného území, kterým je pro mě město Beroun, a stanovení klíčových témat.

Druhý krok odpovídá vytvoření podrobné analýzy města s vazbami na hlavní témata budoucího rozvoje Berouna. Tento krok bude tvořit analytickou část mé práce. Budu se věnovat analýze řešeného města, která se mi pokusí co nejvíce přiblížit aktuální stav města. Bude provedeno množství analýz popisujících město z různých perspektiv. Na konci každé analýzy budou v několika bodech shrnuta hlavní zjištění vyplývající z dané analýzy. Tato zjištění budou později sloužit ke snazšímu sestavení SWOT analýzy.

V rámci řešeného území budou zpracovány tyto analýzy:

- **Analýza širších vztahů**, která nám pomůže vytvořit si představu o kontextu polohy města a jeho návaznosti na širší region. Vlastní zpracování této analýzy bude provedeno pomocí aktuálních rozvojových a plánovacích dokumentů

města. Širší vztahy budou vypracovány z pohledu polohy města, dopravní situace, krajiny a občanského vybavení.

- **Historická analýza**, ukazující průběh vývoje města od samého počátku jeho existence po současnost. Historická analýza bude vycházet z vlastního zpracování tematické literární rešerše.
- **Přírodní analýza**, na jejíž zpracování budou využity existující dokumenty zabývající se touto problematikou (územní plán, územní studie rozvoje krajiny, program rozvoje města, ekologická studie).
- **Analýza funkčních složek**, která bude zpracována na základě existujících dokumentů města vyhotovených pro některé funkční složky (koncepte podpory kultury, střednědobý plán rozvoje sociálních služeb, analýza a plán rozvoje sportu, územní plán, program rozvoje města, strategický plán). Dále budou využity informace z oficiálních webových stránek města a mapové podklady města.
- **Sociodemografická analýza**, na jejíž vlastní zpracování budou využity převážně aktuální data z českého statistického úřadu.
- **Politická analýza** bude čerpat informace pro vlastní zpracování z výsledků voleb a volebních programů dané vítězné strany.
- **Ekonomická analýza**
- **Analýza záměrů města**. Tato část bude zpracována na základě existujících strategických dokumentů města.
- **SWOT analýza**. Na závěr analytické části bude vytvořena SWOT analýza vycházející z poznatků předchozích analytických částí. Na základě této analýzy budou vybrány tzv. hybné síly, které mají zásadní vliv na budoucí vývoj území.

Třetí krok spadá do teoretické části mé bakalářské práce. V tomto kroku bude provedena identifikace hybných sil na základě PEST analýzy, kterou budou tvořit čtyři vnější faktory, mající vliv na město Beroun. Jedná se o politicko-legislativní faktor, ekonomický faktor, sociální faktor a technologický faktor.

V následujícím čtvrtém kroku bude proveden rozbor jednotlivých hybných sil a určení jejich důležitosti a vlivu na dané území. Pátý krok poslouží k vytvoření logiky scénářů, kde bude popsán časový horizont scénářů. Dále budou také vytvořeny tabulky s kombinacemi hybných sil.

Šestý krok práce bude věnován vytvoření samotných exploračních scénářů. Základem pro vytvoření scénářů budou hybné síly identifikované v předchozí části. Cílem vytvoření scénářů bude nastínit různé varianty budoucnosti a vytvořit prostor pro přemýšlení o budoucnosti a dále také o současných i budoucích rozhodnutích a jejich dopadu na budoucnost.

Poslední dva kroky budou tvořit závěrečnou část mé práce. Krok sedm podle autorů Frič, Veselý a kol. analyzuje důsledky zvolených hybných sil, které budou popsány formou diskuse. Poslední osmý krok bude popisovat měřitelné závěry vyplývající z vytvořených scénářů a také bude vytvořeno doporučení pro budoucí plánování města Beroun. Vytvořené scénáře a vyhodnocené závěry z nich mohou posloužit také jako podklad pro strategické plánování města.

## **4. Teoretická část**

### **4.1 Proč přemýšlet o budoucnosti?**

Asi každý člověk přemýšlí o budoucnosti, hlavně o své budoucnosti, například, jakou školu bude studovat, kde bude bydlet, jaké bude jeho zaměstnání, kam budou jeho děti chodit do školy, nebo o budoucnosti Země, která může mít dopad na velkou část společnosti.

Prognostické metody nám usnadňují odpovědi na otázky týkající se budoucího vývoje. Připravují nás tak na možné scénáře, které by se mohly uskutečnit v následujících letech. Území nebo organizace díky tomu může předejít určitým komplikacím nebo problémům, které by mohly nastat bez připravenosti a zkoumání budoucích scénářů. Píše se většinou několik fiktivních příběhů budoucnosti, aby se pokrylo co největší rozpětí možných situací.

„Existují různá vymezení scénářů, stejně jako existuje mnoho účelů jejich využití. Většina definic se však shoduje v tom, že hlavním účelem psaní scénářů je rozšířit schopnost úvah o budoucnosti a minimalizovat překvapení.“ (Frič, Pavol, 2010)

### **4.2 Prognostické metody**

Martin Potůček rozděluje prognostické metody do tří kategorií. První kategorií jsou univerzální metody, do kterých patří například brainstorming. V druhé kategorii popisuje strukturální metody. Do třetí kategorie řadí Potůček procesuální metody, ve kterých se nachází i metoda psaní scénářů, která bude popsána v následující kapitole. Do tabulky níže jsem uvedla všechny metody prognostiky rozdělené podle Potůčka.

**Tabulka č. 1: Prognostické metody**

Kategorie	Metoda
<b>Univerzální metoda</b>	Brainstorming Panel nástrojů Participální metody Index stavu budoucnosti
<b>Strukturální metoda</b>	Systémový přístup Strom významnosti a morfologické analýza Kolo budoucnosti Křížové interakce Analýza textu pro technologické předvídání Kritické technologie
<b>Procesuální metody</b>	Extrapolace trendů a časové řady Analýza dopadů trendu Analýza megatrendů Metoda Delphi Cestovní mapy pro vědu a technologie Modelování rozhodování Simulace a hry <b>Scénáře</b> Předpovědi génia, intuice a vize

Zdroj: Potůček a kol., 2006 - vlastní zpracování

### 4.3 Scénáře

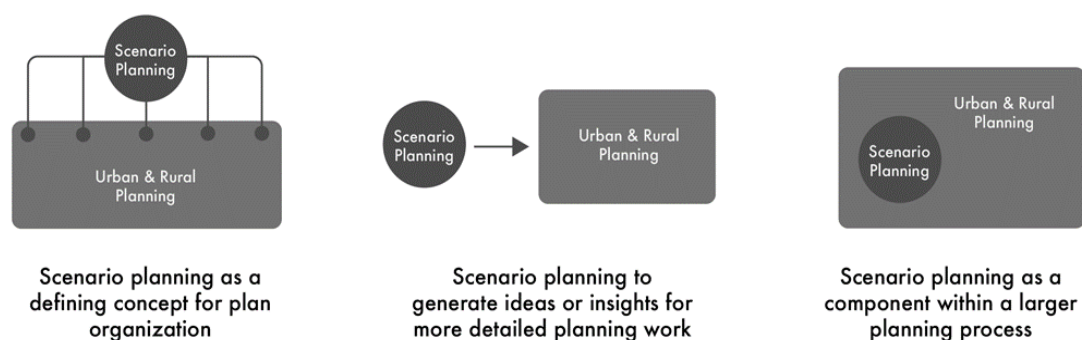
Scénář je chronologický popis kroků, logicky na sebe navazujících, vedoucích k popisu určitého možného budoucího děje. Prvotně se scénáře využívaly jako literární předloha popisující děj nebo scény pro technické postupy v divadelních hrách nebo filmech. Scénáře v oblasti strategického plánování slouží ke stejnému účelu. Jejich smyslem je vytvořit postup jednotlivých kroků v budoucím rozhodování, které vyústí v možné cíle v budoucnosti. Scénáře v oboru strategického plánování se liší od těch divadelních pouze v tom, že je sestavováno více možných scénářů budoucího vývoje, jelikož přesnou budoucnost predikovat nedokážeme. Vytvořením scénářů vznikají tzv. „mapy“ budoucnosti. Každá z těchto „map“ ukazuje jinou cestu. Díky tomu se mohou subjekty zájmu těchto scénářů na určité situace lépe připravit a v budoucnu reagovat mnohem flexibilněji a s minimálními ztrátami. (Bartoš, 2015)

Scénáře jsou připravovány ohledně situací možných budoucností, které mohou nastat na základě určitých rozhodnutí během vývoje. Scénář je popis ve formě vyprávění příběhu, který osloví široké okolí lidí nejen z prostředí dění scénářů. Scénáře by měly být vždy věrohodné, logické a udržovat si vnitřní konzistenci. V tomto případě se bude

jednat o kvalitně vypracované scénáře. Kvalitně vypracované scénáře mohou pak značně ovlivnit budoucí vývoj a usnadnit otázky týkající se rozhodování o zásadních změnách v prostředí, pro které jsou zpracovány. Tímto způsobem lze také předejít nechtěným problémům, které by jinak v budoucnu nastaly. (Nekolová, 2006)

Scénáře se často propojují s územním plánováním. Podle architektky a urbanistky Janae Fotrell (2019) jsou scénáře s územním plánováním spjaty těmito třemi způsoby:

1. Plánování scénářů slouží jako hlavní koncepce pro územní plán
2. Plánování scénářů slouží k podrobnějšímu doplnění územního plánování.
3. Plánování scénářů je součástí procesu územního plánování.



**Obrázek č. 1 – Propojení scénářů s územním plánováním (Zdroj: Janae Fotrell 2019)**

#### 4.4 Historie metody psaní scénářů

Scénáře byly poprvé použity v 50. letech 20. století ve vojenských strategických studiích korporace RAND. Poté scénáře zpopularizoval ředitel Hudsonova institutu zabývajícího se veřejnou politikou USA, mezinárodním vývojem a obranou. V dalších letech se scénáře staly velice populární. Rozšířily se jak ve veřejné sféře, tak v soukromé, téměř každé průmyslové odvětví vypracovávalo scénáře. (Nekolová, 2006)

##### 4.4.1 Silné a slabé stránky této metody

Silnou stránkou je schopnost vytvořit věrohodnou a životaschopnou strategii pro budoucí vývoj díky popisu několika alternativ budoucího vývoje. Pokud sami rozhodovatelé tvoří scénáře, umožní jim to dobře zmapovat dané území, a pokud v budoucnu dojde ke změnám, umožní jim to jednoduše změnit a přizpůsobit nové plány.

Nevýhodou scénářů je hlavně to, že pokud jsou předloženy osobám, které se na jejich tvorbě nepodílely, mohou je pak brát jako jasnou verzi budoucího rozvoje a tím






výrazně omezit své přemýšlení o dalších možných cestách rozvoje, lépe vyhovujících náhlým změnám, které mohou v budoucnu nastat. (Nekolová, 2006)

#### 4.5 Typy scénářů

Rozdělení scénářů existuje několik. Já jsem si pro tuto práci vybrala typy a metodiku, kterou popisují autoři Pavol Frič a Arnošt Veselý ve svém díle Riziková budoucnost: Devět scénářů vývoje české společnosti. Dělí scénáře do tří kategorií: Prediktivní scénáře, které odpovídají na otázku „co se stane“ nebo „co, když“, jsou krátkodobé a pracují s jednou strukturou systému. Explorační scénáře řeší otázku „co se může stát“, většinou jsou dlouhodobé a pracují s několika strukturami systému. Normativní scénáře získávají odpověď na otázku „jak lze dosáhnout určitého cíle“, často jsou velmi dlouhodobé, struktura systému je jedna nebo se může v průběhu měnit několik struktur systému. (Frič, Veselý, 2010)

**Obrázek č.2 – Typy scénářů**

EXPLORATORY	NORMATIVE	PREDICTIVE
		
WHAT MIGHT HAPPEN?	HOW CAN A SPECIFIC TARGET CAN BE REACHED?	WHAT WILL HAPPEN?
Different hypothesis of pathways leading to different possible futures.	Backcasting scenarios: knowing where we want to go, what has to be done between now and a future point in order to reach the objective.	From what we know about the present and the past, what is the most probable situation in the future?

Zdroj: [marine-ecosystem-services.fr](http://marine-ecosystem-services.fr)

#### Normativní scénáře

Primárním důvodem vytváření normativních scénářů je dosažení určitého cíle. V tomto případě je cíl jasný, existuje mnoho proměnných. Tyto proměnné (hybné síly) jsou logicky kombinovány tak, aby scénáře vytvořily věrohodný obrázek budoucího vývoje. Každý z těchto scénářů přináší jiné výhody, a i obavy. (Fotrell, 2019)

#### Prediktivní scénáře

Cílem prediktivních scénářů je zobrazovat co nejpravděpodobnější budoucnost. Scénáře jsou sestavovány dvěma způsoby. První se odvíjí od současných trendů vývoje a vytváří obrázek budoucnosti v návaznosti na pokračování současného vývoje a dění. Druhý způsob vytváření prediktivních scénářů vychází z událostí v minulosti. Implementuje události a jejich dopady z minulosti na současné události a předpokládá podobný vývoj. (Fotrell, 2019)

### **Explorační scénáře**

Explorační scénáře jsou založeny na obavách a nejistotách. Scénáře zprvu identifikují veškeré faktory, které v současné době způsobují nejistotu nebo výzvu do budoucna, ale také ty faktory, které pravděpodobně v budoucnu mohou způsobit problémy. Z identifikovaných faktorů pomocí analýzy minulosti a současného stavu vzniknou „hybné síly“, ze kterých jsou sestaveny věrohodné scénáře. (Fotrell, 2019)

Tato metoda se snaží zachytit co nejširší škálu možných situací v budoucnosti. Z tohoto důvodu zpracovává několik variant scénářů a zkoumá tak možnosti vývoje z různých perspektiv. Zpracovávají se na delší časový úsek, aby bylo možno zachytit výrazné změny v území. (Frič, Veselý, 2010)

### **4.6 Hybné síly**

Hybné síly (driving forces) jsou výsledkem analýzy minulosti a současného stavu prostředí. Hybná síla je určitá nejistota v budoucím vývoji, která však může budoucnost značně ovlivnit. Tyto nejistoty tvoří předvídatelné „mapy“ budoucnosti. Jejich kombinací vznikají různé variace vývoje a budoucího cíle. Kombinací hnacích sil také dokážeme pokrýt co nejširší spektrum budoucích událostí a problémů. Na základě těchto predikovaných informací o událostech a problémech s nimi můžeme začít včas pracovat. Hybné síly určují změnu, která může být buď přírodního charakteru, nebo antropogenního charakteru. Mezi přírodní změny řadíme například změnu klimatu, záplavy nebo pandemie. Antropogenní změny jsou provázány s lidskými aktivitami. Jedná se o ekonomický rozvoj, demografické trendy, změny životních stylů, technologický rozvoj nebo změnu politického směru. (Bartoš, 2015)

### **4.7 Proces tvorby exploračních scénářů**

Proces tvorby exploračních scénářů je od tvorby normativních a predikčních scénářů odlišný. Každý z postupů vyhovuje jinému prostředí, ve kterém jsou scénáře

zpracovávají. V oblasti veřejné jsou nejčastěji preferovány explorační scénáře. Proto se na proces jejich tvorby detailněji zaměřím v této kapitole.

Cesta k vytvoření kvalitních scénářů, které by se staly užitečnými ve chvílích rozhodování o dalším budoucím vývoji nebo ke včasnému zabránění možným problémům v budoucnu, vede cesta, která vždy začíná u důkladného průzkumu minulosti a současného stavu v řešeném prostředí. Průzkum je zpravidla prováděn pomocí analýz (historické analýzy, analýzy širších vztahů, sociodemografické analýzy, ekonomické analýzy a další...). Velmi důležitou analýzou je SWOT analýza, ukazující silné i slabé stránky, příležitosti a hrozby v daném prostředí. Po dokončení analytické části jsou stanoveny „hybné síly“ a klíčové faktory, které udávají směr vývoje scénářů. (Frič a Veselý, 2010)

Frič a Veselý (2010) ve své publikaci sepsali těchto osm bodů, podle kterých je možno postupovat při tvorbě exploračních scénářů. Vycházeli přitom hlavně z postupu, který sepsal Peter Schwartz (1996), ten dále doplnili a upravili na základě poznatků dalších odborníků a vlastních zkušeností. Postup zahrnuje těchto osm kroků: (Frič a Veselý, 2010)

1. Identifikace klíčových témat (issues) a problémů.
2. Identifikace klíčových faktorů v interním prostředí.
3. Identifikace hybných sil v širším prostředí (sociální, ekonomické, politické, enviromentální faktory).
4. Seřazení hybných sil podle důležitosti a míry nejistoty.
5. Stanovení logiky scénářů.
6. Dotvoření scénářů.
7. Dovedení všech implikací.
8. Výběr klíčových indikátorů a proměnných, měřících danou změnu.

V prvním kroku je potřeba stanovit tzv. „hrací pole“, což je prostor, ve kterém se scénáře budou odehrávat nebo do kterého budou zasahovat. V tomto kroku budou vymezeny zásadní problémy (issues), které mohou být velmi obecné, ale i zcela konkrétní.

V druhém kroku bude proveden výběr klíčových faktorů v rámci interního prostředí. Tyto faktory ovlivní úspěch či neúspěch zvolených rozhodnutí z předchozího bodu.

Třetí krok nám určí hybné síly („*driving forces*“), které představují určitou nejistotu v prostředí a jsou nástrojem značně ovlivňujícím budoucí vývoje. Může se jednat i o problém nebo zásadní rozhodnutí. K nalezení těchto hybných sil nám pomůže PEST, identifikující politické, ekonomické, sociální a technologické faktory, a SWOT analýza, která identifikuje problémy či nejistoty mající zásadní vliv na budoucí vývoje.

Ve čtvrtém kroku podrobíme vybrané hybné síly analýze a budeme se snažit zjistit jejich význam a míru nejistoty. Dále také to, co od těchto hybných sil můžeme a nemůžeme očekávat. Hybné síly pak seřadíme z pohledu klíčových problémů z prvního bodu, podle toho, jakou míru důležitosti v prostředí mají. Dále je také seřadím podle míry nejistoty. Na konci tohoto bodu máme klíčové, ale i velmi nejisté faktory.

Pátý krok je velmi významným krokem v procesu tvorby scénářů. V této části je potřeba sestavit logiku scénářů a vybrat hlavní hybné síly, které jsou důležité a představují pro nás určitou nejistotu. Pro tento typ scénářů se doporučuje zvolit jednu až tři hybné síly. Je možné vybrat i více než tři hybné síly, a takové množství hybných sil může tvorbu scénářů značně komplikovat, jelikož v každém scénáři nemusí být možné zkombinovat veškeré hybné síly. Toto můžeme řešit stanovením fixní hybné síly v úvodu scénáře, se kterou budeme počítat jako s neměnnou. Po dokončení pátého kroku získáme několik nahrubo zpracovaných scénářů.

Šestý krok je vyhrazen pro sestavení samotných scénářů, které jsou tvořeny logicky navazujícími událostmi, uvedenými v seznamu každého scénáře. Hybné síly ze seznamu ovlivňují pokaždé jinak události a tok dění. Scénáře mají upoutat čtenáře, a proto jsou většinou psány formou vyprávění. Často jsou vyprávěny v minulém čase z pohledu budoucího historika.

V sedmém kroku provedeme analýzu důsledků klíčových faktorů, které jsme zvolili ve druhém kroku. Zjistíme, jak a jestli se mění chování aktérů v závislosti na hybných silách, zda se změnilo využívání zdrojů a jakým způsobem se mění důsledky klíčového rozhodování.

Osmým krokem, který je posledním v procesu tvorby scénářů, upravujeme veškeré detaily. V tomto závěrečném kroku je potřeba upravit scénáře tak, aby údaje v nich

byly konkrétní a měřitelné a aby bylo možno scénáře statisticky zkoumat a vyvodit z nich konkrétní porovnatelné údaje.

Zajímavostí ve scénářích může být přidání tzv. „divokých karet“. Divoké karty jsou nepředvídatelné události, které mají vliv na všechny vytvořené scénáře. Jedná se o události, které jsou nadřazené všem hybným silám. Tyto události většinou přicházejí z vnějšího prostředí. Jedná se převážně o republikové či globální události. Divoké karty mají nejčastěji negativní podobu. Může jít o přírodní katastrofy (povodně, zemětřesení, požáry), ekonomické krize, pandemie nebo válečné konflikty. (Frič a Veselý, 2010)

#### **4.8 Výběr vhodného počtu scénářů**

Odpověď na otázku, jaký je ideální počet vypracovaných scénářů, neexistuje. Počet se liší podle názoru různých prognostiků a futurologů. Obecně se počet scénářů pohybuje od tří do šesti. Zásadní je vytvořit logický počet scénářů tak, aby byly zachyceny hlavní problémy a nejistoty (hybné síly). Počet scénářů se tedy odvíjí od toho, kolik existuje problémů a nejistot v prostředí, pro které jsou scénáře zpracovávány. Logickou kombinací nejistot pak vznikají samotné scénáře. Pokud bude vypracován pouze jeden scénář, bude se jednat o nejpravděpodobnější situaci, ale scénář nebude počítat s žádnými alternativními možnostmi v budoucnosti. Dva scénáře zpravidla popisují dvě extrémní situace – pozitivní a negativní. Vypracování tří scénářů je už mnoha odborníky doporučováno. Ideální volba je 4-5 scénářů, které dostatečně pokryjí možné situace a během jejich tvorby vzniká dobrý poměr mezi náklady a přínosy těchto scénářů. Pět a více scénářů se zpravidla nevyplatí. Veškeré nejistoty budou sice pokryty, ale náklady na vypracování jsou příliš vysoké.

Obecně se používají tři přístupy k navrhování scénářů. Jedná se o **minimální přístup**, ve kterém se pracuje se 2 nejistotami a využívá se metoda čtyřkvadrantové matice 2 x 2. V tomto případě jsou náklady na vypracování scénářů minimální. Dalším pohledem na psaní scénářů je **standartní přístup**, zpracovávající 3-8 nejistot za použití Wilsonovy matice, morfologické analýzy nebo analýzy konzistence. Přístup, který pracuje s 8 a více nejistotami, se nazývá **maximální přiblížení**. Využívá stejné metody jako v předešlém přístupu k psaní scénářů plus analýzu křížových dopadů, avšak zde se objevuje problém v podobě vysokého množství scénářů a s tím spojené vysoké náklady na jejich zpracování.

Wilsonova matice se využívá k vyhodnocení vlivu a dopadu každé hybné síly scénáře. Morfologická analýza vypracovává hrubé scénáře, které jsou později ověřovány analýzou konzistence. Analýza křížových dopadů identifikuje nejsilnější hybné síly scénářů, které mají největší vliv na vývoj prostředí.

**Metoda matice čtyř kvadrantů** je vhodná, pokud jsou v prostředí nalezeny prostřednictvím analýz dvě nejistoty, tzv. hybné síly, ovlivňující budoucí vývoj. Tato metoda se také nazývá maticový přístup 2 x 2 nebo dvojitá nejistota. (Amer, Daim, Jetter, 2013)

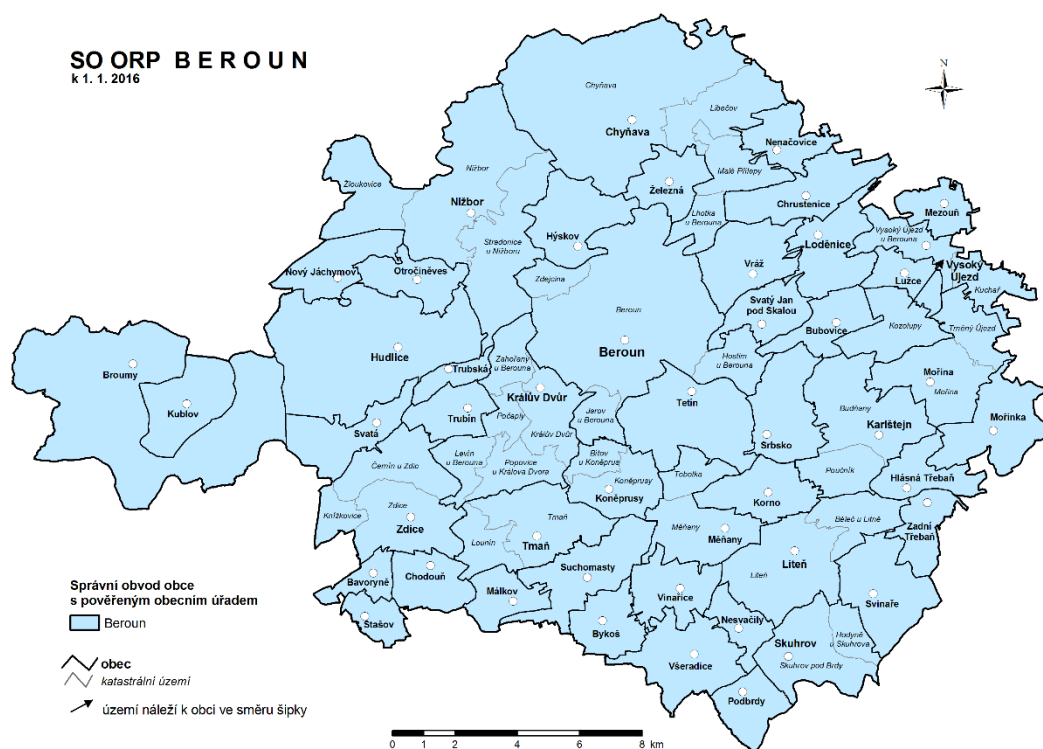
## **5. Analytická část**

### **5.1 Širší vztahy**

#### **5.1.1 Poloha města**

Královské město Beroun leží na soutoku dvou řek, Berounky a Litavky, ve Středočeském kraji. Město Beroun svou rozlohou zaujímá plochu 31,31 km<sup>2</sup> a svou velikostí a postavením plní funkci města s rozšířenou působností. Město Beroun tvoří čtyři katastrální území: k. ú. Beroun, k. ú. Hostim u Berouna, k. ú. Jarov u Berouna a k.ú. Zdejcina. Dle ZÚR Středočeského kraje spadá Beroun do rozvojové oblasti republikového významu a do rozvojové osy republikového významu OS1 Praha – Beroun – Plzeň. Beroun je významné regionální centrum se silnou vazbou na hlavní město Prahu. Do správního obvodu města spadá 50 obcí (viz obrázek č. 1). Počet obyvatel žijících ve městě lehce přesahuje 19, 5 tisíce. Hlavní město Praha je od obce Beroun vzdáleno přibližně 20 kilometrů. Beroun se nachází na pomezí Chráněné krajinné oblasti Křivoklátsko, která ho obklopuje ze severozápadní části, a Chráněné krajinné oblastí Český kras, obklopující město Beroun z jihovýchodu. Nadmořská výška se pohybuje v rozmezí od 216 do 503 metrů nad mořem.

Obrázek č. 3– ORP Beroun



Zdroj: ČSÚ

### 5.1.2 Doprava

Městem prochází republikově významná dopravní tepna, dálnice D5 Praha – Plzeň, tvořící hlavní silniční propojení Berouna s hlavním městem Prahou. Beroun je na tuto dálnici napojen pomocí dvou dálničních exitů. Jedná se o exit 14 Beroun – východ v okrajové části katastrálního území obce a exit 18 Beroun – centrum napojujícím se na dálnici D5 nadúrovňovým dopravním křížením v jádru města. Doba dojížděky z Berouna do Prahy – Zličín po dálnici D5 trvá přibližně 15 minut. S tímto časem však nemůžeme počítat během ranní a odpolední dopravní špičky, kdy je dopravní systém na této trase značně přetížen a cesta může trvat i několikanásobně déle. Dále Berounem procházejí nadmístně důležité silnice II. třídy. Jedná se o silnici II/605 (Praha – Beroun – Rozvadov) vedoucí souběžně s dálnicí D5, která v Berouně slouží jako sběrná komunikace procházející centrem města ulicemi Plzeňská a Politických vězňů, a dále silnice II/116 (Nový Knín – Řevnice – Beroun – Nížbor – Lány) a II/118 (Petrovice – Příbram – Králův Dvůr – Beroun – Kladno – Doksany), které se napojují na silnici II/605.

Další republikově významnou dopravní tepnou procházející městem Beroun je III. tranzitní železniční koridor, zahrnující železniční trať číslo 170 Beroun – Plzeň – Cheb a železniční trať číslo 171 Praha – Zadní Třebaň – Beroun. Doba jízdy z Berouna rychlostním vlakem je 40 minut do zastávky Praha Hlavní nádraží s jednou mezizastávkou ve stanici Praha – Smíchov (čerpáno z aplikace IDOS). Železniční tratě 170 a 171 jsou elektrifikované, s dvojkolejným provozem. Dalšími železničními trasami, spojujícími širší region města, jsou železniční tratě 173 Praha – Rudná u Prahy – Beroun a 174 Beroun – Rakovník. Obě tyto trasy jsou jednokolejné bez elektrifikace. Podle aktuálního územního plánu města jsou tyto trasy stabilizované. Následkem jednokolejné tratě vzniká avšak na těchto trasách často organizační zpoždění vlaků, především z důvodu čekání vlaku ve stanicích na průjezd jiného vlaku, jedoucího v protisměru.

V Berouně funguje městská hromadná doprava, která je integrovaná s linkami dopravce PROBOBUS, a. s. Berounská hromadná doprava je také součástí Středočeské integrované dopravy (SID) a spadá také do Pražské integrované dopravy (PID), které společně vytvářejí možnost snadného a efektivního způsobu cestování do spádových oblastí Berouna a dalších regionálních center.

Velmi rozšířeným způsobem cestování po Berouně a do přilehlých obcí je cyklo doprava. O tomto trendu vypovídá i rozvojový dokument Cyklistický generel města Beroun 2007. Tento dokument vyhodnocuje cyklistické trasy využívané za účelem dojížděky za prací nebo do škol. Jedná se o trasy do centra města. Beroun Závodí, převážně do jeho průmyslové zóny, na autobusové a železniční nádraží, Velké sídliště, do nákupní zóny v Plzeňské ulici a města Králův Dvůr, a to do průmyslové a obchodní zóny.

Hlavní cyklistická síť, sloužící převážně rekreačním účelům a propojují širší region města, je síť stezek nazvaná „Po stopách českých králů“, jejím cílem je propojit všechny hrady a zámky na Berounsku. Převážná část těchto tras je již vybudovaná a funkční. S vybudováním zbývajících úseků město počítá ve svém aktuálním územním plánu, který zachovává trasy a cíle jednotlivých stezek z rozvojového dokumentu Cyklistický generel 2007.

Město Beroun podporuje trend cyklo dopravy umístováním elektronických bike boxů na cyklisticky frekventovaná místa ve městě. Jedná se o veřejná místa jako jsou



sportoviště, občanská vybavenost nebo školy. Celkem se ve městě nachází 55 elektronických bike boxů.

Z tabulky číslo 2 je patrné, že nejvíce obyvatel města Beroun vyjíždí v rámci zaměstnání i vzdělávání mimo Středočeský kraj. V tomto případě se jedná o dojížděku do hlavního města Prahy.

**Tabulka č. 2: Vyjížděka obyvatel města Beroun za prací a vzděláním**

	Vyjížděka do zaměstnání	Vyjížděka do škol
Vyjížděka v rámci okresu	748	47
Vyjížděka do jiných okresů v kraji	320	22
Vyjížděka do jiných krajů	1824	378
Vyjížděka mimo ČR	42	9
<b>Celkem vyjíždějících</b>	<b>2934</b>	<b>456</b>

Zdroj: ČSÚ – Sčítání lidu, domů a bytů 2011 – vlastní zpracování

Tabulka číslo 3 ukazuje hodnoty počtu obyvatel dojíždějících za zaměstnáním nebo vzděláním do města Beroun. Z výsledků zjištěných posledním sčítáním lidu vychází, že nejvyšší počet obyvatel dojíždí do Berouna v rámci okresu. Jedná se o více než 74 % z celkových dojíždějících ohledně zaměstnání. Přibližně stejný podíl osob dojíždí do Berouna za vzdělávání. Zbýlý podíl osob dojíždí do Berouna z jiných okresů či krajů.

**Tabulka č. 3: Dojížděka obyvatel města Beroun za prací a vzděláním**

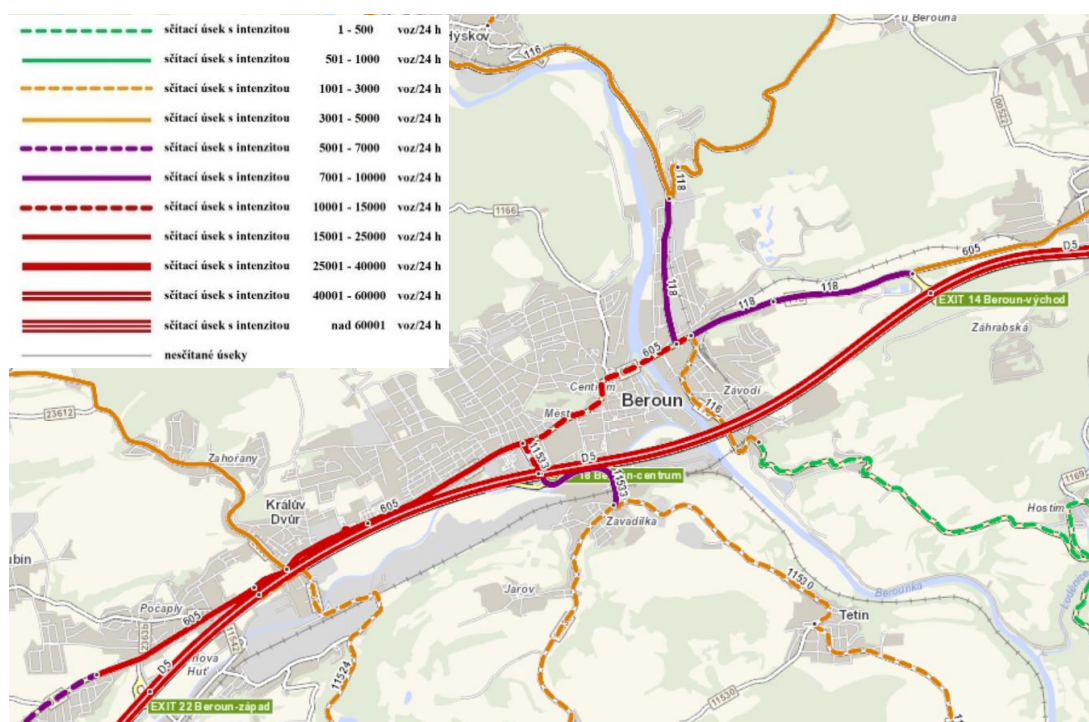
	Dojížděka do zaměstnání	Dojížděka do škol
Dojížděka v rámci okresu	1928	1051
Dojížděka z jiných okresů kraje	307	243
Dojížděka z jiných krajů	353	102
<b>Celkem dojíždějících</b>	<b>2588</b>	<b>1396</b>

Zdroj: ČSÚ – Sčítání lidu, domů a bytů 2011 – vlastní zpracování

Hustota dopravy je znázorněna na obrázku číslo 3, který pochází z posledního sčítání dopravy v roce 2016. Od posledního sčítání dopravy v roce 2010 se doprava projíždějící Berounem zvýšila o přibližně 20 %. S nárůstem intenzity dopravy tedy můžeme počítat i od roku 2016 po současnost. Nej hustější doprava v rámci místních komunikací města Beroun je na Plzeňské ulici v úseku od obce Králův Dvůr k dálničnímu exitu v centru města. Další velmi intenzivně využívanou ulicí je ulice

Politických věžňů, navazující na Plzeňskou ulici vedoucí centrem města. Důvodem vysoké hustoty provozu na tomto úseku je vyústění tří ulic (Pražská, Brožíkova a Lidická) na jeden most přes řeku Berouнку. Tento problém by se mohl vyřešit postavením druhého mostu přes řeku Berouнку a na něj navázaného obchvatu, který by zároveň dostal část motorové dopravy mimo centrum.

**Obrázek č. 4: Průměrná intenzita průjezdu v obou směrech vozidel/24 hodin**



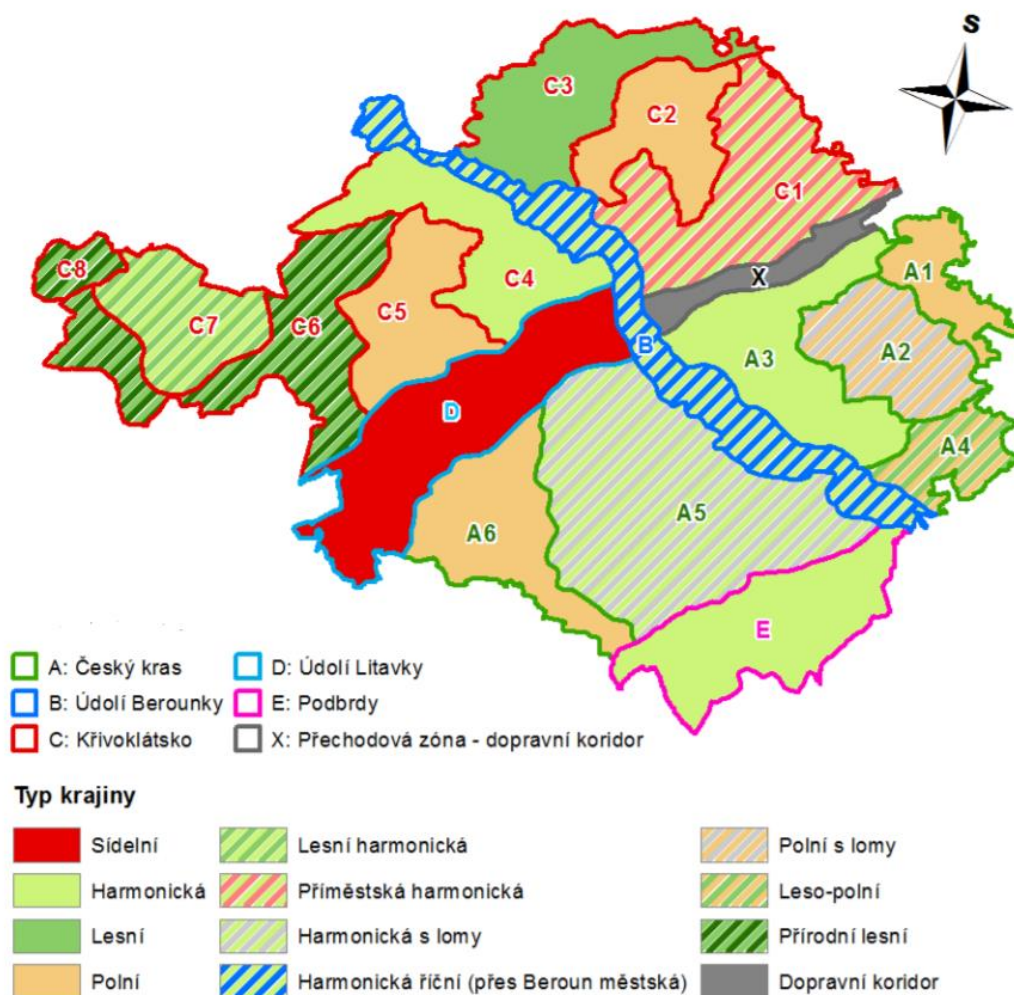
Zdroj: Sčítání dopravy 2016, Ředitelství silnic a dálnice ČR

### 5.1.3 Krajina

Beroun leží v poberouské provincii, která se rozprostírá od Stříbska a Horšovského Týny dále přes plzeňsko až k hlavnímu městu Praze. Na území ORP Beroun se nacházejí dvě CHKO – Křivoklátsko a Český kras. Další důležité krajinné prvky území řeka Berouнка a Litavka a dopravní koridor dálnice D5 Praha – Plzeň. Pro Berounsko je charakteristická vysoká přírodní diverzita, která je dána jeho polohou na pomezí dvou bioregionů. Každý region se vyznačuje odlišnými a pro něj specifickými vlastnostmi. Jedná se o bioregion Karlštejsko s typicky krasovou přírodou a Křivoklátsko s hercynskou geologicky starou krajinou. Tyto dvě přírodní oblasti od sebe dělí údolí řeky Litavky nazývané Hořovicko a dopravní koridor dálnice D5 Praha – Plzeň. Významný bioregion tvoří také řeka Berouнка protínající oba zmíněné bioregiony. Z jihovýchodní okrajové části do oblasti Berounska zasahují také hřebeny

Brd. Na území ORP Beroun z převážné části však spadají pouze částečně svým podhůřím. Proto je tato oblast označována jako Podbrdsko. (Zdroj: PROCES – Centrum pro rozvoj obcí a regionů, s.r.o., Územní studie krajiny SO ORP Beroun)

**Obrázek č. 5: Struktura krajiny v ORP Beroun**

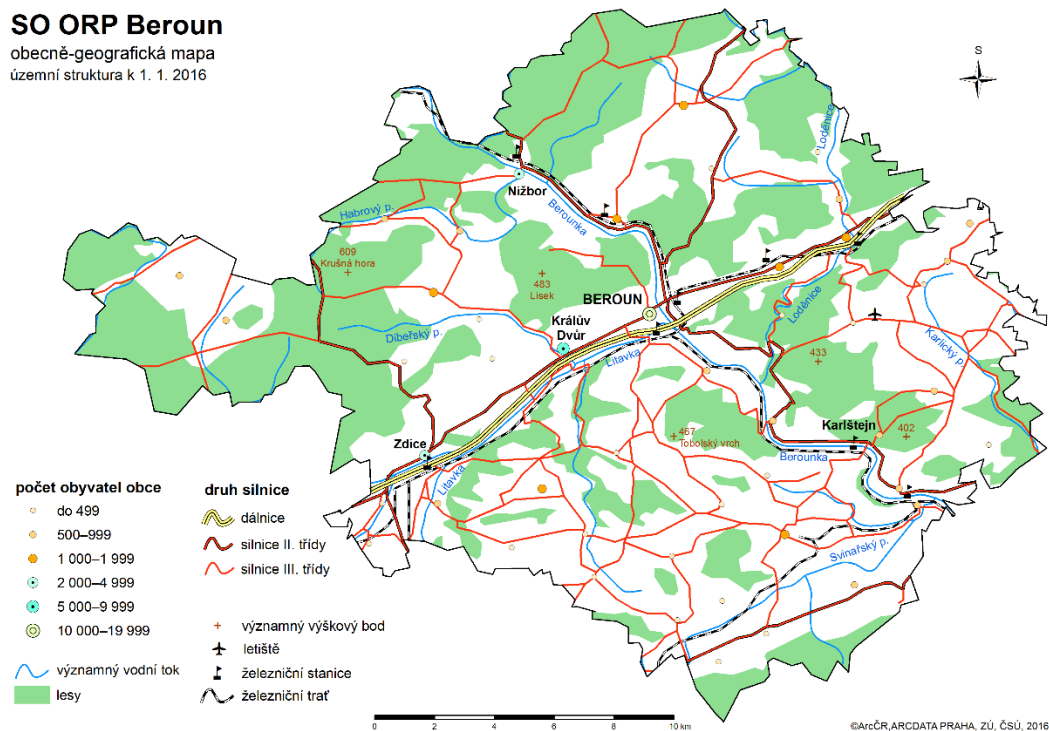


Zdroj: Proces – Centrum pro rozvoj obcí a regionů, s.r.o., Územní studie krajiny SO ORP Beroun

Přírodní okolí, které je tvořeno převážně lesními plochami, je velmi atraktivní a turisticky vyhledávaná oblast a to jak pro pěší, tak pro cykloturistiku a v neposlední řadě také stále víc populární hipoturistiku. Tyto lesní pozemky se nacházejí nejen v okolí Berouna, ale prostupují také do centra města, což umožňuje jeho obyvatelům i návštěvníkům města snadné spojení s místní přírodou (viz obrázek č. 5.). A i přes prostorové bariéry, které zhoršují prostupnost krajinou, v podobě řeky Berounky a Litavky a také dálnice D5 je širší region města protkán sítí cyklostezek, pěších a naučných stezek. V případě řeky Berounky a Litavky se ovšem nejedná pouze o

prostorovou bariéru, ale na druhou stranu tyto řeky působí velmi atraktivně pro cyklistickou turistiku. Další atrakci v krajině, kterou okolí Berouna nabízí, jsou vodácké aktivity na řece Berounce.

**Obrázek č. 6: Plochy lesa v ORP Beroun**



Zdroj: ČSÚ

### 5.1.4 Občanské vybavenost

Beroun je díky svému správnému postavení spádovým městem pro okolní obce, nižší regionální centra, ale i pro další ORP v širším regionu. Vzhledem k minulosti Berouna jakožto bývalého okresního města se v něm nachází mnoho významných institucí. Jedná se například o Okresní soud, Stavební Úřad nebo úřad územního plánování. V oblasti zdravotnictví je to Medicentrum spol. s r. o. Beroun a Rehabilitační nemocnice Beroun. Významnými školskými zařízeními v rámci širších vztahů jsou střední školy: Gymnázium Joachima Barranda, Obchodní akademie, Střední pedagogická škola a Jazyková škola s právem státní jazykové zkoušky, Střední zdravotnická škola, Střední odborná škola a Střední odborné učiliště Beroun – Hlinky a Manažerská akademie. V neposlední řadě dojíždějí lidé do Berouna za kulturním vybavením (Muzeum Českého krasu, kino Mír, letní kino, Městské knihovna, kulturní dům Plzeňka, Městské informační centrum...) a sportovním vybavením (akvapark

Tipsport laguna Beroun, In-line dráha, skatepark, zimní stadion, Sportcentrum Eden, TJ Lokomotiva Beroun, TJ Sokol Beroun, Fitness Tyran, venkovní koupaliště, Golf Resort a mnohá dětská hřiště). Občanská vybavenost na místní úrovni bude podrobně rozebrána v samostatné kapitole 5.4 Místní občanská vybavenost.

I před vysokou úroveň občanské vybavenosti města má Beroun silné vazby na vyšší centra. Jde zejména o hlavní město Prahu, kam obyvatelé Berouna dojíždějí převážně za vysokoškolským a středním vzděláním, zdravotnictvím a mnoha kulturními a sportovními zařízeními. V oboru zdravotnictví má Beroun silnou vazbu na nemocnici Hořovice, která se navzájem doplňuje s Rehabilitační nemocnicí Beroun. Z menší části má Beroun také vazby na občanské vybavení v krajském městě Plzeň a bývalém okresním městě Kladno.

### **Hlavní zjištění analýzy**

- Plánovaná modernizace a zvýšení kapacity přepravy osob na železniční trati č.171 Praha – Beroun pro plynulejší dopravu mezi těmito městy.
- Plánovaná realizace vysokorychlostní trati Praha – Beroun.
- Navrhovaná výstavba obchvatu Berouna.
- Zkapacitnění dálnice D5 Beroun – Praha.
- Dopravně přetížené centrum města.
- Využití potenciálu města pro zvýšení cestovního ruchu a turismu.
- Zajímavá poloha města mezi dvěma CHKO.

### **5.2 Historická analýza**

Podle mnohých archeologických nálezů sahá historie Berouna až do období mladší doby kamenné (cca 5500 let před naším letopočtem). Nejstarším archeologickým nálezem jsou zhruba 1,7 milionů let staré zlomky nástrojů nalezené během stavby dálnice D5. Výhodná poloha Berouna přispívala k jeho osidlování a tvořila příznivé podmínky pro život hlavně díky své poloze na soutoky dvou řek, které město zásobovaly vodou, ale také díky skalnaté morfologii terénu, která umožňovala úkryt nejen zvířatům, ale i tehdejším obyvatelům. (Garkish 2003)

V 11. století byla na levém břehu současné řeky Berounky (tehdy zvané Mže) v místě dnešního Závodí vybudována osada, která nesla jméno Na Brodě. První doložené písemné zmínky o městě pocházejí z roku 1265 z listiny Přemysla Otakara II. Přemysl Otakar II. považoval Beroun za strategické místo na cestě mezi Prahou a Plzní.

O necelých 30 let později, roku 1303, získává město od krále Václava II. privilegium řídit se právem Starého města pražského a současně vydává král Václav II. nařízení vyměřit a vystavit nové město. Archeologické nálezy dokazují, že původní okrajová zástavba města byla zbourána a na místo ní postavena nová s nově vystavěnými hradbami. Tuto podobu si město již zachovalo a snaží se jí držet dodnes. Později bylo historické jádro královského města vyhlášeno památkovou zónou. Předmětem památkové a architektonické ochrany je dnes 13 stavebních objektů a celý prostor historického půdorysu města. (Garkish 2003)

Za doby vlády Karla IV. město prosperovalo, a to především díky vzkvétajícím řemeslům. K nejznámějším řemeslníkům patřili soukeníci, vinaři, pivovarníci, sladovníci a především hrnčíři se specificky červenou keramikou s bíle malovanými přírodními prvky. Tradici hrnčířských trhů si Beroun zachoval dodnes. Roku 1421 město dobyl Žižka a nechal upálit všechny nepřátele kalicha. Současně zbořil dominikánský klášter, na jehož místě v průběhu 15. století vznikly nové stavby. Uvádí se až 25 nových stavebních objektů, ke kterým využili jako stavební materiál ruiny bývalého dominikánského kláštera. Dalších skoro 200 let se Berounu vyhuly vojenské oddíly, až roku 1611 přišla významná pohroma. Město přepadla armáda pasovského vojska, které nakonec muselo město vyplatit. Zanedlouho vypukla třicetiletá válka, během níž musel Beroun živit oddíly všech procházejících armád, které často město rabovaly a okrádaly. Na vývoj také negativně působily četné epidemie, které do města byly zanášeny i ve spojení s procházejícími vojenskými oddíly. Jak už je pro tuto dobu specifické, město bylo několikrát částečně zničeno požáry, které se uvnitř hradeb a často z velké části dřevěných staveb šířily velice rychle. (Garkish, 1012)

Teprve v průběhu první poloviny 18. století se město zotavuje a utváří do podoby, v jaké je dnes. Ve městě byla postavena škola, která umocňovala postavení města v regionu. Druhá polovina století přinesla do města jistý řád. Proběhlo označení všech ulic i očíslování domů. Celkem bylo roku 1770 v Berouně 150 domů. V souvislosti s průmyslovou revolucí a rozmachem zavádění nových technologií byla v Berouně roku 1862 uvedena do provozu železnice České západní dráhy z Prahy do Plzně a dále do Německa. V blízkosti Plzeňského předměstí bylo vytvořeno osobní a velké nákladové nádraží, které je po průběžných úpravách vyžíváno dodnes. (Garkish, 2012)

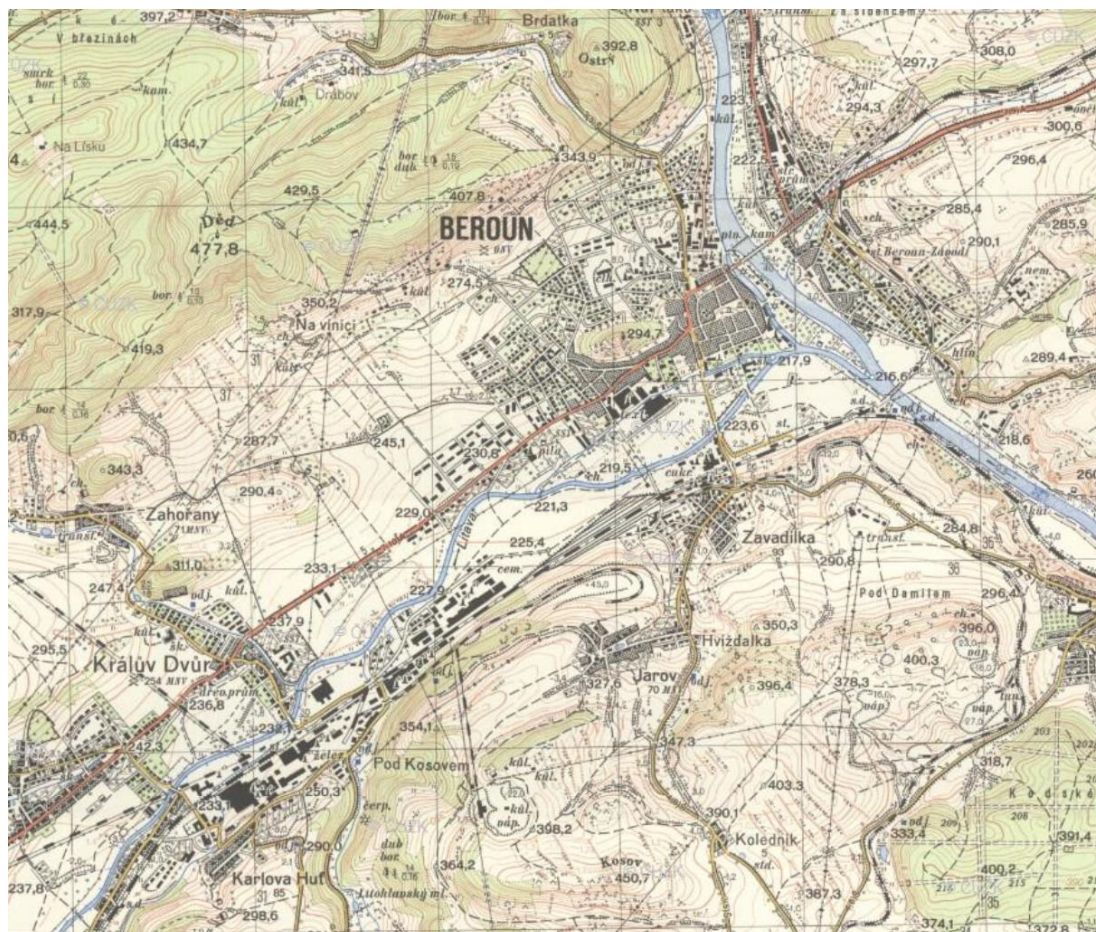
V průběhu 19. století obyvatel ve městě přibývalo a Beroun se stával stále významnějším centrem regionu. Se zvyšující se kapacitou obyvatel byla vystavena nová císařská silnice (jedná se o dnešní ulice Plzeňská a Politických vězňů). Tato silnice už nevedla městem, ale po jeho obvodu v místech bývalých příkopů. Společně se silnicí byl postaven i nový kamenný most nahrazující doposud pouze dřevěné mosty. S rozvojem průmyslové výroby postupně zanikají drobné řemeslné výroby a jsou nahrazeny průmyslem charakteristickým pro tento region. Na Plzeňském předměstí, v návaznosti na vlakové nádraží, vyrůstá nový průmyslový areál. K nejvýznamnějším podnikům patřily podniky zpracovávající ložiska vápence a podniky na výrobu vápna a cementu, cihelna Karla Böhma, cihelna Zatloukalova s automatickým provozem a cukrovar. V oblasti strojírenství to byly firmy zabývající se výrobou hospodářských strojů. V té době byly vybudovány na Plzeňském předměstí také nové obytné čtvrti. Pro druhé menší předměstí Závodí byly významné mlýny s dlouholetou tradicí a textilní výroba.

**Obrázek č. 7:** Beroun (tehdejší Beraun) 1840 – 1861, Zdroj: <https://ags.cuzk.cz>



Na počátku 20. století byla pro potřebu zvyšujícího se počtu obyvatel rozšířená občanská vybavenost města o nová školská zařízení, Veřejnou všeobecnou nemocnici a hřbitov. (Garkish 2003)

**Obrázek č. 8: Beroun 1952**



Zdroj: <https://ags.cuzk.cz>

V období socialismu, jak už bylo v té době zvykem, probíhala v Berouně rozsáhlá výstavba panelových sídlišť a městských bytů. S tím souviselo rozšiřování průmyslových závodů jako jsou železárny, válcovny a cementárna v Králově Dvoře, který byl roku 1980 k městu Beroun připojen (1990 se od města odpojil a stal se znovu samostatným). V průběhu čtyřiceti let období socialismu bylo v Berouně zničeno velké množství památek, kvůli výstavbě panelových domů v těsné blízkosti historického jádra, musely být některé historické stavby zbourány. Dále docházelo ke zhoršení hygienických podmínek důsledkem nárůstu dopravy. V roce 1985 byl uveden do provozu úsek dálnice D5 z Vráže do Bavoryně, který zahrnuje významný dálniční most přes Beroun.



Ke konci osmdesátých let dvacátého století byl Beroun, tehdy ještě s Královým Dvorem, významným průmyslovým městem. Nejvýznamnějším podnikem byly Železárny Králův Dvůr, kde pracovalo cca 3000 zaměstnanců. Dále pak CEVA – Cementárny a vápenky, zaměstnávající více než 1300 zaměstnanců. Od roku 2003 firma funguje na trhu pod názvem Českomoravský cement. Výroba cementu se přerušila roku 2003 a společnost se zabývá balením a expedicí baleného i volně loženého cementu. Mezi další velké zaměstnavatele patřila textilka Tiba, PAL Praha – Kbely, vyrábějící příslušenství pro motorové vozy, a Pekárny a cukrárny Kladno.

K ústupu od masivní průmyslové výroby došlo po revolučním roce 1989, ve kterém došlo ke změně politického režimu a přechodu na standardní tržní ekonomiku. Postupně se upouštělo od těžkého průmyslu, který byl nahrazován lehkým průmyslem a podnikáním v oblasti služeb. Z odvětví těžkého průmyslu pokračovala pouze těžba vápence v přilehlých oblastech města. V následujících letech, kdy byla postupně uzavírána většina areálů bývalé průmyslové výroby. Tyto areály byly z části využity pro nové podnikatelské záměry v oblasti lehkého průmyslu nebo služeb. Avšak mnoho těchto areálů zůstalo nevyužito a začaly pro město představovat problém v podobě brownfieldů se kterými se město muselo vypořádat. Avšak některé brownfieldy po průmyslové výrobě v Berouně zůstaly dodnes. Mezi nejznámější a nejvíce diskutované patří bývalý průmyslový areál Tiba, zaujímající plochu cca 70 tisíc metrů čtverečních, který prošel několika možnými návrhy revitalizace. Jedním z návrhů bylo vybudovat na území bývalého areálu Tiba obchodní dům. Návrh byl nakonec zamítnut z důvodu nevhodného architektonického provedení obchodního domu a nevhodnému řešení napojení celého areálu na dopravní infrastrukturu. V aktuálním územním plánu je území bývalého areálu Tiba vymezena jako plocha hromadného bydlení se smíšeným využitím a veřejným prostranstvím. V současné době je tato plocha stále nevyužita. Pouze byla provedena demolice budov a celý areál je zabezpečen oplocením.

V roce 2002 zasáhla Beroun živelná pohroma v podobě povodně, která zasáhla celé náměstí, ulice Na Hrázi, autobusové nádraží a část silnice k nemocnici. Zaplaven byl také prostor kolem Obchodní akademie a voda sahala až na sídliště Litava a do ulice U Archivu. Škody způsobené povodní byly odhadnuty asi na 600 milionů korun. Po této ničivé události byla velká část historického centra zrekonstruována a do města byl opět navrácen kulturní život. O pár let později se Beroun stává Historickým městem roku 2009.

Současná probíhající nová zástavba má charakter rodinných a bytových domů a je situována převážně mezi město Beroun a Králův Dvůr. Beroun je nejen město průmyslu, ale také město plné kultury, sportu a vzdělávání. Návštěvníkům může nabídnout množství historických architektonických památek, sportovních zařízení a rekreačních oblastí jak uvnitř města, tak v jeho přilehlém okolí v chráněných krajinných oblastech Křivoklátsko a Český kras.

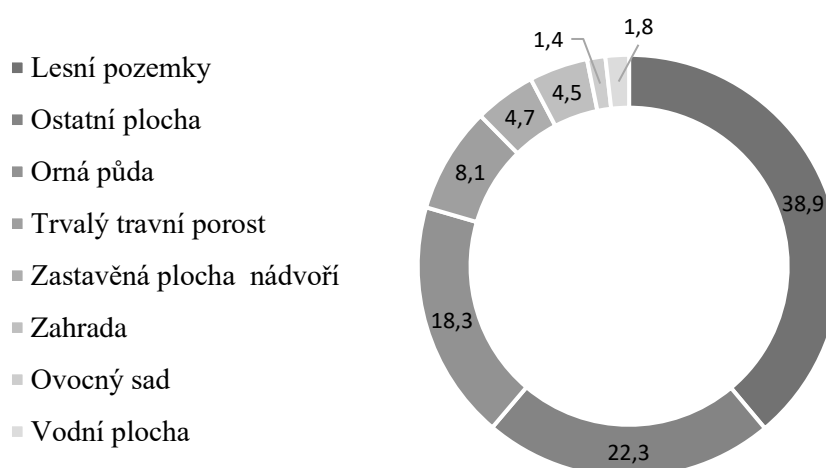
### Hlavní zjištění analýzy

- Díky historické obchodní stezce Praha – Plzeň si město zachovalo významné postavení na této ose dodnes.
- Vysoký potenciál cestovního ruchu díky bohaté historii královského města a přírodním hodnotám v okolí města.
- Nově zrekonstruované náměstí města po povodních v roce 2002, které zvyšuje celkovou atraktivitu města.
- Vysoký podíl zástavby v okolí centra města, která je tvořena nereprezentativní zástavbou panelových domů z období socialismu.
- Množství brownfieldů po průmyslových areálech, které ve městě fungovaly do roku 1989.

## 5.3 Přírodní analýza

### 5.3.1 Zeleň v extravilánu města

**Graf č. 1: Využití půdních ploch v katastrálním území Beroun**



Zdroj: ČSÚ – vlastní zpracování

Největší podíl plochy katastrálního území zaujímají lesní pozemky (12,2 km<sup>2</sup>), které tvoří významný prvek v rámci ochrany životního prostředí spolu s územní soustavou ekologické stability a chráněným územím. Na území Berouna se nachází nadregionální biocentrum Karlštejn-Koda, kterým prochází tři nadregionální koridory: Týřov, Křivoklát-Karlštejn a Koda. Dále se ve městě rozkládá regionální biocentrum Malý Plešivec, který je propojen pomocí regionálního biokoridoru Blýskava-Malý Plešivec s regionálním biocentrem Blýskava v katastrálním území obce Chrustenice. Dále se na území nachází množství lokálních biocenter a biokoridorů doplňující celkovou soustavu ÚSES.

Mezi dvě nejvýznamnější a zároveň největší chráněná území v krajině patří CHKO Křivoklátsko a CHKO Český kras, na jejichž území se nacházejí evropsky významné lokality NATURA 2000 a národní přírodní rezervace. Dále se na území města nachází množství přírodních parků a památek, významných krajinných prvků a památných stromů.

Z celkové rozlohy (31,31 km<sup>2</sup>) katastrálního území města Beroun zaujímají zemědělské pozemky 10,1 km<sup>2</sup> (32,3 %). Do zemědělských pozemků je zahrnuta orná půda, trvalý travní porost, ovocné sady a zahrady. Kvalita zemědělské půdy je v katastrálním území převážně průměrná až podprůměrná. Nejvyšší kvalita zemědělské půdy v daném území se nachází v přilehlém okolí nivy řeky Litavky, avšak toto území je z většinové části zastavěno průmyslovými areály a dopravními stavbami nebo je velmi těžko dostupné zemědělskou technikou (prudké stoupání).

Posledním plochou přírodního charakteru jsou vodní plochy zaujímající 0,6 km<sup>2</sup> (1,8 %) z celkové plochy území. Tyto plochy jsou tvořeny převážně řekami Berouňkou a Litavkou, které protékají městem. Tato povodí mají příznivý vliv na mikroklima v jejich blízkosti a vytváří též zázemí pro venkovní aktivity a některé sporty. Avšak tyto řeky způsobují komplikace ve stavební oblasti, jelikož se jedná o povodňově aktivní řeky. V městě také menší části tvoří menší vodní plochy potoky, rybníky a jezera.

### **5.3.2 Zeleň v intravilánu města**

Významnou část zeleně ve městě tvoří doprovodná zeleň podél dopravních a pěších komunikací. Ta přispívá ke zlepšování mikroklimatu uvnitř města a zároveň také tvoří izolační prvek oddělující dopravu od dalších funkčních složek města. Tento typ zeleně

se rozkládá hlavně kolem úseku dálnice D5 a významných silničních komunikací II. třídy v ulici Plzeňská a Politických vězňů. Dalšími významnými plochami zeleně ve městě jsou nezastavěné plochy mezi urbanizovaným územím. Mezi nejdůležitější patří oblast Městské hory tvořící přírodní dominantu centra města, Hřbitov Beroun a Židovský hřbitov na Plzeňském předměstí. Ve východní části území je to park u Rehabilitační nemocnice Beroun, Golfové hřiště Beroun a oblast Na Šibenci. Podstatnou část zeleně ve městě tvoří okolí řek Berounky a Litavky. U řeky Litavky se jedná převážně o její pravý břeh, levý břeh je z většinové části urbanizován. V blízkosti toku Berounky se nachází několik ozeleněných sportovních hřišť, parků a autokemp Na Hrázi, podél jejich obou břehů jsou vedeny cyklotrasy a pěší trasy. Díky těmto faktorům je okolí Berounky hojně využíváno místními obyvateli i návštěvníky města.

### **Hlavní zjištění analýzy**

- Turistický potenciál města díky vysokému podílu lesních pozemků, které spadají do CHKO
- Atraktivita řeky Berounky a jejího okolí.
- Dostavba cyklistické trasy „Po stopách českých králů“ pro zvýšení cykloturismu.
- Nebezpečí výstavby v záplavových oblastech řek.

## **5.4 Analýza funkčních složek města**

### **5.4.1 Místní občanská vybavenost**

#### **Školství**

V současné době se na území obce nachází celkem šest **mateřských škol** zřizovaných městem Beroun a celkovou kapacitu 760 dětí a pět mateřských škol zřizovaných jinými organizacemi (Středočeský kraj, soukromí vlastníci, církev) s celkovou kapacitou 104 dětí. Středočeský kraj v Berouně zřizuje instituci Dětský domov a Mateřská škola speciální, která slouží jako dětský domov, speciální pedagogické centrum a speciální mateřská škola, která se zaměřuje převážně na sluchově a zrakově postižené děti. Současně je kapacita mateřských školek téměř naplněna a město do budoucna počítá s navyšováním kapacity jako odezvu na přibývajícím rodinnou zástavbu ve městě.

Navýšení kapacity se plánuje pomocí přístavby k současným školám a vybudováním nové mateřské školy.

**Tab. č. 4: Přehled mateřských škol na území obce Beroun ve školním roce 2018/2019**

Mateřská škola	Kapacita	Počet dětí	Zřizovatel
MŠ Preislerova	88	88	obec
MŠ Vrchlického	70	70	obec
MŠ Tovární	90	90	obec
MŠ Sluníčko	145	145	obec
MŠ Drašarova	202	202	obec
MŠ Pod Homolkou	165	165	obec
Speciální MŠ	18	9	Středočeský kraj
MŠ Montessori	25	25	soukromá
MŠ Školička Kyticka	14	14	soukromá
MŠ Minisvět u Krtečka	21	21	soukromá
Katolická MŠ*	26	26	církev

Zdroj: výroční zprávy jednotlivých MŠ – vlastní zpracování

\*výroční zpráva ze školního roku 2017/2018

Celková kapacita **základních škol** ve městě Beroun je 4280 žáků (nezahrnuje speciální základní školu). Počet žáků ve školním roce 2018/2019 dosáhl počtu 3856 žáků čímž teoreticky nebyla naplněna kapacita, avšak v praxi je tato kapacita překonána. Důvodem jsou nové požadavky na způsob vyučování, které jsou v posledních několika letech zaváděny. Především se jedná o uspořádání rozvrhů tříd, hygienické požadavky a rozdělování tříd na menší skupinky v rámci některých vyučovaných předmětů. Od druhého stupně dále navštěvují základní školy v Berouně také děti z okolních obcí. Proto Beroun počítá s navyšováním kapacity základních škol. Celkem se na území města nachází sedm základních škol. Z toho čtyři zřizuje město Beroun, dvě zřizuje Středočeský kraj (speciální škola, ZUŠ) a posledním zřizovatelem je soukromý vlastník (ZUŠ).

**Tab. č. 5: Přehled základních škol na území obce Beroun ve školním roce 2018/2019**

Základní škola	Kapacita	Počet dětí	Zřizovatel
Jungmannova ZŠ	820	755	obec
2. Základní škola	800	630	obec
ZŠ Wagnerovo náměstí	820	744	obec
ZŠ Beroun - Závodí	400	378	obec
ZŠ V Zahrádkách	30	25	soukromá
ZUŠ Václava Talicha	760	674	Středočeský kraj
ZUŠ Dr. Lidinské	650	650	soukromá

Zdroj: výroční zprávy jednotlivých ZŠ – vlastní zpracování

**Středoškolské vzdělání** ve městě nabízí šest středních škol. Z nich 5 je zřizováno krajem a jedna soukromá střední škola. Kapacita naplnění se u těchto škol velmi liší. Nejvíce naplněnou kapacitu žáky má Gymnázium a nejmenší preference studia mají řemeslné obory zakončené výučním listem. Což odpovídá současnému trendu v České republice. V Berouně se také nachází speciální střední škola, kterou tabulka č. 6 nezahrnuje.

**Tab. č. 6: Přehled středoškolského vzdělání na území obce Beroun v roce 2018/2019**

Základní škola	Kapacita	Počet dětí	Zřizovatel
Gymnázium Joachima Barranda	510	487	Středočeský kraj
Obchodní akademie Beroun	998	863	Středočeský kraj
Střední zdravotnická škola Beroun	250	236	Středočeský kraj
SOŠ a SOU Beroun-Hlinky	1650	556	Středočeský kraj
Manažerská akademie Beroun	200	122	soukromá

Zdroj: výroční zprávy jednotlivých SŠ – vlastní zpracování

**Vysoká škola** ani **vyšší odborná škola** se ve městě Beroun nenacházejí. Za tímto vzděláním musí obyvatelé města dojíždět. Nejčastěji dojíždějí na vysoké školy do Prahy a menší část obyvatel dojíždí také na vysoké školy do Plzně. Což vyplývá z dat sčítání lidu, domů a bytů v roce 2011. Z vysokoškolského vzdělání se ve městě nachází pouze Učební, výcvikové a ubytovací středisko pražské Akademie múzických umění (UVS AMU), jehož součástí jsou i fotografické ateliéry FAMU.

Ve městě Beroun je také možnost navštěvovat Univerzitu třetího věku, jejíž výuka probíhá virtuálně v prostorách Městské knihovny Beroun. Tato univerzita je organizována Provozně ekonomickou fakultou České zemědělské univerzity v Praze.(zdroj: <https://www.knihovnaberoun.cz/virtualni-univerzita-3-veku/> )

### **Zdravotnictví**

Na území Berouna působí dvě nemocniční zařízení. Jedná se o Medicentrum Beroun, spol. s r. o. a Rehabilitační nemocnici Beroun. Dále se v obci nachází 7 provozoven lékáren.

Medicentrum se nachází v centru města v ulici Politických vězňů a do provozu bylo uvedeno roku 1995. Medicentrum má specializované lékaře v těchto oborech: alergologie a imunologie, dermatologie, diabetologie, endokrinologie, gastroenterologie, endoskopie, chirurgie, kardiologie, klinická hematologie, logopedie, nefrologie, neurologie, oftalmologie, ORL, ortopedie, traumatologie, pediatrie, plicní oddělení, TBC, poradna pro léčbu obezity, praktičtí lékaři, psychiatrie, psychologie, rehabilitace, RDG – skiografie, sonografie a stomatologie. (Zdroj: <http://medicentrum.cz/>)

Rehabilitační nemocnice je situována do východní části města poblíž dálnice D5. Roku 1929 byla poprvé otevřena společností. V roce 2007 byla převedena do vlastnictví společnosti JESSENIA, a. s., ve kterém je dodnes. Nemocnice je úzce propojena s nemocnicí Hořovice. Obě nemocnice spadají pod holdingovou společnost AKESO holding a. s. Nemocnice zajišťuje lůžkovou péči na oddělení jednotky intenzivní péče a rehabilitační centru s mnoha odděleními a specializovanými špičkovými lékaři. Cílem rehabilitační nemocnice je včasné rehabilitační léčba i následná léčba rehabilitace. Nemocnice disponuje v oboru radiodiagnostiky, v současnosti velmi vyhledávanou, magnetickou rezonancí a artroskopické centrum zajišťující jednodenní péči pacientům. (Zdroj: <https://www.nemocnice-beroun.cz/>)

### **Sociální péče**

Beroun vlastní **Střednědobý plán rozvoje sociálních služeb města Beroun a spádového území 2019–2023** analyzující současný stav sociálních služeb ve městě a sloužící jako podklad pro zajištění kvalitních sociálních služeb a navazujících služeb ve městě. Plán rozvoje sociálních služeb usiluje o to, aby poskytované služby ve městě Beroun sloužily obyvatelům města, ale i obyvatelům ve spádovém území ORP Beroun.

V Berouně je celkem 56 zařízení poskytujících sociální služby (4 služby sociálního poradenství, 23 služeb sociální prevence, 29 služeb sociální péče). Tyto služby nabízí 22 poskytovatelů a celkem jde o 21 druhů sociálních služeb. (Zdroj: Střednědobý plán rozvoje sociálních služeb města Beroun a spádového území 2019–2023)

Celková kapacita sociální péče a sociálního poradenství je pro město a okolí dostačující. Kapacita je naplněna pouze u služeb sociálního poradenství, a to způsobuje dlouhé čekací lhůty na tyto služby. Problémem všech sociálních služeb na území je jejich financování. Jedná se převážně o náklady spojené s cestováním. Obec na tyto náklady přispívá pouze zlomkovou částí a poskytovatelé sociálních služeb jsou odkázáni na hledání jiných zdrojů financí. Finanční nejistota vyvolává také jednoleté financování ze strany zřizovatelů nebo státu, které zabraňuje sociálním službám plánovat dlouhodobě. Pozitivně je hodnocena spolupráce mezi jednotlivými poskytovateli sociálních služeb.

### **Kultura a sport**

Město Beroun má bohatý kulturní život. Beroun je město s dlouholetou tradicí organizování tradičních akcí. Jako jsou například hrncířské trhy, advent v Berouně nebo Mezinárodní hudební festival Talichův Beroun. Pro podporu kultury ve městě vypracovalo město koncepci podpory kultury města Beroun 2018-2030. Koncepce analyzuje současný stav kultury ve městě a slouží jako podklad budoucímu rozhodování v oblasti rozvoje a financování kultury.

O kulturní akce se v Berouně stará převážně Městské kulturní centrum, které v současnosti provozuje tyto instituce: Kulturní dům Plzeňka, městské informační centrum, městské kino Mír a letní kino Beroun, Městská galerie Beroun, galerie Holandský dům, muzeum berounské keramiky, letní scéna na náměstí Joachima Barranda, dětská galerie v Podloubí a galerie Pěší zóna. Dále město provozuje městskou knihovnu v centru města s pobočkou v ulici tř. Míru. Středočeský kraj také výrazně podporuje kulturu ve městě, a to provozováním významného muzea Českého Krasu a domu dětí a mládeže Beroun, který zajišťuje zájmové aktivity ve volném čase. V neposlední řadě v Berouně působí množství zájmových spolků provozovaných různými vlastníky, například fotoklub Beroun, farní charita Beroun, klub přátel výtvarného umění, klub přátel hudby, křesťanský klub Beroun a další.



Sportovní vybavení města je na vysoké úrovni. Ve městě se nachází kvalitní sportovní zázemí pro základní školy, která jsou využívána i pro další mimoškolní aktivity. Většinu sportovišť na území zřizuje město Beroun. Mezi ty patří: Městský plavecký areál Tipsport Laguna, který nabízí jak sportovní plavecký bazén, tak rekreační bazény s vodními atrakcemi a vířivkou. Dalším významným sportovištěm je Zimní stadion Beroun, výhodně situovaný i dálnice D5, zaručující snadnou dostupnost občanům města i návštěvníkům. Mezi venkovní sportovní zařízení řadíme: Městské sportovní hřiště Hlinky, Městské sportovní hřiště Vorel, In-line dráha Beroun – Závodí, Skatepark, Venkovní koupaliště Beroun, Víceúčelové hřiště Zdejcina, Tenisové kurty Na Ostrově, Mobilní kluziště (provozování v období vánočního adventu na Husově náměstí) a celkem 19 dětských hřišť. V Berouně se také nachází několik sportovišť provozovaných soukromými vlastníky, které však tvoří důležitou součást celkového sportovního občanského vybavení města. Mezi nejvýznamnější patří: Golfové hřiště Na Veselé (v zimní sezóně slouží jako běžkařská dráha), TJ Lokomotiva Beroun, Sportovní centrum Eden, TJ Sokol Beroun a Fotbalové hřiště Na Máchovně.

#### **5.4.2 Bydlení**

V Berouně je zastoupeno bydlení smíšeného typu, bydlení individuální v rodinných domech a bydlení hromadné. Smíšený typ bydlení je situován převážně v oblasti historického jádra a jeho bezprostřední blízkosti a dále po levé straně řeky Berounky.

Hromadné bydlení se nachází v oblasti pod Městskou horou a rovněž přiléhá přímo na historické jádro, čímž do jisté míry kazí historický ráz centra. Z jihozápadní části toto hromadné bydlení navazuje na bydlení smíšené funkce a promyslovou oblast. Druhá významná oblast hromadného bydlení se nachází v severně od Městské hory. Je obklopena převážně zařízeními občanské vybavenosti a individuálním bydlením. Největší oblastí s funkcí hromadného bydlení je sídliště v západní části území na Plzeňském předměstí. Z jihu přiléhá na významnou Plzeňskou ulici. Přímo v oblasti a bezprostřední blízkosti hromadného bydlení se vyskytuje množství občanské vybavenosti a vně je obklopeno individuálním bydlením kromě jižní strany, kde přes Plzeňskou ulici přechází přes smíšenou funkci do průmyslové oblasti.

Individuální bydlení je orientováno v severozápadní části území od Městské hory až po okraj lesa (Křivoklátsko) v severní části území. Tato oblast je rozšiřována pouze v prolukách území. Další oblastí individuálního bydlení je oblast ve východní části území přímo navazující na oblast se smíšenou funkcí po pravém břehu Berounky.

Oblast individuálního bydlení se v současné době významně rozšiřuje směrem na východ, což je dáno hlavně morfologií území. Individuální bydlení je také zastoupeno v městské části Zavadilka. Posledními oblastmi individuálního bydlení jsou tři katastrální území spadající k Berounu. Jedná se o k. ú. Zdejcina v severní části, k. ú. Jarov v jižní části a k. ú. Hostim u Berouna na východě území. V těchto katastrálních území je zastoupeno převážně individuální bydlení venkovského typu na rozdíl od individuálního bydlení ve městě Beroun, kde je převážně individuální bydlení městského typu.

#### **5.4.2 Průmysl**

Po roce 1989 došlo v Berouně k oslabení průmyslu, avšak zachovalá část průmysl představuje pro město velký význam. Upadá převážně průmysl zabývající se masivní těžbou a zpracováváním vytěžených surovin. Průmyslové areály se nacházejí v blízkosti železničních tratí. Největší průmyslová oblast se rozkládá v jihovýchodní části katastrálního území mezi železniční tratí 170 Praha – Plzeň a dálnicí D5, který lehce zasahuje až k Plzeňské ulici. Další významnou oblastí průmyslu se nachází v severovýchodní části území podél železniční trati 174 Beroun – Rakovník. V těchto místech město už dál průmysl neplánuje významně rozšiřovat, a to hlavně z kapacitních důvodů území. Novou plochu průmysl navrhuje město ve svém aktuálním územním plánu ve východní části v těsné blízkosti dálnice D5 a dálničního exitu 14 Beroun – východ.

#### **5.4.3 Komerční občanská vybavenost**

Komerční vybavenost města je dostačující pro potřeby města i pro jeho spádovou oblast. Ve městě se nachází několik velkých hypermarketů, kterými jsou Kaufland v blízkosti centra města a dálničního exitu, Lidl a Albert v Plzeňské ulici a několik menších supermarketů situovaných po celém území města Beroun. Dostupnost velkých hypermarketů je pro centrální a západní část území vyhovující, avšak obyvatelé z východních částí území musí za touto komerční vybaveností dojíždět delší vzdálenost komplikovanou navíc hustou dopravou v centru města, tento problém by vyřešila výstavba další komerční vybavenosti ve východní části města.

Město má množství lokálních obchodů orientovaných v centru města. Přestože ve městě schází větší obchodné zóna nabízející různorodé produkty a služby, není toto

problémem, jelikož větší nákupní zóna se nachází přímo za hranicí města Beroun v obec Králův Dvůr, která přímo navazuje na Beroun.

### **Hlavní zjištění analýzy**

- Bohatý kulturní život města – dlouholeté tradice.
- Dostatečné sportovní zázemí – Plavecký areál Tipsport Laguna, Zimní stadion.
- Nedostatečné zdravotní občanské vybavení – nutnost dojíždět do nemocnice do Hořovic.
- Univerzita třetího věku ve městě
- Příležitost dále rozvíjet studium třetího věku
- Naplněná kapacita mateřských a základních škol.
- Nízký zájem studentů o učební obory.

## **5.4 Sociodemografická analýza**

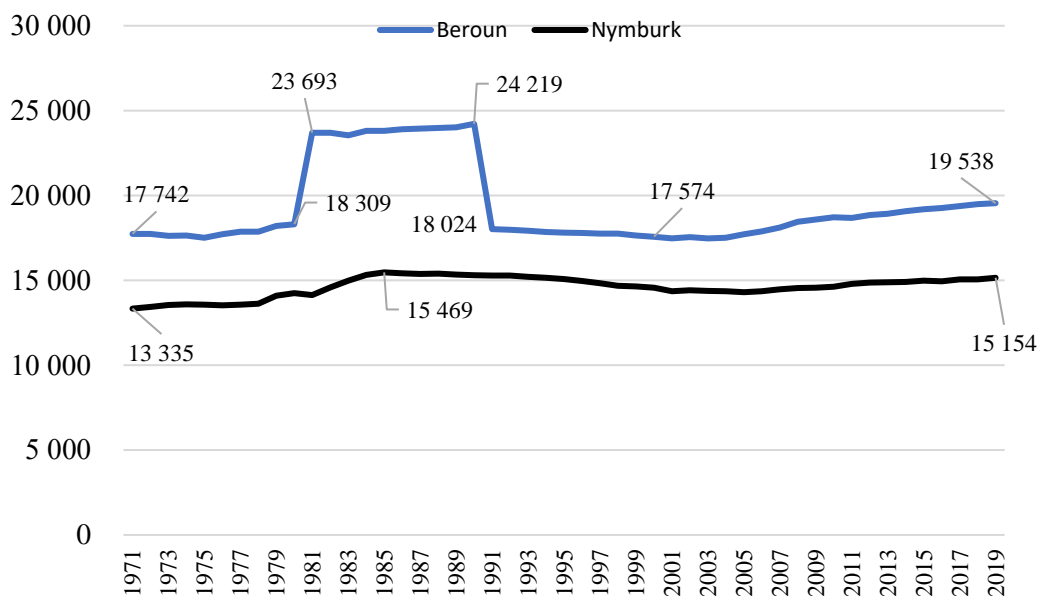
Beroun je tzv. obcí III. stupně což z hlediska územní veřejné správy znamená obec s rozšířenou působností. Město plní roli přenesené působnosti samosprávy na úrovni mezi krajským úřadem a ostatními obecními úřady. Okres Beroun je druhý nejmenší ve Středočeském kraji a skládá se z ORP Hořovice a ORP Beroun. Hustota zalidnění ve městě Beroun dosahuje 624,1 obyvatel na km<sup>2</sup>.

### **5.4.1 Vývoj obyvatel**

Ke dni 31.12. 2019 mělo města Beroun přesně 19 538 obyvatel. Mezi lety 1980 až 1991 zaznamenal Beroun skokový nárůst obyvatel a následný úpadek obyvatel. Tento jev byl způsoben sloučením obce Králův Dvůr s Berounem a jeho pozdějším oddělením. Do roku 2001 počet obyvatel klesal, což bylo způsobeno vyšší úmrtností než nově narozenými a současně také převažujícím počtem vystěhovalých občanů než nově přistěhovalých. Rok 2001 zahájil pozvolný nárůst obyvatel pokračující do současné doby. Nárůst obyvatel od roku 2001 byl způsoben celkovým nárůstem obyvatel v ORP Beroun a celém Středočeském kraji. V porovnání s městem Nymburk, které také leží ve Středočeském kraji, vidíme, že město Nymburk také ovlivnil celkový nárůst počtu obyvatel ve Středočeském kraji od roku 2001, avšak zde nebyl nárůst obyvatel tak vysoký jako ve městě Beroun. Tento jev značí vyšší zájem obyvatel o bydlení v Berouně. Atraktivitu bydlení ve městě Beroun může zvyšovat například

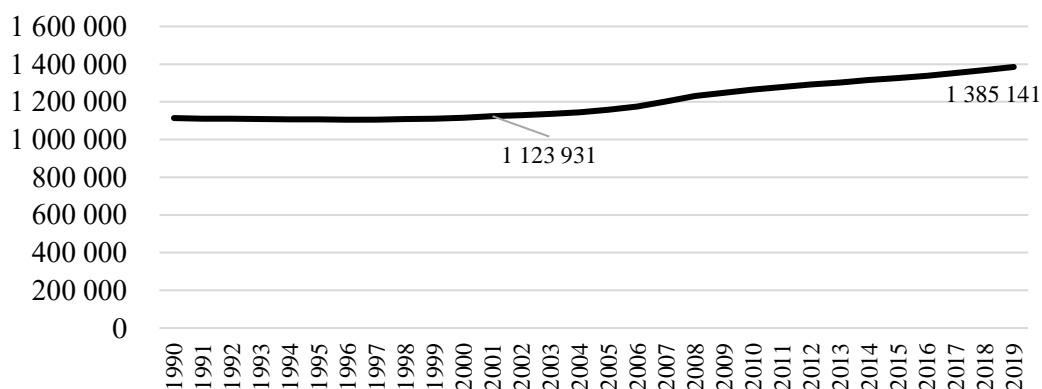
bezprostřední blízkost přírody, bohaté sportovní zázemí města a snadná dopravní dostupnost do Prahy.

**Graf č 2: Srovnání vývoje počtu obyvatel v obci Beroun a Nymburk**



zdroj: ČSÚ – vlastní zpracování

**Graf č. 3: Vývoj počtu obyvatel ve Středočeském kraji**



Zdroj: ČSÚ – veřejná databáze – vlastní zpracování

### 5.4.2 Věková struktura

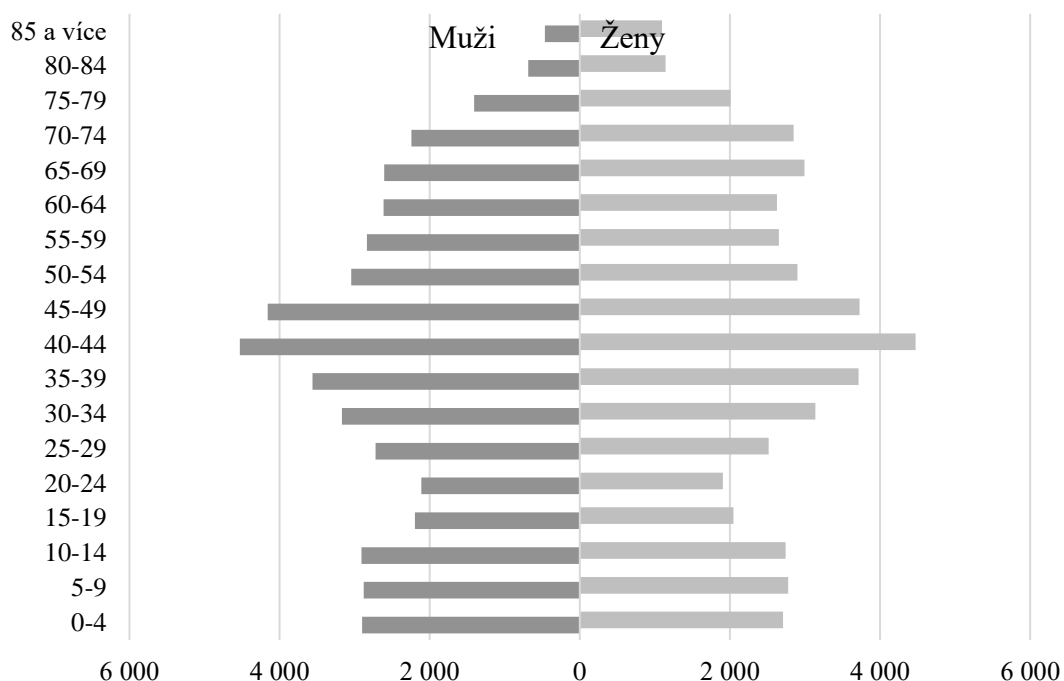
K datu 31. 12. 2019 tvořily ženy 52% podíl obyvatel Berouna a muži 48% podíl obyvatel. Tyto hodnoty se přibližují k hodnotám procentuálního zastoupení žen a mužů v celé České republice. Celorepublikové hodnota podílu žen v populaci dosahuje hodnoty 50,8 % a muži 49,2 %. V rámci struktury obyvatelstva města Beroun se výrazně liší ve věku od 70 do 85 a více let. V těchto kategoriích významně převládají svým zastoupením ženy. Zbylé věkové kategorie jsou, až na malé odchylky, vyrovnané, a i v Berouně je znatelný celorepublikový trend stárnutí populace.

**Graf č. 4: Strom života obec Beroun 31. 12. 2019**



Zdroj: ČSÚ – veřejná databáze – vlastní zpracování

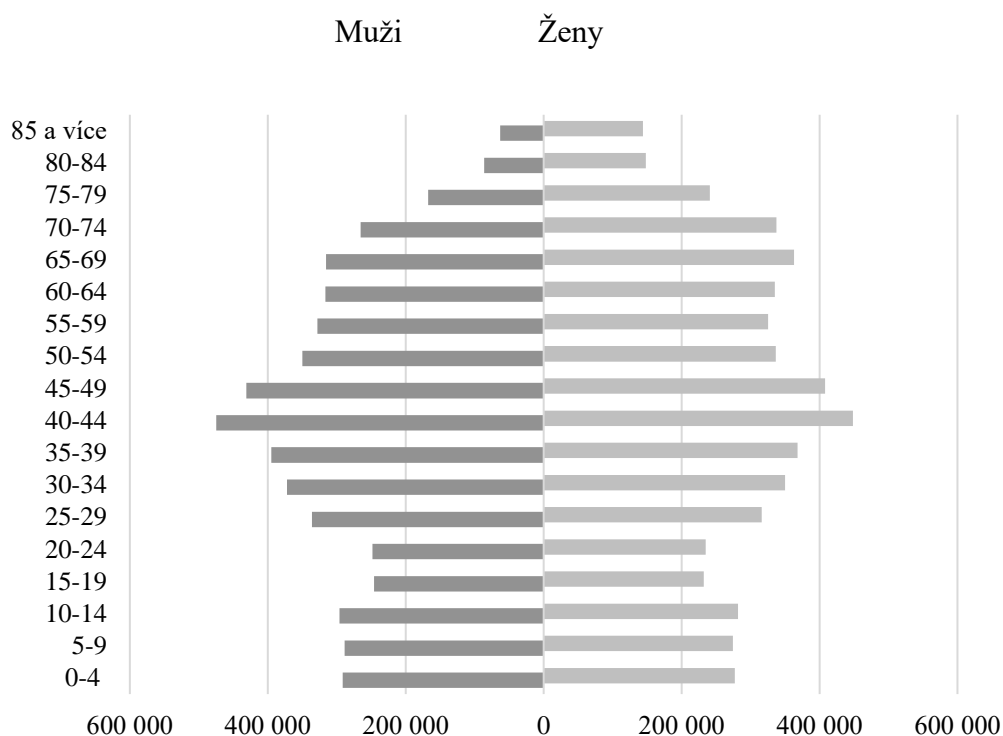
**Graf č. 5: Strom života v okrese Beroun 31. 12. 2019**



Zdroj: ČSÚ – veřejná databáze – vlastní zpracování

Věková struktura obyvatel města Beroun se v porovnání s věkovou strukturou obyvatel okresu Beroun výrazně neliší. Lehký rozdíl můžeme pozorovat v poproduktivní věkové kategorii obyvatel. V této kategorii je obyvatel vyšší podíl oproti obyvatelům v produktivním věku. Tento jev může být způsoben stěhování obyvatel v produktivním věku do větších měst s cílem najít si dostupnější zaměstnání s lepším platovým ohodnocením. A naopak lidé v poproduktivním věku hledají zázemí v menších městech a vesnicích.

**Graf č. 6: Strom života na celém území České republiky 31. 12. 2019**



Zdroj: ČSÚ – veřejná databáze – vlastní zpracování

Na grafu číslo šest je patrn celorepublikový trend stárnutí populace. Tento trend můžeme vyčíst z věkové pyramidy. V kategorii předproduktivního věku je výrazně nižší počet obyvatel oproti kategorii produktivního věku. V důsledku tohoto jevu bude do budoucna docházet k přibývání obyvatel v poproduktivním věku, ale obyvatel v produktivním věku bude velmi málo. Beroun ve srovnání se zastoupením populace v celé České republice vykazuje vyšší procento žen v produktivním věku a celkově vyšší podíl obyvatel v produktivním věku oproti obyvatelům v poproduktivním věku. Tento jev ukazuje na to, že do Berouna stěhují převážně lidé v produktivním věku života.

### 5.4.3 Vzdělanostní struktura

Analýza vzdělanosti obyvatel je přesný ukazatel toho, jaká je kvalita lidských zdrojů v daném území. Z tabulky číslo sedm je zřejmé, že úroveň vzdělání se od roku 2001 výrazně zvýšila. Tento jev však není specifický pouze pro město Beroun, ale zvyšující se úroveň vzdělání můžeme pozorovat na celém území České republiky. Od roku 2001 do roku 2011, ve kterých proběhlo sčítání lidu, se ve městě Beroun snížil podíl

obyvatel, který dosáhl pouze maximálně základního vzdělání, více než o 6 %, což je více než je celorepubliková hodnota. Snižující se podíl můžeme zaznamenat také u středoškolského vzdělání bezu maturity. V Berouně je pokles obyvatel s vyučením opět vyšší, než je tomu tak v celorepublikovém měřítku. Tento úbytek je spojován se obecným trendem nižšího zájmu o řemeslné obory. Naopak v období mezi lety 2001 a 2011 pozorujeme nárůst počtu obyvatel s úplným středoškolským vzděláním a vyšším odborným vzděláním. Podíl obyvatel s tímto typem vzdělání se v Berouně i v celé České republice zvýšil stejně o přibližně 5 %. Přibylo i obyvatel s vysokoškolským vzděláním. Z 8,7 % na 14,1 %, což je o 5,4 % více obyvatel Berouna, kteří dosáhli vysokoškolského titulu. Nárůst podílu vysokoškolského vzdělání je v Berouně vyšší oproti celé České republice. Důvodem může být blízkost a snadná dopravní dostupnost hlavního města Prahy, které nabízí bohaté možnosti studia na vysokých školách. Ve srovnání se sčítáním lidu v roce 2001 přibylo v roce 2011 obyvatel u kterých nebylo nejvyšší dosažené vzdělání zjištěno. Ve srovnání s Českou republikou je hodnota přírůstku nezjištěných obyvatel nižší. Což udává přesnější údaje o vzdělanosti v obci.

**Tab. č. 7: Struktura obyvatel ve věku 15 a více let na území města Beroun a na území České republiky podle nejvyššího dosaženého vzdělání za roky 2001 a 2011**

Území	ZŠ + bez vzdělání	SŠ bez maturity	SŠ s maturitou + vyšší odborné	VŠ	nezjištěno
<b>Obec Beroun (2001)</b>	21,9	35,8	31,7	8,7	2
<b>Obec Beroun (2011)</b>	15,8	29,3	36,8	14,1	4,9
<b>ČR (2001)</b>	23,5	38	26,2	8,9	1,3
<b>ČR (2011)</b>	18,1	33	31,2	12,5	5,3

Zdroj: ČSÚ – Sčítání lidu, domů a bytů 2001 a 2011 – vlastní zpracování

#### **Hlavní zjištění analýzy**

- Rostoucí počet obyvatel – vysoký zájem o bydlení v Berouně.
- Vysoký podíl obyvatel s vyšší s vysokoškolským vzděláním.
- Rostoucí zájem o celoživotní vzdělání.
- Stárnutí obyvatel v Berouně – nízký podíl obyvatel v předproduktivním věku.

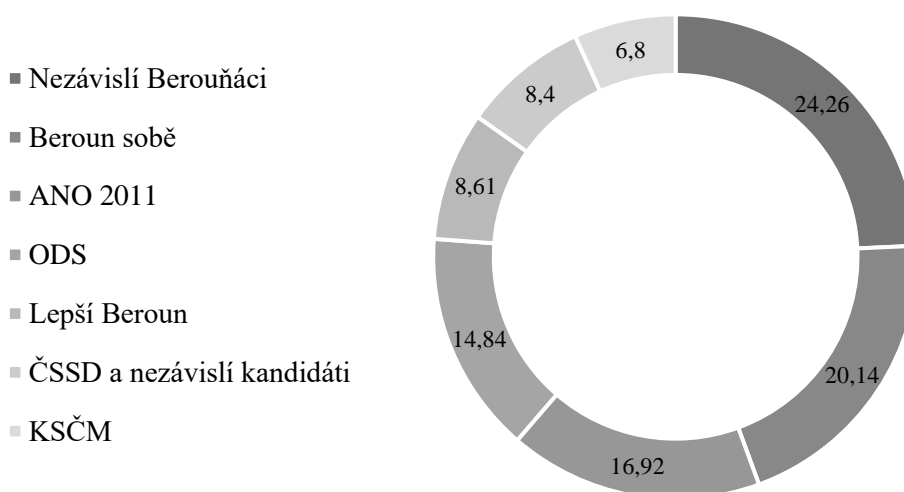


## 5.5 Politická analýza

### 5.5.1 Výsledky voleb 2018

V roce 2018, při volbách do zastupitelstva města, se s 24,26 % probojovali k vítězství Nezávislí Berouňáci, Celkem se voleb zúčastnilo 5 424 voličů ze 14 693 celkového počtu voličů. Což tvoří 36,92% volební účast. Dohromady bylo v těchto komunálních volbách voleno 21 zastupitelů města. Voleno bylo ze sedmi politických stran nebo volebních uskupení z nichž má v současném zastupitelstvu města zastoupení každá ze strany nebo uskupení. Zastoupeny jsou v tomto procentuálním poměru:

**Graf č. 7: Procentuální složení zastupitelstva města Beroun**



Zdroj: Město Beroun – vlastní zpracování

Program vítězné strany se věnuje převážně otázce dopravy ve městě, kterou Nezávislí Berouňáci považují za nejzásadnější. Problém dálnice D5 směrem na Prahu v dopravních špičkách plánují řešit paralelní dopravní komunikací, která by zahrnovala výstavbu nového mostu přes řeku Berouнку a dále také zvýšením počtu dálničních pruhů na celkem tři pruhy na dálničním mostě přes Berouнку. Tyto významné projekty má v plánu uskutečnit ve spolupráci se Středočeským krajem a Ředitelstvím silnic a dálnic. Dále chce pokračovat s rekonstrukcí a modernizací železničního nádraží a zavést do města tzv. „chytrou dopravu“, která bude spočívat v nainstalování informačních tabulí na začátek každé příjezdové cesty do města s informacemi o dopravních situacích a komplikacích s návrhem možného objezdu a také o počtu volných parkovacích míst v určitých lokalitách. Nezávislí Berouňáci chtějí v tomto volebním období pokračovat s investováním a čerpáním dotačních prostředků. V oblasti školství plánují vybudovat novou mateřskou školu, rozšířit kapacitu

základních škola a vybudovat ve městě univerzitu třetího věku ve spolupráci a Karlovou univerzitou. Investovat plánují o do sportovního a kulturního zázemí města. Největším plánovaným projektem je rekonstrukce a modernizace zimního stadionu.

### **5.5.2 Správa města**

Vedení obce se v současném volebním období 2018-2022 skládá z 21 zastupitelů. Ve městě také působí městská rada, která se zodpovídá zastupitelstvu a je tvořena 7 členy. Členové rady jsou voleny zastupitelstvem. Ve městě Beroun se rada skládá ze starostky, dvou místostarostů, kteří jsou zároveň členy zastupitelstva a dalšími členy z řad zastupitelů.

Podřízenými složkami zastupitelstva jsou výbory, kterých je v Berouně celkem šest. Jedná se o tyto výbory: finanční výbor zastupitelstva, kontrolní výbor zastupitelstva, osadní výbor Hostim a osadní výbor Zavadilka, které jsou ponechány z předešlého volebního období 2014-2018. V současném volebním období byly přidány tyto dva výbory: osadní výbor Jarov a osadní výbor Zdejcina.

Podřízenými složkami rady města jsou komise. Ve městě Beroun počet komisí oproti minulému volebnímu období 2014-2018 vzrostl ze 13 na celkem 18 komisí. Jedna komise byla nahrazena novou a pět komisí bylo přidáno. Současnými komisemi jsou : komise bytová, dopravy, pro cestovní ruch (nově založená komise), pro kulturu a kulturní dotace, pro likvidaci majetku, pro prevenci kriminality, pro sport a sportovní dotace, pro územní plán, školská (nahradila komisi pro výchovu a vzdělávání), výstavby, zdravotnictví a sociálních věcí, životního prostředí, pracovní skupina - letopisecká komise, pracovní skupina - Program regenerace městských památkových rezervací Beroun, pracovní skupina pro revitalizaci sídlišť(nově založená komise), pracovní skupina pro založení stipendijního nebo nadačního fondu města Beroun(nově založená komise), pracovní skupina pro řešení zásobování vodou městské části Beroun-Hostim(nově založená komise) a pracovní skupina pro stanovení pravidel participativního rozpočtu(nově založená komise).

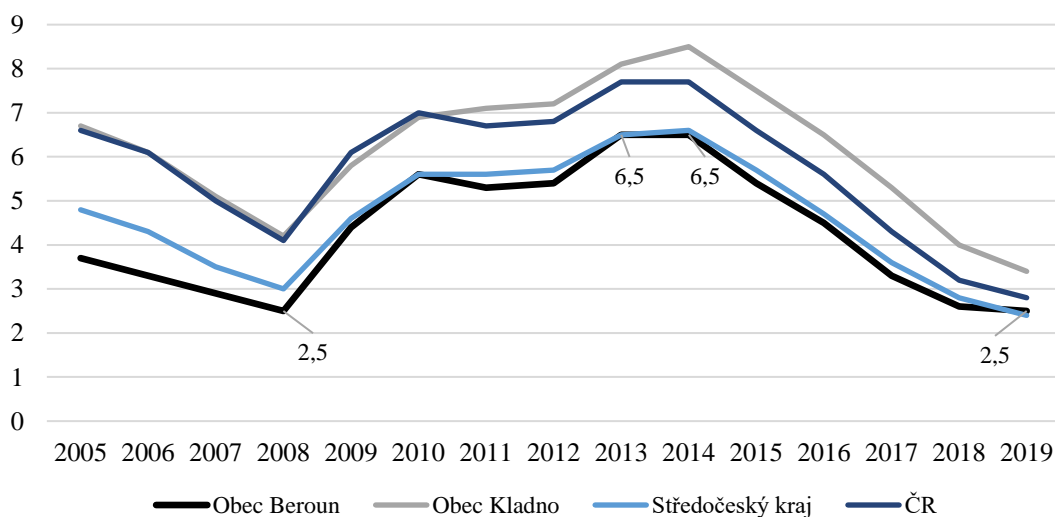
Dalšími zvláštními orgány obce jsou: povodňová komise a komise pro sociálně právní ochranu dětí.

## 5.6 Ekonomická analýza

### 5.6.1 Vývoj nezaměstnanosti

Vývoj nezaměstnanosti v Berouně téměř přesně kopíruje průměrnou nezaměstnanost celého Středočeského kraje. Z grafu číslo 8 je patrné, že vývoj nezaměstnanosti v Berouně je pozitivnější oproti vývoje ve městě Kladně. S porovnáním s vývojem průměrné nezaměstnanosti v celé České republice je vývoj v Berouně lehce příznivější. Na příznivém vývoji nezaměstnanosti v Berouně se podílela blízkost a snadná dostupnost hlavního města Prahy, které nabízí množství pracovních příležitostí v mnoha oborech. Nejnižší nezaměstnanost Beroun zaznamenal v roce 2008 a v následujících letech docházelo k prudkému stoupání nezaměstnanosti, tento jev můžeme pozorovat na celorepublikové úrovni jako důsledek ekonomické krize 2008. Nejvyšší nezaměstnanosti dosáhla Beroun v letech 2013-2014, Nezaměstnanost dosáhla hodnoty 6,5 %, což je v porovnání s republikovým průměrem pozitivní hodnota. V současnosti se hodnota nezaměstnanosti drží na nízké úrovni kolem 2,5 %.

**Graf č. 8: Vývoj nezaměstnanosti v obcích Beroun a Kladno, Středočeském kraji a České republice**



Zdroj: MPSV – statistiky – nezaměstnanost – vlastní zpracování

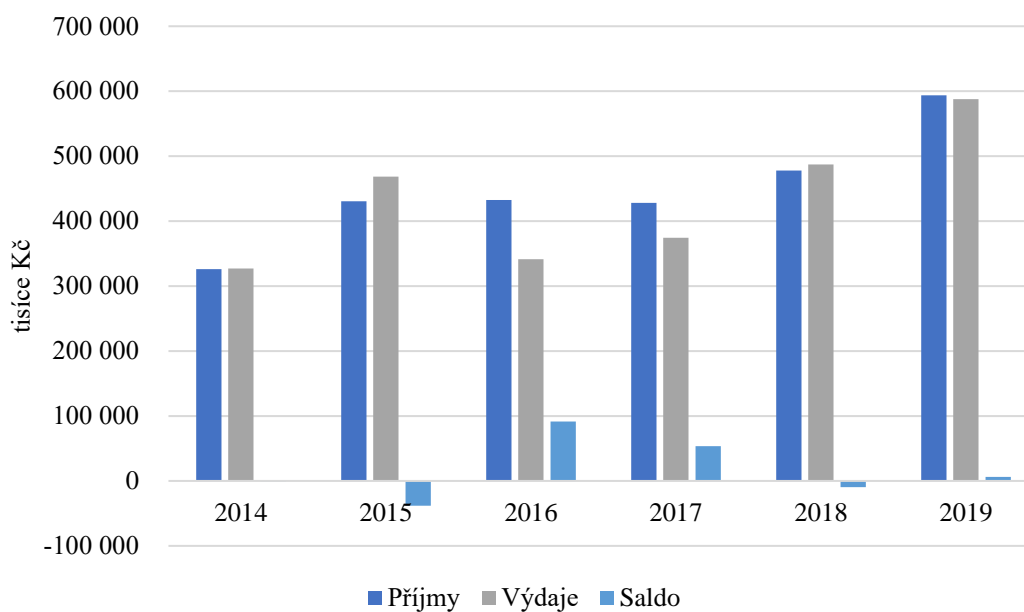
### 5.6.2 Rozpočet města

Analýza rozpočtu města bude provedena za posledních pět let od roku 2014 až 2019.

V předchozích 5 letech město vykazuje převážně přebytkový nebo téměř vyrovnaný rozpočty hospodaření města. Výjimku tvoří rok 2015, kdy město dosáhlo schodkového

rozpočtu 38 milionů Kč. Tento schodek byl pokryt dlouhodobými půjčkami. V dalším roce dosáhlo město významného přebytku více než 91 milionů Kč. Tato částka byla využita k tvorbě finančních rezerv a pokrytí dlouhodobých půjček. V dalších letech se saldo rozpočtu města drží převážně v kladných nebo lehce záporných hodnotách.

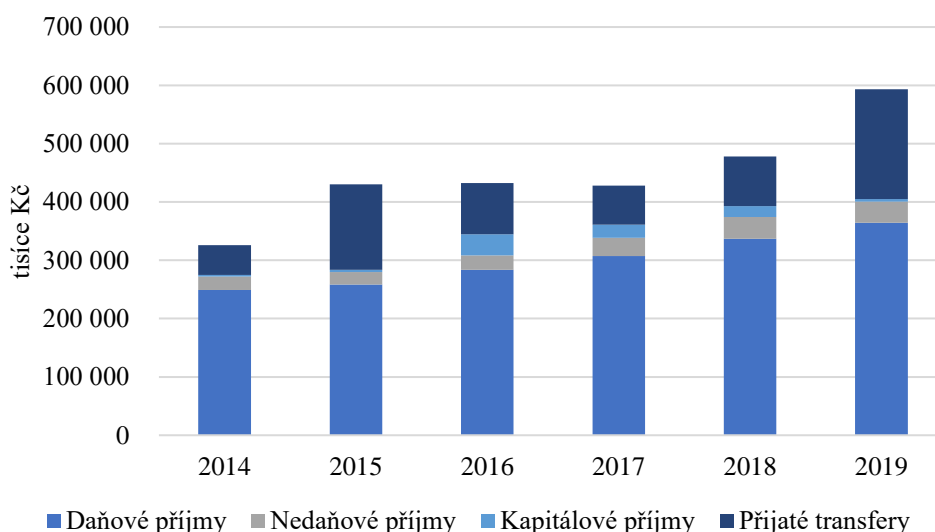
**Graf č. 9: Rozpočet města Beroun v letech 2014-2019**



Zdroj: portál monitor.statnipokladna.cz – vlastní zpracování

Největší podíl finančních příjmů města Beroun tvoří daňové příjmy, následují přijaté transfery, nedaňové příjmy a nejmenší částku z příjmů obce tvoří kapitálové příjmy. Daňové příjmy se dlouhodobě každým rokem zvyšují. Růst daňových příjmů je způsoben převážně novým rozpočtovým určením daní a také příznivým vývojem celorepublikové ekonomické situace. Nedaňové příjmy se v průběhu pozorovaného období drží ve stabilních hodnotách. Kapitálové příjmy se drží většinou ve stejných hodnotách, kromě roků 2016, kdy dosáhly nejvyšší úrovně necelých 36 milionů Kč. Výrazné výkyvy v hodnotách příjmů můžeme pozorovat pouze u přijatých transferů. Hodnota přijatých transferů je přímo ovlivněna úspěšností získání nenárokových dotačních příspěvků. Z tohoto důvodu je v roce 2015 a 2019 nejvyšší hodnota přijatých transferů, jelikož se podařilo získat výrazně vyšší množství nenárokových dotací oproti ostatním rokům sledovaného období.

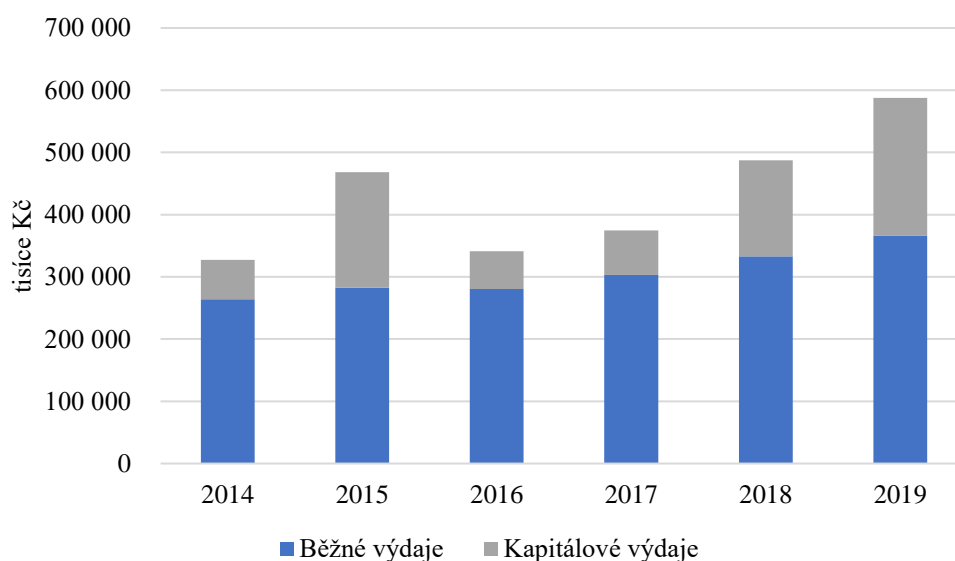
**Graf č. 10: Příjmy města Beroun za období 2014-2019**



Zdroj: portál monitor.statnipokladna.cz – vlastní zpracování

Hlavní podíl výdajů města Beroun tvoří běžné výdaje, ze kterých největší podíl tvoří neinvestiční nákupy a s nimi související výdaje. Běžné výdaje si udržují stabilní mírně se zvyšující úroveň. To je dáno přirozeným vývoje ekonomiky a přirozenou regulací míry inflace v celé republice. Výše kapitálových výdajů je více proměnná a závisí na výši investičních akcí. Mezi nejvýznamnější investiční akce sledovaného období patří rekonstrukce kulturního domu Plzeňka, obnova a revitalizace místních sportovních areálů a rekonstrukce místních komunikací, kde mezi nejvýraznější patří rozsáhlá rekonstrukce Plzeňské ulice.

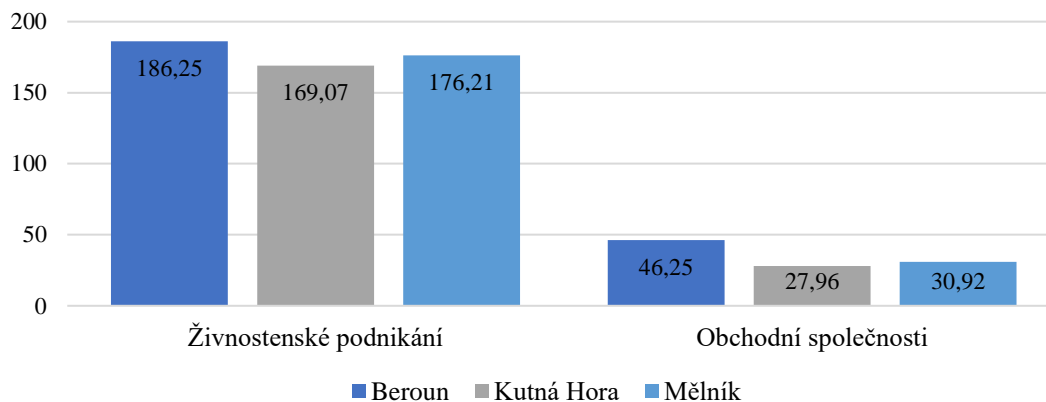
**Graf č. 11: Výdaje města Beroun za období 2014-2019**



Zdroj: portál monitor.statnipokladna.cz – vlastní zpracování

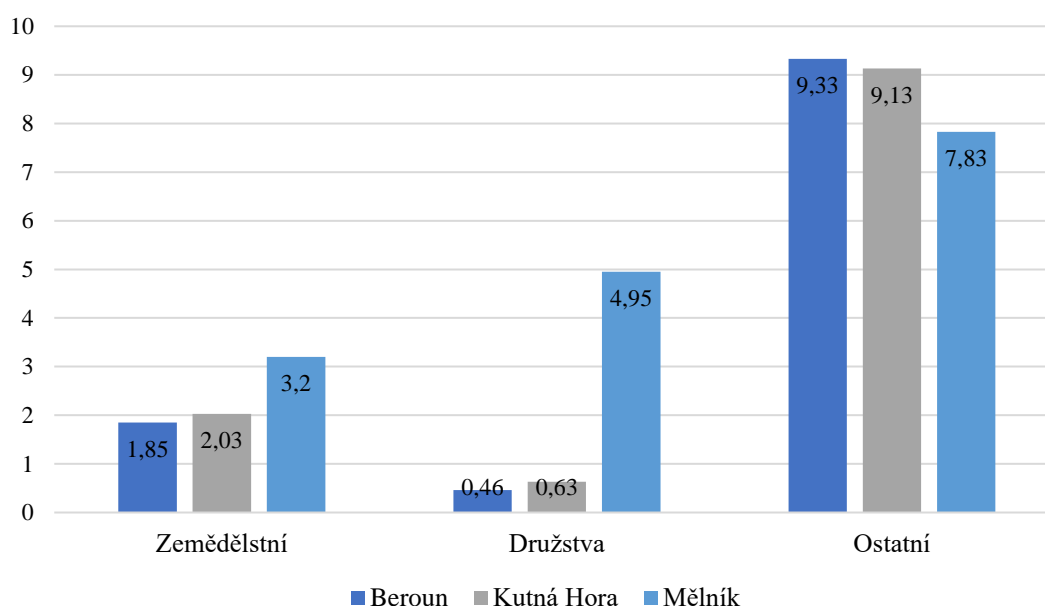
Podíl obyvatel pracujících v primárním sektoru je v Berouně relativně nízký. V zemědělství, lesnictví a rybolovu pracuje k roku 2011 přesně 60 obyvatel. Nízký podíl pracujících v primárním sektoru je zapříčiněn polohou města v oblasti CHKO s vysokým podílem lesních pozemků spadajících do zvláště chráněných území a nízkým podílem zemědělské půdy. Oproti Berounu je na území ORP Berouna zastoupení pracujících v primárním sektoru více než dvojnásobné, což je dané vyšším podílem menších měst a vesnic v dlouhou tradicí právě těchto povolání a zázemím pro tyto činnosti. Průmysl po roce 1989 zaznamenal výrazný úpadek, ale i přes tuto skutečnost má i v současné době ve městě stále významnou roli. V průmyslu a stavebnictví pracuje 2 212 obyvatel, což je v poměru s Českou republikou a Středočeským krajem nižší podíl. Největší zastoupení mají ve městě Beroun služby, ve kterých pracuje více než 2/3 obyvatel města. Celkem se jedná o 5 608 obyvatel. Významnou roli služeb ve městě můžeme pozorovat v porovnání ostatních zkoumaných území, kde je podíl pracujících ve službách nižší.

**Graf č. 12: Ekonomické subjekty podle právních forem podnikání (živnostenské podnikání a obchodní společnosti) v přepočtu na 1000 obyvatel (31.12.2019)**



zdroj: ČSÚ – veřejná databáze – vlastní zpracování

**Graf č. 13: Ekonomické subjekty podle právních forem podnikání (zemědělství, družstva, ostatní) v přepočtu na 1000 obyvatel (31.12.2019)**



zdroj: ČSÚ – veřejná databáze – vlastní zpracování

V Berouně je v porovnání s městem Mělník a Kutná Hora nejvyšší podíl občanů podnikajících jako živnostníci nebo formou obchodní společnosti včetně akciové společnosti. Naopak je zde nízký podíl občanů podnikajících v oblasti zemědělství. Tento fakt je dán nízkým podílem zemědělských ploch v katastrálním území Berouna v porovnání například s Mělníkem.

**Tab. č. 8: Procentuální struktura zaměstnanosti obyvatelstva města Beroun, dle sektorů národního hospodářství**

	Zemědělství, lesnictví a rybolov (%)	Průmysl a stavebnictví (%)	Služby (%)
<b>Město Beroun</b>	0,8	28,1	71,2
<b>ORP Beroun</b>	2,0	32,1	65,9
<b>Středočeský kraj</b>	3,2	33,8	63,0
<b>ČR</b>	3,1	36,2	60,7

Zdroj: ČSÚ – Sčítání lidu, domů a bytů 2011 – vlastní zpracování

Největšími zaměstnavateli v Berouně jsou Carrier Refrigeration Operation Czech Republic s.r.o. a Lagardere Travel Retail, a.s, kteří zaměstnávají 1000-1499 zaměstnanců. Společnost Carrier Refrigeration Operation Czech Republic s.r.o. se zabývá strojírenským průmyslem, montáží, opravami a rekonstrukcemi chladících zařízení a tepelných čerpadel. Lagardere Travel Retail, a.s. provozuje maloobchod a hostinskou činnost, dále se zabývá koupí zboží za účelem dalšího prodeje a reklamační a propagační činností. Dalšími významnými organizacemi zaměstnávajícími 500-999 zaměstnanců jsou JESSENIA a.s. provozující rehabilitační nemocnici a CHANCE a.s., která podniká v oblasti sázkových her, kasin a heren. V oblasti sázkových kanceláří podniká i společnost Berounská servisní a.s. s rozsahem zaměstnanců od 250 do 499. V Berouně dále působí dvě významnější společnosti v oblasti průmyslu s rozmezím počtu zaměstnanců 200-249. Jedná se o Cembrit a.s. pracující ve strojírenském průmyslu zabývající se převážně nástrojářstvím a obráběním. Druhou společností je Českomoravský beton, a.s. podnikající v průmyslu stavebních hmot a stavební činnosti. Společností poskytující služby v oblasti bezpečnostní činnosti a security je společnost A-ROYAL Service s.r.o. Významným zaměstnavatelem v Berouně je samo město Beroun, které poskytuje pracovní pozice ve své veřejné správě. Mezi významné zaměstnavatele s počtem zaměstnanců od 100 do 199 patří Vodovody a kanalizace Beroun, a.s., Medicentrum Beroun, spol. s r. o v oblasti zdravotnictví a Obchodní akademie, Střední pedagogická škola a Jazyková škola s právem státní jazykové zkoušky v oblasti školství.

### **5.6.3 Největší zaměstnavatelé ve městě Beroun v roce 2019**

Zdroj: ČSÚ, (online), dostupné z <https://www.czso.cz/csu/czso/13-2104-04--0070> a webové stránky jednotlivých společností

**Carrier Refrigeration Operation Czech Republic s.r.o.** zaměstnává 1000 až 1499 zaměstnanců. Společnost se zabývá převážně výrobou klimatizačních jednotek a tepelných čerpadel. Dále také vyrábí chladící a mrazící nábytek pro supermarkety.

**JESSENIA a.s.** je akciová společnost provozující rehabilitační nemocnici v Berouně a nemocnici v Hořovicích. Dohromady zaměstnává 500 až 999 zaměstnanců.

**Berounská servisní a.s** provozuje sázkovou kancelář v Berouně a zaměstnává 250 až 499 zaměstnanců.



**Cembrit a.s.** je jedním z předních evropských výrobců vláknocementu ze kterého vyrábí střešní krytiny a fasády. Má celkem 250 až 499 zaměstnanců.

**Českomoravský beton, a.s.** Hlavní činnost této společnosti je balení a export cementu. Počet jejích zaměstnanců se je v rozmezí 200 až 249.

**A-ROYAL Service s.r.o.** zaměstnává 200 až 249 zaměstnanců a zabývá se poskytováním služeb spojených s fyzickou ochranou majetku i osob. Dále poskytuje úklidové služby.

Významným zaměstnavatelem je také **město Beroun**, které ve své správě zaměstnává 200 až 249 zaměstnanců.

Menšími, ale stále významnými zaměstnavateli ve městě Beroun jsou **Vodovody a kanalizace Beroun, a.s., Medicentrum Beroun, spol. s r.o., Obchodní akademie, Střední pedagogická škola a Jazyková škola s právem státní jazykové zkoušky**, tyto tři společnosti zaměstnávají 100 až 199 zaměstnanců každá.

Mimo v již zmíněné organizace dále v Beroune působí a poskytují pracovní příležitosti i další zaměstnavatelé, kteří mají celorepublikovou působnost. Jedná se například o Českou poštu, České dráhy, Policii České republiky, pobočky banky a pojišťoven a supermarketů a hypermarketů.

K datu 31.12. 2016 bylo v Berouně celkem 5 245 ekonomických subjektů. Největší podíl mají osoby zapsané v živnostenském rejstříku. Celkem se jedná o 3 420 živnostníků. Druhou největší skupinou jsou obchodní společnosti se 745 subjekty podnikání. Celkem 342 subjektů spadá do kategorie svobodné povolání. Dále je v Berouně 27 akciových společností a nejnižší počet subjektů podniká ve formě družstva, kterých je pouze 9. U zbylých necelých 13 % nebyla zjištěna právní forma podnikání.

### **Hlavní zjištění analýzy**

- Nízká nezaměstnanost ve městě Beroun
- Přebytkový rozpočet
- Vysoký podíl obyvatel pracujících ve službách.
- Zaměstnavatelé poskytující zaměstnání velkému podílu obyvatel města a okolních obcí.
- Celorepublikově významné společnosti nacházející se ve městě Beroun.

## 5.7 PEST analýza

### 5.7.1 Politicko-legislativní faktory

Politicko-legislativní faktory ovlivňující město Beroun a jeho rozvoje jsou nadřazené dokumenty na republikové a krajské úrovni. Jedná se o Politiku územního rozvoje České republiky a Zásady územního rozvoje vydané Středočeským krajem.

Dle **Politiky územního rozvoje České republiky** spadá Beroun do rozvojové oblasti **OB1 Metropolitní rozvojová oblast Praha**. Dále Politika územního rozvoje vymezuje na území Berouna koridor konvenční železniční dopravy C-E40a Beroun – Praha. Jedná se o trať 171 Beroun – Praha, která je součástí III. tranzitního železničního koridoru. Důvodem vymezení tohoto koridoru je zvýšit atraktivitu železniční dopravy v rámci mezinárodních železničních spojů a zapojení do systému TEN-T. (PÚR ČR, 2019)

Dle **Zásad územního rozvoje** spadá Beroun do rozvojové oblasti republikového významu **OS1 Praha – Beroun – Plzeň**. Tato osa se zaměřuje převážně na změny v území a rozvoj a umístování nových ploch bydlení, ekonomických aktivit a logistických a výrobních areálů. ZÚR řadí Beroun v rámci center osídlení mezi střední centra významná, kde stanovuje koordinovat rozvoj Beroun se srostlým městem Králův Dvůr. Dále ZÚR Středočeského kraje zpřesňuje koridor vysokorychlostní trati D200 Praha – Plzeň na úseku Praha – Beroun. ZÚR navrhuje koridor vysokorychlostní trati prošetřit v rámci vlivů na životní prostředí (EIA a SEA), tak aby došlo k minimálnímu vlivu na hydrologické poměry, byla zajištěna ochrana CHKO Český kras a EVL Karlštejn-Koda a došlo k minimálnímu vlivu na lesní pozemky. Dále patří Beroun mezi městské památkové zóny. V rámci veřejně prospěšných staveb navrhuje ZÚR v Berouně protipovodňové opatření v místech ohrožených povodní. (ZÚR SK, 2011)

### 5.7.2 Ekonomické faktory

Mezi ekonomické faktory, které mohou ovlivnit město Beroun řadíme rozpočet města a podíl ekonomických subjektu ve městě. Přestože je v současné době rozpočet města převážně přebytkový nebo vyrovnaný, může jeho stav narušit náhlá nutná investice do oprav a rekonstrukcí. Může jít o investice spojené s rozvojovými oblastmi vymezenými v PÚR a ZÚR. Například může jít o zvýšené náklady na výstavbu a modernizaci železniční tratě 171 Beroun – Praha, která spadá do OB1, jelikož se tato

trať nahází v těsné blízkosti roku řeky Berounky, chráněné krajinné oblasti a místech zasažených těžbou nerostných surovin. Ze stejného důvodu mohou nastat zvýšené finanční náklady vlivem budování nových rozvojových ploch bydlení, ekonomických aktivit nebo logistických a výrobních areálů, která spadají do OS1 v rámci ZÚR.

Struktura ekonomických subjektů může výrazně ovlivnit zaměstnanost obyvatel ve městě. V současné době je nezaměstnanost dlouhodobě klesající a na velmi nízké úrovni, ale změnou nebo zánikem některých velkých organizací zaměstnávající velkou část obyvatelstva by došlo k rychlému nárůstu nezaměstnanosti a snížení ekonomické síly obyvatel. Struktura ekonomických subjektů ve městě Beroun může být ovlivněna trendem zvyšující se vzdělanosti obyvatel města Beroun. V důsledku toho mohou ekonomické subjekty podnikající v průmyslovém odvětví soustředit svou činnost podnikání mimo město Beroun. Jelikož ve městě nízká poptávka po tomto druhu zaměstnání a obyvatelé se budou více zajímat o zaměstnání v oblasti služeb a pracovních pozic odpovídajících jejich úrovni vzdělání.

### **5.7.3 Sociálně-kulturní faktory**

Faktory mající vliv na současný vývoj města Beroun a jejich působení na vývoj můžeme předpokládat i do budoucna jsou demografický vývoj populace a turismus a rekreace.

#### **Demografický vývoj populace**

Z výsledků vypracovaných analýz vyplývá, že je ve městě vysoký podíl obyvatel v produkčním věku, kteří se do města stěhují za vidinou lepších a dostupnějších pracovních příležitostí a občanské vybavenosti, dále také z důvodu snadného spojení s hlavním městem Prahou, kam mohou dojíždět do zaměstnání a nemají tak vysoké náklady na bydlení jaké jsou v hlavním městě. Na demografický vývoj obyvatelstva v Berouně mohou mít zásadní vliv ceny nemovitostí. V případě, že dojde k poklesu cen nemovitostí v hlavním městě, bude pro obyvatele, kteří se do Berouna stěhují právě z důvodů vyšší cen nemovitostí v Praze, perspektivnější zvolit bydlení právě v hlavním městě. Dalším vlivem by mohl být i opačný faktor, a to zvýšení cen nemovitostí ve městě Beroun, tak že by byly srovnatelné s těmi v Praze a tito lidé už by neměli motivaci stěhovat se do Berouna za nižšími náklady na bydlení. Ke zvýšení cen nemovitostí v Berouně by mohlo dojít vyčerpáním ploch určených k bydlení s tím zvýšení hodnoty již stávajících ploch k bydlení.

## **Turismus a rekreace**

Pro rekreaci a turismus je město Beroun velmi vyhledávané a oblíbené. Atraktivním ho dělá protékající řeka Berounka s rekreačním zázemím podél jejích břehů. Pro pěší a cyklistickou turistiku jsou vyhledávané chráněné krajinné oblasti Křivoklátsko a Český kras, které nabízejí množství přírodních hodnot a památek. Beroun, jakožto historické město roku 2009, disponuje četnými historickými památkami a stavbami zejména v oblasti historického centra. Další turisticky oblíbenou destinací je Městské hora v centru města, zejména díky výskytu medvědária, které má v Beroune dlouhou tradici. Většina přírodních i kulturních památek města jsou propojeny sítí pěších a cyklistických tras. Nejvýznamnější cyklotrase „Po stopách českých králů“ s počátkem v centru města a několika rozbíhajícími se paprsky do okolí, cílí spojit všechny hrady a zámky na Berounku. V současné době je z části dobudovaná a po jejím dokončení po se mohl ještě posílit turistický ruch ve městě a město by se mohlo stát více vyhledávaným turisty ze širšího okolí města.

### **5.7.4 Technologické faktory**

Dalším technologickým faktorem ovlivňujícím město Beroun je výstavba plánované vysokorychlostní trati vedoucí do hlavního města Prahy. Tento technologický faktor může výrazně ovlivnit strukturu obyvatelstva města. Město se stane atraktivním pro velké množství obyvatel, kteří se budou chtít stěhovat do Berouna, převážně ekonomicky aktivní obyvatelé, kteří by vysokorychlostní tratí dojížděli do zaměstnání. V Berouně by se zvýšila poptávka po bydlení a s ní i cena nemovitostí ve městě. Z tohoto důvodu by mohli zaniknout některé menší podniky, které by za účelem velkého zisku, využily svoje plochy pro developerské projekty bytové zástavby.

## **5.8 SWOT analýza**

### **5.8.1 Silné stránky**

#### **Doprava**

- Napojení města na dálnici D5 Praha – Plzeň dvěma dálničními exity.
- Krátká dojížděková vzdálenost do nadřazeného regionálního centra Prahy.
- Napojení na III. tranzitní železniční koridor nadnárodního významu – trať 170 a 171.
- Propojení širšího regionu železniční tratí 173 a 174.

- Autobusové nádraží v těsné blízkosti vlakového nádraží.
- P+R u autobusového a vlakového nádraží.
- Kvalitní síť cyklostezek ve městě.

### **Příroda a cestovní ruch**

- Poloha města na pomezí dvou CHKO – snadný přístup do přírody.
- Existence Natury 2000 a NPR na území města.
- Cenné přírodní hodnoty v území.
- Vhodné zázemí pro různé druhy turistiky.
- Řeka Berounka nabízející možnost rekreace a sportovní zázemí.
- Vysoký podíl lesních pozemků v katastrálním území obce.
- Hustá síť turistických stezek a cyklotras.
- Udržované historické centrum města.

### **Občanská vybavenost**

- Dostačující nabídka SŠ v širokém spektru oborů.
- Blízkost hlavního města v rámci dojíždění do vysokých škol
- Bohaté a kvalitní sportovní zázemí města.
- Velké množství významných kulturních akcí konaných ve městě.
- Dostatečné zázemí s kvalitní sociální péčí.

### **Bydlení**

- Vysoká poptávka po bydlení ve městě (nová výstavba odpovídá poptávce).

### **Ekonomika**

- Průmyslové areály situovány v blízkosti železničních tratí.
- Nízká míra nezaměstnanosti
- Vysoký podíl obyvatel, kteří pracují ve službách
- Převážně přebytkový nebo vyrovnaný rozpočet města

### **Obyvatelstvo**

- Dlouhodobí přírůstek obyvatelstva
- Vysoký podíl vzdělaných a kvalifikovaných obyvatel

## **5.8.2 Slabé stránky**

### **Doprava**

- Silnice II/605 přes centrum – zhoršené hygienické podmínky v centru města.
- Nedokončené úseky cyklostezek mimo intravilán města.
- Kapacitně nestačující síť silnic (chybějící obchvat města)

### **Příroda a cestovní ruch**

- Zástavba v záplavově aktivním území řeky Berounky a Litavky
- Chybějící úseky cyklostezek

### **Občanská vybavenost**

- Nízká kapacita MŠ.
- Naplněná kapacita ZŠ.
- Nutnost dojíždět do vzdálenějších měst pro některé zdravotní péče (Nemocnice Hořovice).
- Nedostatek zimního sportovního vyžití.

### **Bydlení**

- Narušování původní sídelní struktury novou zástavbou.
- Omezení stavby v záplavovém území

### **Ekonomika**

- Úbytek ekonomicky aktivního obyvatelstva
- Nutnost ve větší míře dojíždět za zaměstnáním do Prahy (s tím spojený i dopravní problém se zatížením dopravního systému)
- Výskyt brownfieldů po bývalé průmyslové výrobě.

### **Obyvatelstvo**

- Vysoký podíl obyvatel v poproduktivním věku oproti obyvatelům v předproduktivním věku.

## **5.8.3 Příležitosti**

## **Doprava**

- Obchvat města – ulevení silniční dopravě v centru města
- Vybudování vysokorychlostní trati z Prahy do Berouna
- Integrace nemotorového způsobu dopravy s hromadnou dopravou (B+R přestupní terminály)
- Využití dotačních prostředků z fondů EU pro zlepšení dopravní infrastruktury

## **Příroda a cestovní ruch**

- Využití rekreačního potenciálu přírodních hodnot a památek pro podporu cestovního ruchu a turismu v celorepublikové míře.
- Rostoucí zájem o pohybové aktivity ve městě Beroun a jeho přílehlé přírodě.
- Zvýšený zájem o krátkodobou rekreaci a turismus v Berouně.

## **Občanská vybavenost**

- Zvýšený zájem o využívání občanské vybavenosti nejen občany města, ale převážně širším okolím.
- Zájem vysokých škol podporovat univerzity třetího věku.
- Rostoucí zájem o sportovní aktivity ve městě.

## **Bydlení**

- Výstavba bytů a domů s vyšším standardem úrovně bydlení.
- Preference bydlení v Berouně

## **Ekonomika**

- Čerpání dotačních prostředků z fondů EU
- Zvýšený zájem o podnikání v Berouně

## **Obyvatelstvo**

- Příliv obyvatel v produktivním věku
- Zvýšení porodnosti (snížení indexu stáří)
- Zvýšený zájem o celoživotní vzdělání.

## 5.8.4 Hrozby

### Doprava

- Stále se zvyšující nároky na silniční infrastruktury se zvyšující se hustotou individuální motorové a tranzitní dopravy.
- Využívání Berouna jako parkoviště (P+R) pro dojíždění do Prahy

### Příroda a cestovní ruch

- Změna klimatu – nebezpečí výskytu záplav
- Vliv developerů na nekoncepční výstavbu.
- Úbytek přírodního ploch v intravilánu města na úkor nové výstavby.

### Občanské vybavenost

- S trendem stárnutí populace, nedostatečné sociální a zdravotní zázemí a služby pro starší generace.

### Bydlení

- Vliv developerů na nekoncepční výstavbu.
- Nerespektování záplavové oblasti při navrhování nových funkčních ploch.

### Ekonomika

- Omezení možnosti čerpání dotačních prostředků z fondů EU
- Odchod ekonomicky aktivního obyvatelstva
- Úbytek kvalifikovaných pracovních sil

### Obyvatelstvo

- Pokračující trend stárnutí populace

## 5.8.5 Hybné síly

Na základě vypracovaných analýz v předchozích krocích, zejména ze SWOT analýzy, jsem stanovila dvě hybné síly, které mohou mít zásadní vliv na budoucí rozvoj města a současně obě představují určitý faktor nejistoty. První hybná síla představuje **výstavbu vysokorychlostní trati z Prahy do Berouna (VRT Praha – Beroun)**, se kterou by souvisel významný rozvoj města Beroun již před dokončením stavby trati.



Tato trať by tvořila velmi rychlé a snadné spojení Berouna s centrem hlavního města, čímž by důrazně posílala postavení Berouna jako předměstí hlavního města Prahy.

Nejpravděpodobnější varianta trasy vysokorychlostní dráhy byla vyhodnocena trasa Praha-Smíchov – Beroun jejíž součástí bude odbočka sloužící pro nákladní železniční dopravu do Malé Chuchle. Dále se trať napojí na Branický most. Délka této trasy bude cca 26,3 km a z toho 24,8 km by se mělo vést tunelem.

Odhadovaný začátek realizace stavby je plánován na rok 2028. Rychlost na trati bude dosahovat až 200 kilometrů za hodinu a cestu mezi Berounem a Prahou by zkrátila až o půl hodiny. Čas cesty mezi Berounem a Prahou hl. n. je odhadován na cca 19 minut. (Zdroj: správa železnic).

Výstavbou VRT Praha – Beroun se zvýší poptávka a nároky na bydlení a s tím související zvyšující se ceny nemovitostí ve městě Beroun. Aktuální znění územního plánu města Beroun vymezuje pro vedení této tratě dopravní koridor a počítá i s územní rezervou shodnou s platnými dokumenty ZÚR SK.

Během budování VRT může nastat mnoho možností vývoje a variant. Z tohoto důvodu počítám s verzí zahrnující zastávku VRT v Berouně s dále pokračující do Plzně a dál do Německa. Tato práce počítá s optimistickým časem dokončení výstavby a předběžným plánem jednotlivých kroků realizace uvedených v oficiální tiskové zprávě Správy železnic. (Zdroj: Správa železnic). A druhou verzí, ve které dojde k zamítnutí návrhu před započítáním výstavby VRT.

Druhou hybnou silou je rozhodnutí Prahy výrazně **omezit individuální automobilovou dopravu (IAD) do hlavního města**. Toto rozhodnutí bude plynout ze snahy Prahy omezit lokální emise a tvorbu skleníkových plynů, dále omezit dopravní kongesci a problémy s parkováním způsobené vysokým počtem automobilů v Praze.

Omezení IAD nebude zahrnovat výstavbu záchytných parkovišť na okraji Prahy. To vyvolá tlak vybudování záchytných a přestupních parkovišť ve větších městech v okolí Prahy, jako je například Beroun, jelikož je Beroun spádová oblast Prahy a vysoký podíl obyvatel Berouna i jeho okolí dojíždících do zaměstnání nebo za vzděláním do Prahy právě prostřednictvím automobilové dopravy. Díky tomuto budou mít výhody ta města, která se nacházejí na železnici nebo disponují již fungující hromadnou dopravou do Prahy. V opačném případě, kdy tento faktor nenastane se

bude dopravní situace vyvíjet podle aktuálního trendu, přičemž bude nadále růst IAD a dojíždka do Prahy zejména po dálnici D5, na které dojde dříve nebo později k dopravnímu přetížení v závislosti na celkovém rozvoji Berouna a okolí.

Scénáře rozvoje budou vycházet z kombinace těchto dvou hybných sil. Scénáře nastíní možné varianty vývoje města, který bude ovlivněn kombinacemi zvolených hybných sil a pokusí se popsat jaké dopady na město by tyto faktory mohly v budoucnu mít. Následující tabulka ukazuje kombinaci hybných sil, přičemž hybná síla „**Výstavba VRT Praha – Beroun**“ je označena písmenem **A**. Písmenem **B** je označena hybná síla „**Omezení automobilové dopravy v Praze**“.

#### Kombinace hybných sil:

	Scénář 1		Scénář 2
A	Ne	A	Ano
B	Ne	B	Ne
	Scénář 3		Scénář 4
A	Ne	A	Ano
B	Ano	B	Ano

## 6. Scénáře

### 6.1 Scénář 1



Neuskuteční se výstavba vysokorychlostní trati Praha – Beroun



Dopravní situace v Praze zůstane neměnná. Praha neomezí vjezd individuální automobilové dopravy do města.

### Rok 2022 – zamítnutí výstavby VRT

Po zamítnutí návrhu výstavby VRT pokračoval rozvoj v Berouně podle trendu předchozích let. V Berouně přibývalo několik stovek obyvatel ročně.

V následujících letech začalo město Beroun postupně vyplňovat proluky ve stávající zástavbě města a na jeho periferiích dle platného územního plánu 2021. Jelikož je Beroun v rámci dojíždění závislý na dálnici D5, vznikala obytná zástavba především v oblastech se snadnou dostupností dálnice. Zejména městská část Závodí, okolní obce Hýskov a Vráž, využívající dálniční exit 14, Králův Dvůr, Počaply, Levín, Popovice,

Zahořany, Trubín, využívající dálniční exit 22. Centrum Berouna, Plzeňské předměstí, Zavadilka a obce Jarov budou využívat exit v centru města. Zmiňované obce se také rozrůstaly díky tomu, že nabízely levnější plochy k bydlení oproti Berounu a stále snadnou dostupnost dálnice D5. Díky rozrůstání obcí v okolí se zvyšovalo postavení Berouna jako spádového města. Okolní obce se rozvíjely převážně v oblasti bydlení a na občanském a komerčním vybavení byly závislé na Berounu.

S postupným navyšováním počtu obyvatel, a to převážně rodin s dětmi, vybudoval Beroun nové mateřské a základní školy. Jelikož se společně s Berounem rozrůstaly i okolní obce, které jsou závislé na občanském vybavení Berouna, rozhodlo se město nové školy orientovat na periferie Berouna. Díky tomuto umístění škol nedocházelo k dalšímu dopravnímu zatěžování centra města a dojíždějícími rodiči s dětmi a studenty ze spádových oblastí Berouna. S rozšířením školní občanské vybavenosti dojde také k vytvoření nových pracovních pozic ve městě.

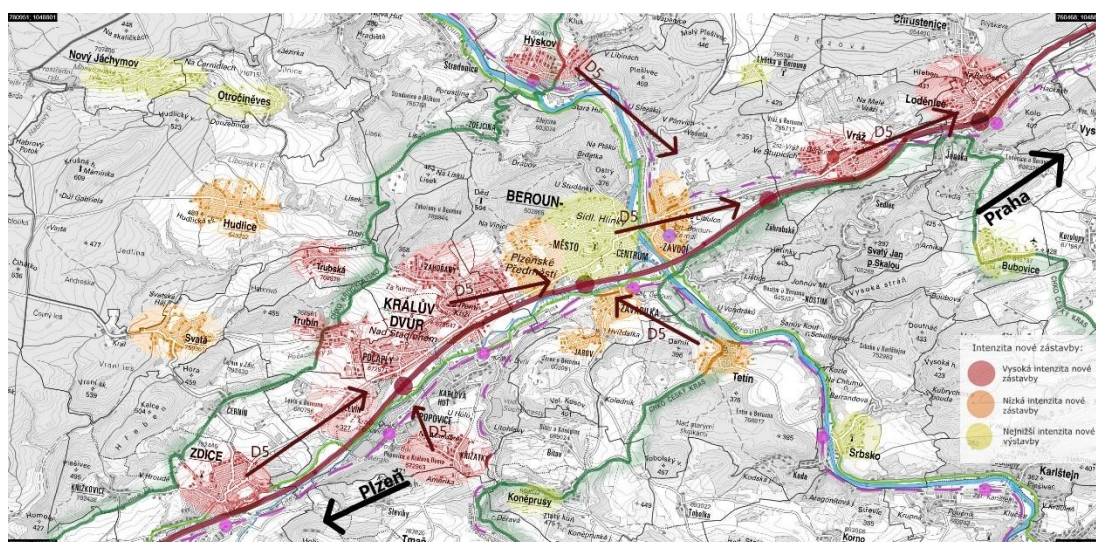
S postupným nárůstem obyvatel v produktivním a předproduktivním věku začal postupně klesat průměrný věk obyvatel v Berouně.

Nárůst obyvatel v Berouně a okolních obcích, ze kterých obyvatelé najížděli přes Beroun na dálnici, zapříčinil zvyšující se nároky na dopravu, a to hlavně na dálnici D5 a dopravu z města směřující na nájezd. To způsobilo časové prodloužení cesty do Prahy a houstnoucí dopravu přes město Beroun, která způsobovala dopravní kolony.

Tyto problémy s dopravou donutily některé obyvatele odstěhovat se za zaměstnáním z Berouna. Jednalo se o vysoce kvalifikované pracovníky, pro které v Berouně nejsou odpovídající pracovní příležitosti. Tito obyvatelé si nové bydlení v Praze mohli finančně dovolit. Druhá část obyvatel přestala dojíždět do Prahy a našla si zaměstnání v Berouně a okolí. Jednalo se o nižší a střední ekonomickou třídu, pro kterou nabízí Beroun a jeho okolí množství pracovních příležitostí. Například v průmyslových firmách v Berouně, Loděnicích nebo mnoha areálech v okolí Žebráku, dále pak práce ve službách, které Beroun nabízí (restaurátérství, zdravotnictví, sociální péče, školství). S přibývajícím obyvateli se i nadále rozrůstala ekonomická činnost v Berouně. Jednalo se převážně o ekonomiku v oblasti služeb. Tyto služby sloužily jak pro obyvatele Berouna, tak pro obyvatele blízkých spádových obcí v rámci okresu Beroun.

Jelikož Beroun nedisponuje vysokým počtem nových rozvojových ploch, po jejich vyčerpání se nadále rozvíjely pouze okolní obce závislé na vybavenosti a službách Berouna. V prolukách města se budovaly hlavně bytové domy navazující na stávající sídliště. V přilehlých obcích pokračovala suburbánní výstavba, zejména na území obce Králův Dvůr. V dalších letech Beroun v rozvoji bydlení spíše stagnoval a rozvíjel se hlavně v oblasti kultury a sportu, aby si udržel mladší generaci ve městě. V oblasti turismu se Beroun zaměřil hlavně na krátkodobý turismus. Podpořil cykloturistiku, čímž propojil Beroun s okolními obcemi a podpořil význam Berouna jako okresního města. Avšak s rostoucím počtem automobilů v Berouně i okolních obcích, ve kterých se rozrůstala suburbánní zástavba a přibýval zde počet automobilů, začalo docházet k častým konfliktům automobilové dopravy s cyklo dopravou. Zejména na úseku Beroun – Hýskov – Nižbor, kde chyběly úseky cyklostezky.

**Obrázek č. 9: Skica scénáře č. 1**



### **Závěr scénáře 1:**

#### **Obyvatelé**

+ Postupný nárůst obyvatel v produktivním věku.

#### **Bydlení**

– Pokračující suburbánní zástavba v okolních obcích.

#### **Doprava**

– Dopravní kolony tvořící se ve městě v důsledku vyčerpané kapacity dálnice.

– Konflikty automobilové a cyklistické dopravy.

### **Ekonomika**

+ Beroun plní funkci okresního města.

+ Obyvatelé Berouna budou více pracovat v místě svého bydlení.

– Odliv části kvalifikované pracovní síly.

### **Turismus**

+ Podpora cykloturistiky a pěší turistiky v rámci okresu.

## **6.2 Scénář 2**



Uskuteční se výstavba vysokorychlostní trati Praha – Beroun



Dopravní situace v Praze zůstane neměnná. Praha neomezí vjezd individuální automobilové dopravy do města.

### **Rok 2022 – schválení výstavby VRT**

V roce 2022 došlo ke schválení projektu VRT a zahájení soutěže o realizační firmu projektu VRT. Díky tomuto kroku se zvýšil zájem developerů o město Beroun, kteří v Berouně viděli potenciál budoucího rozvoje.

Schválení výstavby VRT ovlivnilo také obce v okolí Berouna. A to především město Králův Dvůr, které je přímo spojeno s Berounem a fungují prakticky jako jeden celek. Dále také menší obce kolem těchto dvou měst (Vráž, Hostim, Lištice, Tetín, Jarov, Zahořany, Počaply, Levín, Trubín, Popovice, Hýskov, Zdice), které se díky blízkosti Berouna staly atraktivnějšími a také levnějšími plochami pro bydlení oproti Berounu. Okolní menší obce mohly nabídnou rozvojové plochy pro novou zástavbu, jelikož Beroun těchto ploch příliš nemá a v rozvoji je omezen přírodními bariérami (CHKO, řeka Berounka).

Zvýšený zájem o bydlení v Berouně způsobil zvýšení cen nemovitostí a nájmu v Berouně. Z tohoto důvodu si někteří obyvatelé Berouna nejednou nemohli bydlení v Berouně dovolit. Proto došlo k jejich odchodu z města, například do již zmíněných okolních obcí, které disponovaly nižšími cenami a tito obyvatelé z nich měli stále snadnou dostupnost dálnice pro dojíždění. Zvýšená poptávka po bydlení způsobila

další výstavbu bytových domů v městské části Hlinky, v prostoru bývalých kasáren, a postupně se transformovala stará zástavba v této městské části. Došlo také k úbytku některých ekonomických subjektů, a to převážně malých podnikatelů, kteří si nemohli dál dovolit zvýšený nájem za prodejnu. Tyto podniky nahradily nové, odpovídající aktuální socioekonomické struktuře obyvatel.

Začala se budovat obytná zástavba a společně s ní bylo potřeba rozšířit občanskou vybavenost. S postupně narůstajícím počtem obyvatel se zvyšovaly i nároky na dopravu, a to především na dálnici D5, na které se začaly stále častěji tvořit dopravní zácpy způsobené nárůstem počtu obyvatel v Berouně, ale i blízkých obcí využívajících dálnici D5. Tato skutečnost prodloužila cestu do Prahy a z Prahy v dopravní špičce až o desítky minut. S narůstajícím počtem obyvatel začal vznikat problém s parkováním ve městě.

Jelikož automobilová doprava do Prahy nebyla nijak omezena, nové rozvojové plochy vznikaly i v městských částech, které mají snadnou dostupnost dálnice (Závodí) a také v okolních obcích se snadným dálničním napojením (Hýskov, Králův Dvůr, Levín, Počaply, Popovice, Zdice). Tyto okolní obce měly oproti rozvojovým plochám v oblasti nádraží výhodu v nižší ceně a shromažďovali se zde především obyvatelé nezávislí na železniční dopravě.

### **Rok 2028 – zahájení výstavby VRT**

S výstavbou VRT nastala i revitalizace celého areálu vlakového nádraží a transformace stávající zástavby v oblasti nádraží. Město Beroun zprostředkovalo odstranění brownfieldu v areálu pivovaru a vřakoviště v blízkosti nádraží. Podle nových plánovacích dokumentací se v oblasti nového nádraží začaly budovat plochy k bydlení, občanské a komerční vybavení a plochy lehkého průmyslu. Město vybudovalo také druhé turistické infocentrum přímo na nádraží.

Revitalizace brownfieldů podpořila rozvoj v oblasti nádraží. Tato oblast se stala atraktivní hlavně pro obyvatele, kteří využívají hromadnou dopravu častěji ke své přepravě.

Před ukončením výstavby VRT vybudovalo město Beroun ve spolupráci s městem Králův Dvůr záchytné parkoviště v Králově Dvoře, ze kterého naplánovalo město

pravidelné svozy autobusů podle nového jízdního řádu. Město Beroun také zmodernizovalo a zkapacitnilo P+R parkoviště u vlakového nádraží.

### **Rok 2042 – dokončení výstavby VRT**

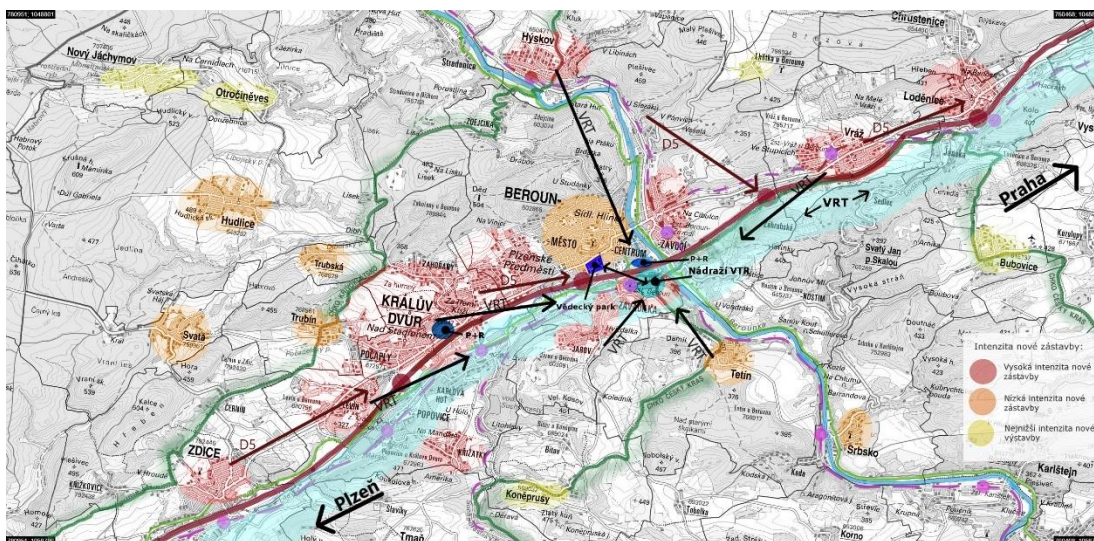
Existence VRT z Prahy do Berouna podpořila berounský turismus a sport. A dále také přivedla do Berouna kvalifikovanou pracovní sílu. Díky možnostem kvalifikované pracovní síly mohlo město Beroun podporovat startupové společnosti a zprostředkovat prostor bývalého areálu Tiba pro výzkumný a vědecký park. Tyto areály využívaly blízkost vlakového nádraží pro snadné dojíždění z Prahy například i studentům některých vysokých škol, kteří se zde podíleli na výzkumech. VRT také umožnila snadné cestování na pracovní schůzky a obchodní jednání mezi Berounem a Prahou. Nebo také rychlou dodávku zboží či materiálu. Zahájením provozu VRT změnila část obyvatel Berouna a okolí způsob dojíždění do Prahy, čímž se zmínil provoz na dálnici D5.

S provozem VRT narostl počet automobilů parkujících v Berouně, a to ještě zhoršilo situaci s parkováním ve městě a převážně u vlakového nádraží. Důvodem problému s parkováním u nádraží je rozptýlená obytná zástavba v Berouně a okolních obcích. Jelikož IAD nebyla nijak omezena, někteří obyvatelé, kteří se do Berouna a okolí přistěhovali se záměrem dojíždět osobním automobilem do Prahy, začali nyní využívat VRT. A protože mezi jejich bytem a nádražím se nejedná o docházkovou vzdálenost, dojíždějí tam osobním automobilem.

Vysoký počet automobilů na nádraží s sebou přinesl potřebu rozsáhlých parkovacích ploch. Tyto parkovací plochy narušovaly charakter okolní městské zástavby a vzhled nového nádraží. A také zabíraly velkou část veřejného prostranství kolem nádraží, která mohla být využita například pro bytové či komerční plochy nebo také pro atraktivní veřejné prostranství například v podobě městského parku.

Beroun se dál rozrůstal rychlým tempem a narůstal hlavně počet obyvatelstva v produktivním a předproduktivním věku, pro které bylo atraktivní bydlení v Berouně se snadnou dopravou do Prahy a bydlením v těsné blízkosti dvou CHKO.

**Obrázek č.10: Skica scénáře č. 2**



### **Závěr scénáře 2:**

#### **Obyvatelé**

- + Rychlý nárůst obyvatel v produktivním a předproduktivním věku.

#### **Bydlení**

- + Souměrný rozvoj bydlení na celém území Berouna i v okolních obcích.
- + Revitalizace brownfield u nádraží.

#### **Doprava**

- + Rovnoměrné rozložení mezi dopravou na dálnici a dopravou pomocí VRT.
- Vysoký podíl dopravy v klidu ve městě.
- Problémy s parkováním u nádraží.

#### **Ekonomika**

- + Nárůst kvalifikované pracovní síly.
- + Rozvoj ekonomické činnosti v oblasti vědy a výzkumu.
- Změna skladby místních malých podniků.

#### **Turismus**

- + Vybudování nového turistického centra.



### 6.3 Scénář 3



Neuskuteční se výstavba vysokorychlostní trati Praha – Beroun



Praha omezí vjezd individuální automobilové dopravy do města

Rozvoj Berouna se až do omezení dopravy do hlavního města ubíral podobně jako ve scénáři 1, který popisuje vývoj v současném stavu Berouna. V Berouně i nadále přibývalo několik stovek obyvatel ročně. Zejména se do Berouna stěhovali mladí lidé a rodiny s dětmi. Ekonomicky se Beroun rozvíjel v oblasti služeb a velké množství obyvatel jak Berouna, tak okolních obcí dojíždělo do zaměstnání a školy vlastním automobilem po dálnici D5.

#### **Rok 2026 – omezení vjezdu automobilové dopravy do Prahy**

Jelikož se Beroun nachází na železnici a dálnici, měli obyvatelé města Berouna a okolních obcí, ze kterých lidé dojížděli do Prahy přes Beroun, možnost pokračovat veřejnou hromadnou dopravou.

Díky poloze města na železniční trati č. 171 do Prahy měl Beroun výhodu oproti ostatním městům v zázemí Prahy, které nedisponovali železnicí. Jelikož lidé nebyli odkázáni pouze na autobusovou dopravu.

Omezení IAD do Prahy způsobilo snížení frekvence průjezdu skrz město Beroun, což se podepsalo na výdělečnosti obchodů a služeb malých podnikatelů i větších společností jako jsou třeba velké supermarkety, ve kterých se lidé zastavují nakoupit cestou z práce. Těmto podnikatelům a společnostem ušly zisky, které by jinak získali od projíždějících lidí autem přes Beroun do Prahy. Proto ve městě zanikly některé větší supermarkety. Jednalo se o supermarkety v těsné blízkosti dálničních exitů.

Město očekávalo zájem o využívání hromadné dopravy, a proto vybuodovalo záchytné parkoviště v Králově Dvoře. Beroun také rozšířil stávající P+R parkoviště na vlakovém a autobusovém nádraží v Berouně

Jelikož došlo k zamítnutí výstavby VRT, cesta z Berouna do Prahy hromadnou dopravou byla komplikovaná a časově náročná, a proto se obyvatele dojíždějící do Prahy rozdělili na tři skupiny. První skupinu, které se náročná cesta do Prahy nevyplatí a našli si nové zaměstnání přímo v Berouně nebo okolí, druhou skupinu, které se cestování do Prahy i nadále vyplatilo s přestupem v Berouně a následnou cestou hromadnou dopravou. Poslední skupina je ta, pro kterou bylo nejlepší možnosti

přestěhovat se za svou prací do Prahy i přes vyšší náklady na bydlení nebo jiného města, kde najdou pracovní uplatnění.

Část lidí hledala pracovní uplatnění přímo v Berouně a jeho okolí. Jelikož v Berouně stále převažoval podíl stárnoucí populace, našli v Berouně pracovní uplatnění převážně lidé pracující v oblasti sociálních služeb a zdravotnictví. Tato situace se stala příležitostí pro zaměstnavatele v Berouně nabízející volná pracovní místa, ale také pro okolní větší města, do kterých začali někteří obyvatelé Berouna dojíždět za prací nebo se za novou prací přestěhovali. Jednalo se o skupinu lidí, která dávala přednost pohodlnější cestě automobilem s delším dojížděčkovým časem. Větší dojížděčková města jsou Kladno, Hořovice, Žebrák, ale také se jednalo o Letiště Praha, které leží na okraji Prahy a nebylo zasaženo omezením IAD.

Lidé, kteří se do Berouna stěhovali za vidinou rychlé dopravní dostupnosti automobilem do Prahy, se svého zaměstnání v Praze vzdali nebo své nemovitosti prodali a stěhovali se za svým zaměstnáním přímo do Prahy. Části obyvatel bylo umožněno pracovat z domova a do zaměstnání v Praze dojíždět jen příležitostně. Město pro tyto zaměstnance vybudovalo kancelářské prostory, které poskytovaly kvalitní pracovní zázemí, a tito zaměstnanci se zde mohli setkávat. Tyto kancelářské prostory vybudovalo město v části areálu bývalé Tiby. O nemovitosti, které obyvatelé opustili z důvodu odchodu za prací, měli zájem lidé, pro které je bydlení v Berouně atraktivní i bez snadné možnosti dojíždění do Prahy a využijí nově vznikající pracovní příležitosti v Berouně a okolních obcích. Pracovní příležitosti vznikaly převážně v oblasti sociální péče a zdravotnictví.

Bydlení v Berouně se začínalo stávat atraktivním pro lidi v důchodovém věku, pro které není každodenní doprava prioritou. Tato skupina obyvatel preferuje kvalitně fungující městskou hromadnou dopravu, která jim zaručí snadný přesun mezi jejich domovem a občanskou vybaveností a do přilehlých obcí. Proto město začalo podporovat zkvalitnění městských a meziměstských autobusových linek.

S ubývajícím počtem lidí dojíždějících z Berouna a okolí do Prahy upadala potřeba vybudování přestupných terminálů pro potřeby každodenního dojíždění. Přestupný terminál v Králově Dvoře se stal nepotřebným a nevyužívaným. Rozšířený terminál mezi vlakovým nádržím a náměstím našel své nové využití, a to pro potřeby

krátkodobého turismu do Berouna, především ve dnech konání tradičních hrnčířských trhů na Husově náměstí.

V důsledku odchodu některých obyvatel Berouna za zaměstnáním do Prahy a příchodem seniorů došlo ke zvyšování průměrného věku v Berouně, což ještě podpořil celorepublikový trend stárnutí populace v Česku. Se zvyšujícím se počtem obyvatel v postproduktivním věku došlo k navyšování potřeb pro tuto skupinu obyvatel. Zvýšily se potřeby zdravotní a sociální péče, proto město Beroun finančně podporovalo stávající zdravotnické a sociální služby.

Z důvodu zpomalení nového rozvoje Berouna se město rozhodlo částečně inspirovat trendem „slow-cities“, který se zaměřuje na zvyšování kvality života v menších městech. Beroun se začal zabývat zkvalitňováním stávajících ploch v Berouně namísto budování nových ploch. V rámci tohoto trendu město zkvalitňovalo životní prostředí, podporovalo lokální výrobce a podpořilo tradiční hrnčířské trhy v Berouně.

Přibývání počtu starších obyvatel způsobilo snížení využívání sportovních areálů města, které pro starší obyvatele nejsou atraktivní. Proto začalo docházet k úpadku konání některých sportovních akcí a nahradily je zejména kulturní akce uzpůsobené starší populaci. Město začalo podporovat vznik zájmových spolků a seniorských klubů, které vytvářely kladné sociální vztahy mezi obyvateli a tím také zvyšovaly životní úroveň města. V návaznosti na zvyšování kvality života v Berouně se město začalo podílet na podpoře seniorského vzdělávání. Město Beroun navázalo spolupráci s několika vysokými školami a rozšířilo seniorské vzdělávání na Univerzitě třetího věku v prostorách městské knihovny.

Díky kvalitě života v Berouně se stalo město atraktivní i pro některé mladší obyvatele, kteří se sem přestěhovali již v mladším věku s tím, že se v Berouně dožijí kvalitního stáří.

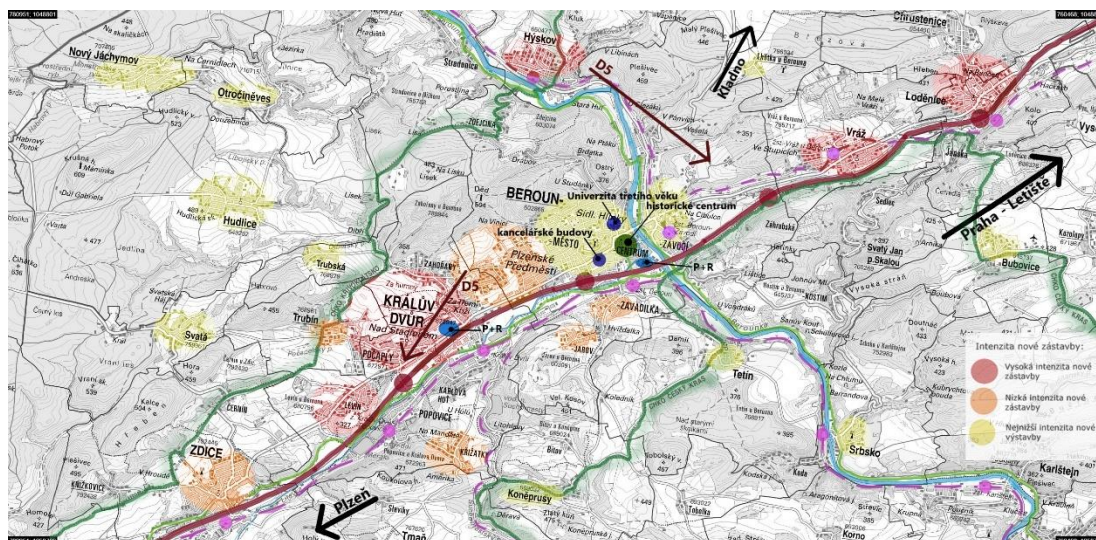
Změna socioekonomické struktury také ovlivnila některé ekonomické subjekty ve městě. Jednalo se především o drobné podnikatele, které navštěvují nejčastěji přímo obyvatelé města.

Obyvatelé v důchodovém věku preferovali bydlení v blízkosti centra se snadnou dostupností služeb a zastávek městské hromadné dopravy v případě potřeby delšího dojezdu po městě a do okolních obcí. Lidé dojíždějící do zaměstnání mimo Beroun

preferovali nejčastěji bydlení v okrajových částech města a okolních obcích. Jelikož tyto obyvatelé většinou disponovali vlastním osobním automobilem pro dojíždění.

O bydlení v Berouně měli zájem hlavně senioři, kteří byli ve svém věku stále aktivní a měli zájem se i nadále učit novým věcem, a kteří měli dostatek financí na vybrané volnočasové aktivity a dokázali tak podporovat místní ekonomiku.

**Obrázek č. 11: Skica scénáře č. 3**



### **Závěr scénáře č. 3:**

#### **Obyvatelé**

- + Vzdělávání starší generace.
- Stárnutí populace v Berouně.

#### **Bydlení**

- + Nízké ceny za bydlení.
- Segregace mladší a starší generace.

#### **Doprava**

- + Úbytek průjezdné dopravy městem.

#### **Ekonomika**

- + Podpora lokálních služeb.
- + Podpora práce z domova.

– Odchod ekonomicky aktivního obyvatelstva.

### **Turismus**

+ Důraz na tradiční řemeslo v Berouně.

– Nevyužívané sportovní areály.

### **6.4 Scénář 4**



Uskuteční se výstavba vysokorychlostní trati Praha – Beroun



Praha omezí vjezd individuální automobilové dopravy do města

### **Rok 2022 – schválení výstavby VRT**

Finální schválení výstavby VRT zvýšilo poptávku po bydlení v Berouně a přilehlých obcích. Podobně jako u scénáře č. 1 i zde začaly vznikat developerské projekty, které musel Beroun nástroji územního plánování hlídat, aby zabránil nekoncepční výstavbě suburbánního charakteru.

Očekávaná výstavba VRT přilákala převážně mladé lidi v produktivním a předproduktivním věku. To zvýšilo nároky na občanskou vybavenost v Berouně. A to především na školní občanskou vybavenost. Město bylo nuceno rozšířit kapacity mateřských a základních škol, a to v oblastech nové obytné zástavby (Plzeňské předměstí, Zavadilka, Závodí). V těchto nových oblastech muselo město vybudovat novou potřebnou občanskou vybavenost.

### **Rok 2026 – omezení vjezdu automobilové dopravy do Prahy**

V roce 2026 nastalo omezení automobilové dopravy do Prahy. Z tohoto důvodu se zvýšil podíl dojíždějících obyvatel Berouna hromadnou dopravou do Prahy. Avšak pro část dojíždějících obyvatel nebylo možné pokračovat v dojíždění do Prahy hromadnou dopravou. Z důvodu nevyhovujícího dopravního spojení nebo neměli zájem změnit způsob dojíždění do zaměstnání či za vzděláním. Proto daní lidé hledali jiné zaměstnání v Berouně a okolí nebo se z Berouna odstěhovali za novou snadněji dostupnou prací. Jednalo se o skupinu obyvatel, pro kterou neexistovalo snadné spojení hromadnou dopravou. Zejména šlo o obyvatele okrajových částí Berouna a okolních obcí a také obyvatele vyšší ekonomické třídy. Hromadnou dopravu nadále

využívali hlavně mladí lidé, kteří se snadněji přizpůsobí tomuto druhu dopravy. Některé pražské firmy umožnily zaměstnancům dojíždějícím z Berouna využívat možnost práce z domova s občasnou dojížděnkou do Prahy. Jiní dojíždějící obyvatelé uzavřeli dohodu se zaměstnavatelem v Praze a začali podnikat s tím, že své služby poskytovali pražské firmě. Jednalo se o velmi kvalifikované zaměstnance, o které nechtěla firma přijít. Byli to převážně osoby pracující v oboru IT a administrativě, kde je práce na dálku možná. Díky tomuto přibyl počet podnikatelů v Berouně.

V důsledku očekávané výstavby VRT se stala oblast vlakového nádraží vyhledávanějším místem k bydlení a začala zde vznikat nová zástavba. Jednalo se o oblast centra města, Zavadilka a Jarov. Dále také blízká obec Tetín. Tyto oblasti se zařadily mezi nejdražší lokality k bydlení. Levnějšími variantami k bydlení byly obce u Berouna, které mají přímé vlakové spojení s nádražím VRT v Berouně. Jedná se o Hýskov, Králův Dvůr (okolí vlakové stanice) a Vráž.

Zvýšený zájem o bydlení v Berouně zvýšil ceny nemovitostí a nájmu. Z tohoto důvodu si bydlení v Berouně část obyvatel nemohla dovolit. Z důvodu omezení automobilové dopravy do Prahy nebude mít tato skupina obyvatel vysoký zájem ani o bydlení v přilehlých obcích.

### **Rok 2028 – zahájení výstavby VRT**

V tento rok došlo k zahájení výstavby VRT a společně se zahájením výstavby VRT probíhala revitalizace okolí stávajícího vlakového nádraží. Došlo k revitalizaci brownfieldu areálu bývalého pivovaru a přilehlého vřakoviště. V těchto místech vznikl prostor pro nové obytné plochy. V blízkém zázemí nově vybudovaného vlakového nádraží došlo k výstavbě nového komerčního občanského vybavení pro potřeby cestujících a obyvatel Berouna. Ale také turistů, které do Berouna lákala snadná a rychlá dostupnost pomocí VRT.

Díky probíhající výstavbě VRT se konal v Berouně rychlý rozvoj bydlení, občanské vybavenosti a dopravy. Největší proměna nastala v jižní části města. V této části dojde k revitalizaci brownfieldů v okolí nádraží. V zázemí nového nádraží vybuduje město Beroun tzv. druhé centrum s novými prostory pro bydlení včetně občanské i komerční vybavenosti, které poskytovalo nové pracovní příležitosti. Do této části města se stěhovali hlavně mladí lidé vázaní na dopravní spojení do Prahy.

Celkový rozvoj se orientoval na Beroun, převážně centrum města a oblast nádraží. Z důvodu poptávky po bydlení v blízkosti nádraží VRT, docházelo k postupné transformaci stávající starší zástavby v okolí nádraží a centra města. Jelikož IAD byla omezena, rozvoj bydlení v okolních obcích spíše stagnoval z důvodu horší dopravní dostupnosti. Bydlení v těchto obcích vyhledávala převážně starší populace, která není příliš závislá na dopravě a bydlení v těchto obcích pro ni bylo výrazně levnější oproti Berounu. Omezení IAD také vytvořilo silnější vazbu mezi Berounem a okolními obcemi. Jelikož cesta do Prahy se stala komplikovanější, obyvatelé okolních obcí začali více využívat služby a občanskou vybavenost Berouna.

Před dokončením výstavby VRT byla potřeba vybudovat záchytná parkoviště pro přestup. V první řadě došlo k rozšíření stávajícího P+R pod dálnicí D5, kde je nevyužitý prostor. Dále také přestupního terminálu v Králově Dvoře, který obslouží velké množství obyvatel Králova Dvora, Zdic a dalších okolních obcí. K těmto vzdálenějším terminálům zavedlo město Beroun hromadnou dopravu, která přemístí cestující k vlakovému nádraží.

Jelikož se velká část bydlení soustřeďovala do oblasti nádraží a oblast se snadným spojením na vlakové nádraží (okolní obce s přímým vlakovým spojením), převážná část obyvatel se nepotřebovala k nádraží dopravovat osobním automobilem. Proto v blízkosti nádraží nebyla tak vysoká potřeba parkovacích ploch oproti scénář 2, kde se rozrůstaly plochy bydlení na celém území Berouna a okolních obcí. Oblast vlakového nádraží díky tomu byla využita například pro rozšíření veřejného prostranství a parků v této oblasti, což zvyšovalo atraktivitu tohoto území.

### **Rok 2042 – dokončení výstavby VRT**

Vybudováním VRT se zvýšila turistická atraktivita Berouna, díky snadné a rychlé dostupnosti z Prahy. Beroun vybudoval druhé infocentrum v zázemí nového nádraží, čímž podpořil turistické atrakce a aktivity ve městě a blízkém okolí. K podpoře cykloturismu nabízel Beroun možnost zapůjčení elektrických či klasických kol v blízkosti nového nádraží, odkud vedla cyklostezka „Po stopách českých králů“. Oproti předchozímu scénáři 3 „slow city“ byl turismus v tomto scénáři zaměřen na krátkodobou, ale i několikadenní rekreaci v přírodě spojenou se sportovními aktivitami (cyklistika, pěší turismu, hippoturismus).

Větší zaměstnavatelé viděli potenciál umisťovat své firmy v zázemí Berouna. Výstavba VRT přinesla do Berouna nové pracovní síly z hlavního města, pro které byla cesta z Hlavního nádraží v Praze do Berouna pomocí VRT rychlejší (necelých 20 minut), namísto cesty z okolí Hlavního nádraží na okraj Prahy hromadnou dopravou.

Díky velice kvalifikované pracovní síle v Berouně a další kvalifikované pracovní síle, která měla po dokončení výstavby VRT možnost do Berouna dojíždět z Prahy, se začaly v Berouně budovat firmy zaměřené na vědu a výzkum. Jelikož tyto výzkumné firmy nezpůsobují žádné znečištění ani hluk, stavěly se v blízkosti centra a vlakového nádraží pro snadnou dostupnost.

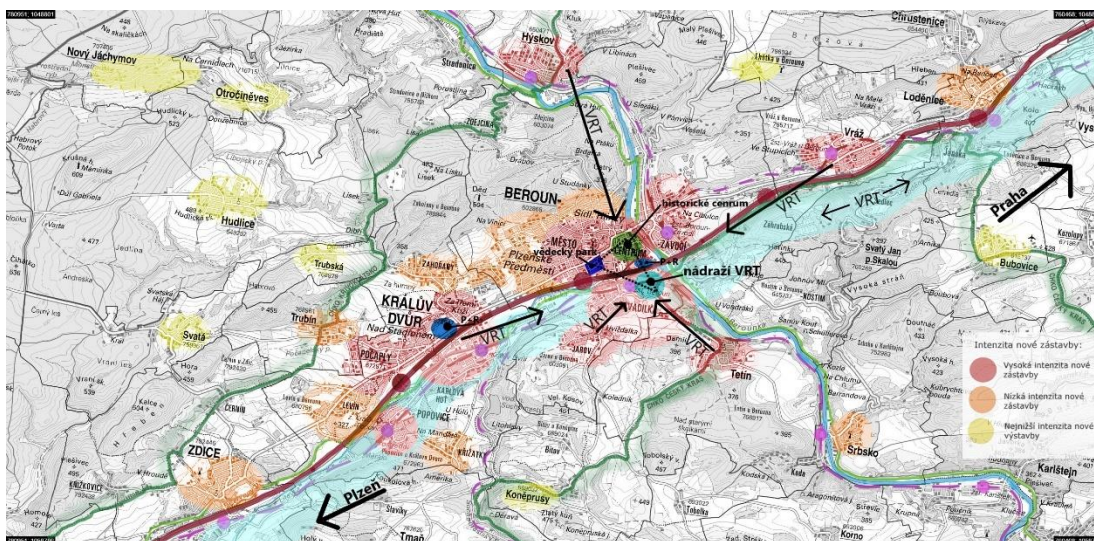
V městské části Zavadilka vzniklo také několik startupových společností, které využívaly blízkost vlakového nádraží. Město Beroun využilo bývalý areál společnosti Tiba ke zprostředkování prostoru pro výzkumný a vědecký park. Tato nová pracoviště využívala blízkost nádraží a možnost cestování pomocí VRT pro přepravu výrobků či materiálu nebo také za účelem služebních cest jejich zaměstnanců. Zaměstnanci též využívali snadné dopravy za účelem dojíždění na vzdělávací kurzy či pracovní schůzky. V opačném případě lidé dojížděli do Berouna za vzděláním v oblasti vědeckých pokroků.

Vytvoření nového centra v oblasti vlakového nádraží podpořilo návštěvnost stávajícího historického centra a společně s vědeckým parkem vytvořilo území se snadnou pěší a cyklistickou dostupností. Tato tři území se navzájem podporovala. Lidé z vlaku chodili do vědeckého parku přes náměstí, kde se zastavili pro menší nákup nebo v polední pauze pro oběd. Tuto vazbu podpořily i výstavby nových bytů mezi těmito plochami a omezení průjezdu automobilové dopravy přes historické centrum. Nově vznikající zástavby mezi jednotlivými oblastmi sice podpoří jejich provázanost, avšak tato zástavba může být zranitelná důsledkem náhlých povodní, jelikož se tato oblast nachází v záplavovém území řek Litavky a Berounky. Proto musí město Beroun dbát na dodržení všech opatření chránících dané území.

Provázanost vlakového nádraží s historickým centrem také podpoří Berounský turismus a aktivní využívání tohoto území.



**Obrázek č. 12: Skica scénáře č. 4**



### **Závěr scénáře č. 4:**

#### **Obyvatelé**

- + Nárůst obyvatel v produktivním a předproduktivním věku.
- + Silnější vazba obyvatel okolních obcí Berouna k městu Beroun – podpora postavení Berouna jako okresního města.
- Odliv starší populace do okolních obcí.

#### **Bydlení**

- + Revitalizace brownfieldů na nové bytové plochy.
- + Provázanost a spolupráce mezi Berounem a okolními obcemi.
- + Transformace staré bytové zástavby v okolí nádraží a centra města.
- Rozvoj bydlení, občanské vybavenosti a ekonomických aktivit koncentrovaný na jedno místo.

#### **Doprava**

- + Podpora cyklo dopravy ve městě.
- + Nižší nároky na parkování u nádraží – menší parkovací plochy.
- + Atraktivní oblast vlakového nádraží díky nižšímu počtu parkovacích ploch pro osobní automobily.

## **Ekonomika**

- + Rozvoj soukromého podnikání ve městě.
- + Podnikání v oblasti vědy a výzkumu.
- Zánik části malých ekonomických subjektů.

## **Turismus**

- + Podpory turismu sportovního charakteru.

## **7. Doporučení pro plánování města Beroun**

Ze scénářů vychází několik hrozeb, se kterými by se mohl v budoucnu Beroun potýkat. Jednou z hrozeb je riziko nekoordinované bytové zástavby prováděné developery za primárním účelem dosažení zisku. Tato situace může nastat ve scénářích popisujících rychlý rozvoj Berouna spojený s výstavbou VRT. Tuto hrozbu může Beroun odvrátit nástroji územního plánování, vytvořením kvalitních územních studií a regulačních plánů na nové plochy zástavby. Tato dokumentace může vymezovat plochy pro potřebnou občanskou vybavenost, která bude s dalším rozvojem nutná.

Scénáře objevily riziko ztráty ekonomicky aktivního obyvatelstva a vysoce kvalifikovaných zaměstnanců. Pro udržení si této skupiny obyvatel by mělo město vytvořit vyhovující podmínky. Jednou z možností je vytvořit kancelářské prostory, které bude město poskytovat zaměstnancům pracujícím formou tzv. „home office“.

Ve scénářích se také objevil problém s úbytkem mladé populace ve městě. Beroun by se měl snažit tuto populaci udržet pomocí odpovídajícího kulturního a společenského vyžití ve městě, například podporou sportu, kulturních akcí pro mladé (kino, letní kino, festivaly, kluby pro mládež ...).

Město by si mělo udržet spolupráci s okolními obcemi, aby si udrželo postavení okresního města. Jedná se o spolupráci v rámci integrované dopravy, turistického propojení území a uspokojení požadavků občanského vybavení pro dané obce.

Aby ve městě nedocházelo k separaci jednotlivých generací. Měl by Beroun tyto skupiny propojit společným využíváním občanské vybavenosti a společnými veřejnými prostory.

Scénáře odhalily možný problém ve spojitosti s nárůstem automobilové dopravy a cyklo dopravy mezi Berounem a spádovými obcemi. Kde začalo docházet nebezpečným dopravním situacím mezi těmito druhy dopravy. Pro zabránění vzniku těchto situací by se město Beroun mělo snažit o dokončení všech úseků cyklostezky popsanych v cyklistickém generelu města Beroun z roku 2007. Případně tento dokument aktualizovat ve spolupráci s obcemi, kterými cyklostezka prochází.

Důležitou roli ve scénářích měl rozvoj ploch bydlení ve městě a okolí, který je pro většinu predikovaných budoucností Berouna nevyhnutelný. V rámci udržitelného rozvoje a zkvalitňování prostředí v Berouně, by se mělo město Beroun snažit pro tento rozvoj co nejvíce využívat plochy brownfieldů. Tyto jsou v Berouně často na velmi atraktivním místě a v docházkové vzdálenosti například od vlakového a autobusového nádraží či centra města.

## **8. Diskuze**

Scénáře vycházejí z kombinace dvou hybných sil, které jsou samozřejmě velmi proměnlivé a nestálé. Má práce počítá s velmi optimistickou verzí výstavby VRT. Avšak může nastat mnoho možností, jak finální výstavba VRT bude vypadat, v jakém časovém horizontu bude uskutečněna a zdali vůbec. Nastat může i varianta, která nebude počítat se zastávkou v Berouně, což by situaci v Berouně ovlivnilo velmi negativně.

Situace s IAD v Praze může mít také mnoho podob. Od částečného omezení po úplné, ale i reakci Prahy na vybudování přestupních terminálů či ponechání této zodpovědnosti spádovým městům.

Výběr hybné síly zabývající se výstavbou vysokorychlostní trati z Prahy do Berouna jsem si vybrala z důvodu dlouhodobého plánu této stavby a jeho obrovského vlivu na budoucí rozvoje Berouna.

Hybná síla omezující individuální automobilovou dopravu v Praze je také významným faktorem pro město Beroun, jelikož velká část obyvatel Berouna dojíždí právě do Prahy automobily po dálnici D5. Uskutečnění tohoto faktoru je závislé hlavně na politickém uspořádání hlavního města a dopravní situaci v Praze.

Vypracované scénáře odrážejí poznatky získané v literární rešerši. Scénáře ukazují na důležitost strategického plánování města do budoucnosti. Scénáře ukazují možné faktory, které mohou výrazně ovlivnit celkový obraz města Beroun. Tyto faktory mohou nastat vlivem působení některé ze zvolených hybných sil. V mnou vypracovaných scénářích se ukázal velmi proměnlivý faktor socioekonomické struktury obyvatelstva a na to navázaný rozvoj bytových ploch, který v každém scénáři probíhal odlišně.

Důležitou roli ve scénářích hrála otázka kvalita života a prostředí v Berouně. Od tohoto faktoru se odrážela jak poptávka po bydlení v Berouně, tak i turistická atraktivita města.

Ve scénářích se také objevila také otázka práce z domova tzv. „home office“, která se vlivem světové pandemie Covid-19 stala v určité podobě aktuální a setkáváme se s ní již téměř rok. Práce z domova popsána ve scénářích měla sice jinou příčinu, ale dopady na obyvatele města a město Beroun jsou částečně srovnatelné dopady pandemie Covid-19. Scénáře, popisující pokles automobilové dopavy v Berouně, vlivem omezení IAD lze též přirovnávat k současné koronavirové situaci, které svým vlivem omezila celkové množství automobilového provozu.

## **10. Závěr**

Tvorbou tematických analýz Berouna byly zjištěny silné a slabé stránky města. Mezi silné stránky patří poloha Berouna vůči Praze, což umožňuje její snadnou dostupnost, atraktivita města díky těsné blízkosti do dvou významných CHKO Křivoklátsko a Český Kras nebo také historické centrum s Městskou horou. Problémem ve městě se ukázalo dopravní přetížení dálnice D5, která způsobuje další dopravní komplikace ve městě.

Dále byly zjištěny příležitosti a hrozby, které na Beroun působí z vnějšího prostředí. Tyto příležitosti a hrozby hrály hlavní roli v tvorbě PEST analýzy, ze které vycházeli hybné síly pro mnou práci.

Vypracované scénáře podhalily možné budoucnosti města Beroun ovlivněného vnějšími faktory. Z těchto scénářů vyplynulo množství doporučení pro strategické plánování města.

Vypracované scénáře mohou posloužit jako podklad pro budoucí strategické plánování města Beroun. Scénáře ukazují, jak mohou jednotlivé faktory ovlivnit socioekonomickou skladbu obyvatelstva a poukázat na to jaké skupiny obyvatel by se do Berouna stěhovaly v jednotlivých variantách, a tak umožnit městu se na dané situace připravit.

Mezi hlavní problémy zjištěné vypracováním scénářů patří především problém s dopravou ve městě a možnou neregulovanou zástavbou developerů. Dalším problémem pro Beroun může být prostorová segregace jednotlivých generací v Berouně a narušení vztahů mezi obyvateli.

## 11. Zdroje:

**Amer M., Daim T., Jetter A., 2013:** A review of scenario planning. FUTURES 46 (2013) s. 23-40. (online) [cit. 2020.05.17], dostupné z [https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0016328712001978?casa\\_token=RtHXlm1nmQcAAAAA:zJWcV2IJOI77-\\_TlONBFxRuzbgqAQAOVEn7aSzYMQYPM4jpfxiKqKWSCmgHzZKphoOf9cSXIj\\_Q#fig0005](https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0016328712001978?casa_token=RtHXlm1nmQcAAAAA:zJWcV2IJOI77-_TlONBFxRuzbgqAQAOVEn7aSzYMQYPM4jpfxiKqKWSCmgHzZKphoOf9cSXIj_Q#fig0005)

**Bartoš M., 2015:** Prognózy a scénáře možného vývoje, (online) [cit. 2020.05.15], dostupné z <http://docplayer.cz/9047660-Prognozy-a-scenare-mozneho-vyvoje.html>

**Beroun, 2007:** Cyklo generel Středočeského kraje. (online) [cit. 2020.06.05], dostupné z <https://www.mesto-beroun.cz/mesto-a-urad/rozvojove-dokumenty/cyklisticky-generel/>

**Beroun, 2018:** Analýza a plán rozvoje sportu ve městě Beroun 2018-2030. (online) [cit. 2020.05.04] dostupné z <https://www.mesto-beroun.cz/mesto-a-urad/rozvojove-dokumenty/analyza-a-plan-rozvoje-sportu-2018-2030/>

**Beroun, 2018:** Koncepce podpory kultury 2018-2030. (online) [cit. 2020.05.25] dostupné z <https://www.mesto-beroun.cz/mesto-a-urad/rozvojove-dokumenty/koncepce-podpory-kultury-2018-2030/>

**Beroun, 2018:** Program rozvoje města Beroun na období 2018-2030. (online) [cit. 2020.06.01], dostupné z <https://www.mesto-beroun.cz/mesto-a-urad/rozvojove-dokumenty/program-rozvoje-mesta-beroun-na-období-2018-2030/>

[beroun.cz/e\\_download.php?file=data/editor/1209cs\\_1.pdf&original=PRM\\_BEROUN%20final.pdf](http://beroun.cz/e_download.php?file=data/editor/1209cs_1.pdf&original=PRM_BEROUN%20final.pdf)

**Beroun, 2019:** Územní studie krajiny SO ORP Beroun 2019. (online) [cit. 2020.06.13] dostupné z <https://www.mesto-beroun.cz/mesto-a-urad/uzemni-planovani/uzemni-studie-krajiny-so-orp-beroun/>

**Frič P., Veselý a kol., 2010:** Riziková budoucnost: Devět scénářů vývoje české společnosti. Praha: Nakladatelství Matfyzpress. ISBN 978-80-7378-110-1.

**Futrell J., 2019:** How to Design Your Scenario Planning Process. American Planning Association. (online) [cit. 2020.05.18], dostupné z [https://planning-org-uploaded-media.s3.amazonaws.com/publication/download\\_pdf/PASMEMO-2019-07-08.pdf](https://planning-org-uploaded-media.s3.amazonaws.com/publication/download_pdf/PASMEMO-2019-07-08.pdf)

**GARKISCH M., 2003:** Berounský uličník: jak šel čas berounskými uličkami. Beroun: Nakladatelství MH, Edice regionálních autorů. ISBN 80-86720-00-4.

**GARKISCH M., 2012:** Zmizelé Čechy – Beroun. Praha: nakladatelství Paseka. ISBN 978- 80-7432-236-5

**Krajský úřad Středočeského kraje, 2011:** Zásady územního rozvoje 2011, ZÚR SK. (online) [cit. 2020.07.09] dostupné <https://www.kr-stredocesky.cz/web/uzemni-planovani/zasady-uzemniho-rozvoje-stredoceskeho-kraje>

**Ministerstvo pro místní rozvoj, 2019:** Úplné znění Politiky územního rozvoje České republiky, ve znění Aktualizací č. 1, 2 a 3. (online) [cit. 2020.07.11] dostupné z <https://www.mmr.cz/cs/ministerstvo/stavebni-pravo/koncepce-a-strategie/archiv-koncepcnich-a-strategickych-dokumentu/uplne-zneni-politiky-uzemniho-rozvoje-ceske-republ>

**Potůček, M. a kol., 2006:** Manuál prognostických metod. Praha: Sociologické nakladatelství. Studijní texty (Sociologické nakladatelství). ISBN 80-86429-55-5.

**Správa železnic, 2019:** Tisková zpráva – Studie proveditelnosti nové trati Praha – Beroun je schválena. (online) [cit. 2020.10.11] dostupné <https://www.spravazeleznic.cz/-/sprava-zeleznic-pripravuje-vystavbu-tunelu-mezi-prahou-a-berounem>

**ÚAP ORP Beroun, 2016:** 4. aktualizace územně analytických podkladů a rozbor udržitelného rozvoje území ORP Berou 2016. (online) [cit. 2020.10.15], dostupné z

<https://www.mesto-beroun.cz/mesto-a-urad/uzemni-planovani/uzemne-analyticke-podklady-orp-beroun/>

### **Obrázkové přílohy:**

**Obrázek č. 1** – Propojení scénářů s územním plánováním zdroj: Janae Futrell, 2019, (online) [cit. 2020.05.18], dostupné z [https://planning-org-uploaded-media.s3.amazonaws.com/publication/download\\_pdf/PASMEMO-2019-07-08.pdf](https://planning-org-uploaded-media.s3.amazonaws.com/publication/download_pdf/PASMEMO-2019-07-08.pdf)

**Obrázek č.2** – **Typy scénářů**, zdroj Marine ecosystem, (online) [cit. 2020.05. 20], dostupné z <https://www.marine-ecosystem-services.fr/en/section-4/4-1-scenarios-a-tool-to-anticipate-and-consider-the-future/4-1-2-different-types-of-scenarios>

**Obrázek č. 3** – **ORP Beroun**, zdroj: ČSÚ, 2016, (online) [cit. 2020.06.01], dostupné z [https://www.czso.cz/csu/xs/2102\\_so\\_orp\\_beroun](https://www.czso.cz/csu/xs/2102_so_orp_beroun)

**Obrázek č. 4: Průměrná intenzita průjezdu v obou směrech vozidel/24 hodin**, zdroj: Sčítání dopravy 2016, Ředitelství silnic a dálnice ČR, (online) [cit. 2020.05. 27], dostupné z <http://scitani2016.rsd.cz/pages/results/section/default.aspx?l=St%C5%99edo%C4%8Desk%C3%BD%20kraj>

**Obrázek č. 5: Struktura krajiny v ORP Beroun**, zdroj: Proces – Centrum pro rozvoj obcí a regionů, s.r.o. – Územní studie krajiny SO ORP Beroun, 2019, (online) [cit. 2020.06.25], dostupné z <https://www.mesto-beroun.cz/mesto-a-urad/uzemni-planovani/uzemni-studie-krajiny-so-orp-beroun/>

**Obrázek č. 6: Plochy lesa v ORP Beroun**, zdroj: ČSÚ, 2016, (online) [cit. 2020.07. 01], dostupné z [https://www.czso.cz/csu/xs/2102\\_so\\_orp\\_beroun](https://www.czso.cz/csu/xs/2102_so_orp_beroun)

**Obrázek č. 7: Beroun (tehdejší Beraun) 1840 – 1861**, zdroj: geoprohližeč, (online) [cit. 2020.09. 05], dostupné z <https://ags.cuzk.cz>

**Obrázek č. 8: Beroun 1952**, zdroj: geoprohližeč, (online) [cit. 2020.09. 21], dostupné z <https://ags.cuzk.cz>

**Obrázek č. 9: Skica scénáře č. 1**, zdroj: vlastní zpracování, mapový podklad, zdroj: geoprohližeč (online), dostupné z <https://ags.cuzk.cz/geoprohlicez/>

**Obrázek č. 10: Skica scénáře č. 2**, zdroj: vlastní zpracování, mapový podklad, zdroj: geoprohližeč (online), dostupné z <https://ags.cuzk.cz/geoprohlicez/>

**Obrázek č. 11: Skica scénáře č. 3**, zdroj: vlastní zpracování, mapový podklad, zdroj: geoprohlížeč (online), dostupné z <https://ags.cuzk.cz/geoprohlizec/>

**Obrázek č. 12: Skica scénáře č. 4**, zdroj: vlastní zpracování, mapový podklad, zdroj: geoprohlížeč (online), dostupné z <https://ags.cuzk.cz/geoprohlizec/>

### **Tabulky:**

**Tabulka č. 1: Prognostické metody**, Zdroj: Potůček a kol., 2006 - vlastní zpracování

**Tabulka č. 2: vyjížd'ka obyvatel města Beroun za prací a vzděláním**, zdroj: Český statistický úřad – dojížd'ka do zaměstnání a škol podle Sčítání lidu, domů a bytů – Středočeský kraj – 2011 – okres Beroun, vlastní zpracování

**Tabulka č. 3 dojížd'ka obyvatel města Beroun za prací a vzděláním**, zdroj: Český statistický úřad – dojížd'ka do zaměstnání a škol podle Sčítání lidu, domů a bytů – Středočeský kraj – 2011 – okres Beroun, vlastní zpracování

**Tab. č. 4 přehled mateřských škol na území obce Beroun ve školním roce 2018/2019**, Zdroj: výroční zprávy jednotlivých MŠ – vlastní zpracování

**Tab. č. 5 přehled základních škol na území obce Beroun ve školním roce 2018/2019**, Zdroj: výroční zprávy jednotlivých ZŠ – vlastní zpracování

**Tab. č. 6: Přehled středoškolského vzdělání na území obce Beroun v roce 2018/2019** Zdroj: výroční zprávy jednotlivých SŠ – vlastní zpracování

**Tab. č. 7: Struktura obyvatel ve věku 15 a více let na území města Beroun a na území České republiky podle nejvyššího dosaženého vzdělání za roky 2001 a 2011**, zdroj: ČSÚ – Sčítání lidu, domů a bytů 2001 a 2011 – vlastní zpracování

**Tab. č. 8: Procentuální struktura zaměstnanosti obyvatelstva města Beroun, dle sektorů národního hospodářství** Zdroj: ČSÚ – Sčítání lidu, domů a bytů 2011 – vlastní zpracování

### **Grafy:**

**Graf č. 1: Využití půdních ploch v katastrálním území Beroun**, zdroj: ČSÚ – vlastní zpracování

**Graf č 2: Srovnání vývoje počtu obyvatel v obci Beroun a Nymburk**, zdroj: ČSÚ – vlastní zpracování



**Graf č. 3: Vývoj počtu obyvatel ve Středočeském kraji**, zdroj: ČSÚ – veřejná databáze – vlastní zpracování

**Graf č. 4: Strom života obec Beroun 31. 12. 2019**, zdroj: ČSÚ – veřejná databáze – vlastní zpracování

**Graf č. 5: Strom života v okrese Beroun 31. 12. 2019**, zdroj: ČSÚ – veřejná databáze – vlastní zpracování

**Graf č. 6: Strom života na celém území České republiky 31. 12. 2019**, zdroj: ČSÚ – veřejná databáze – vlastní zpracování

**Graf č. 7: Procentuální složení zastupitelstva města Beroun**, zdroj: Město Beroun – vlastní zpracování

**Graf č. 8: Vývoj nezaměstnanosti v obcích Beroun a Kladno, Středočeském kraji a České republice**, zdroj: MPSV – statistiky – nezaměstnanost – vlastní zpracování

**Graf č. 9: Rozpočet města Beroun v letech 2014-2019**, zdroj: portál monitor.statnipokladna.cz – vlastní zpracování

**Graf č. 10: Příjmy města Beroun za období 2014-2019**, zdroj: portál monitor.statnipokladna.cz – vlastní zpracování

**Graf č. 11: Výdaje města Beroun za období 2014-2019**, zdroj: portál monitor.statnipokladna.cz – vlastní zpracování

**Graf č. 12: Ekonomické subjekty podle právních forem podnikání (živnostenské podnikání a obchodní společnosti) v přepočtu na 1000 obyvatel (31.12.2019)**, zdroj: ČSÚ – veřejná databáze – vlastní zpracování

**Graf č. 13: Ekonomické subjekty podle právních forem podnikání (zemědělství, družstva, ostatní) v přepočtu na 1000 obyvatel (31.12.2019)**, zdroj: ČSÚ – veřejná databáze – vlastní zpracování