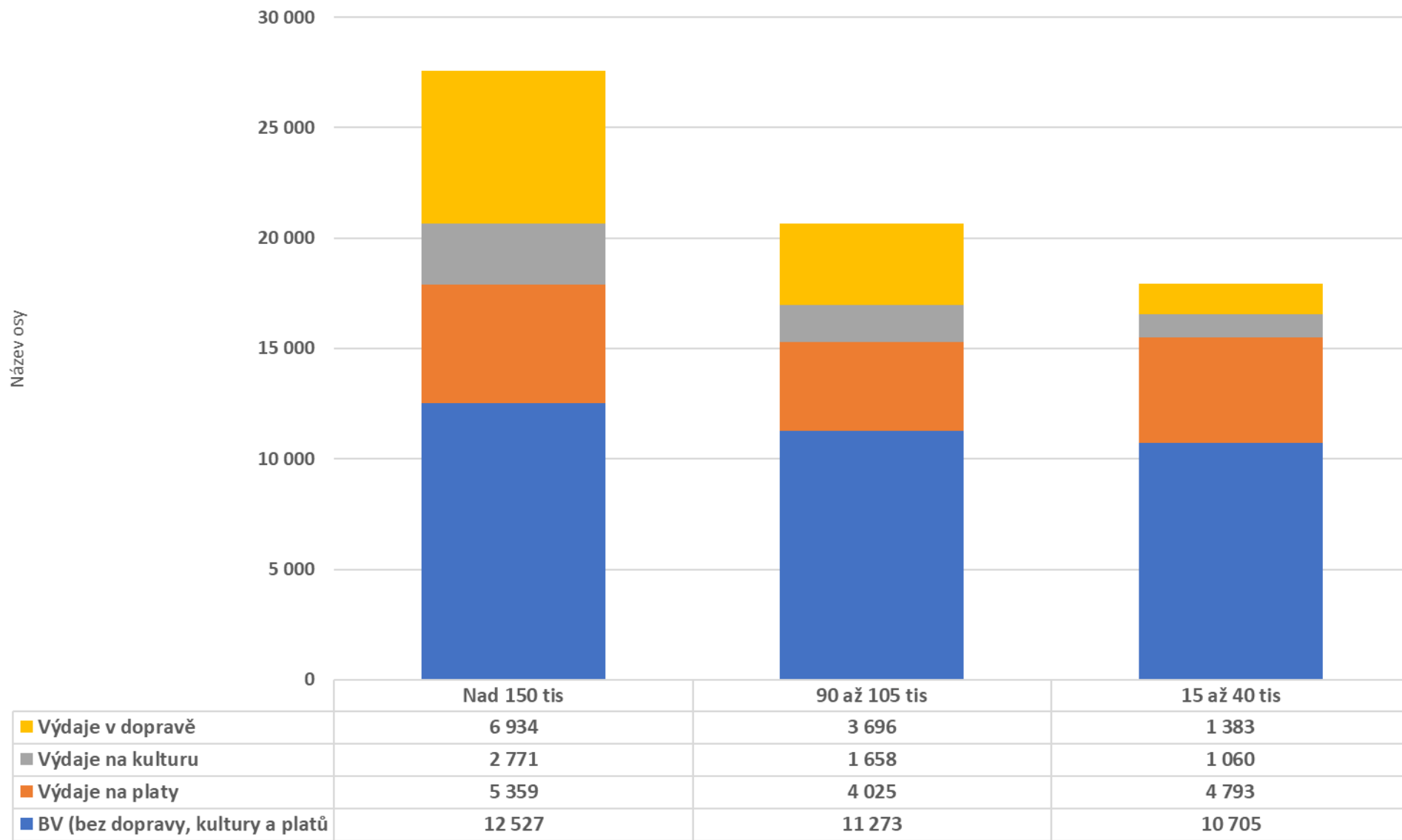


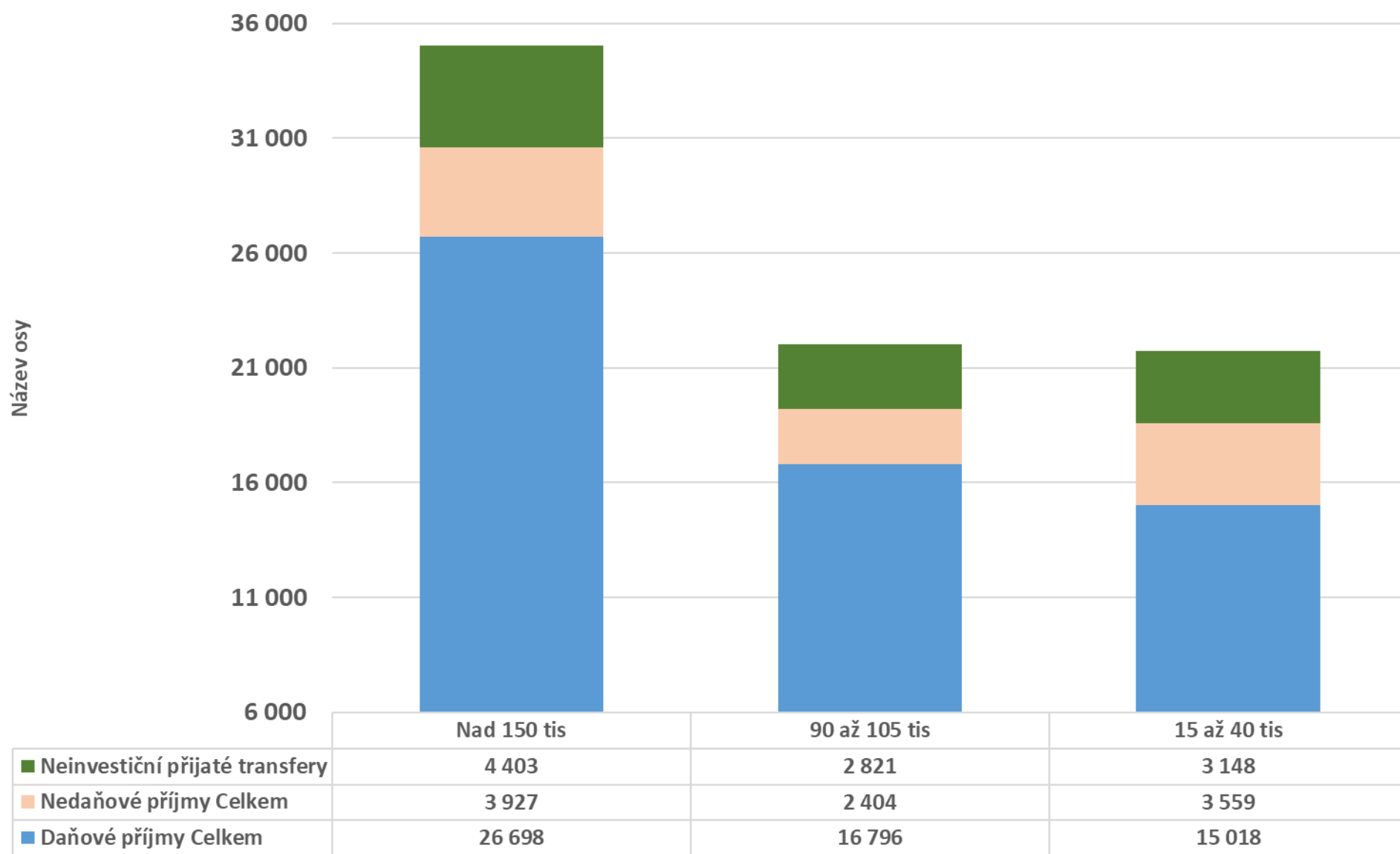
Porovnání rozpočtů měst různé velikosti

(Ne)schopnost tvorby provozního přebytku hospodaření jako hlavního
zdroje k financování investic do obnovy městské infrastruktury

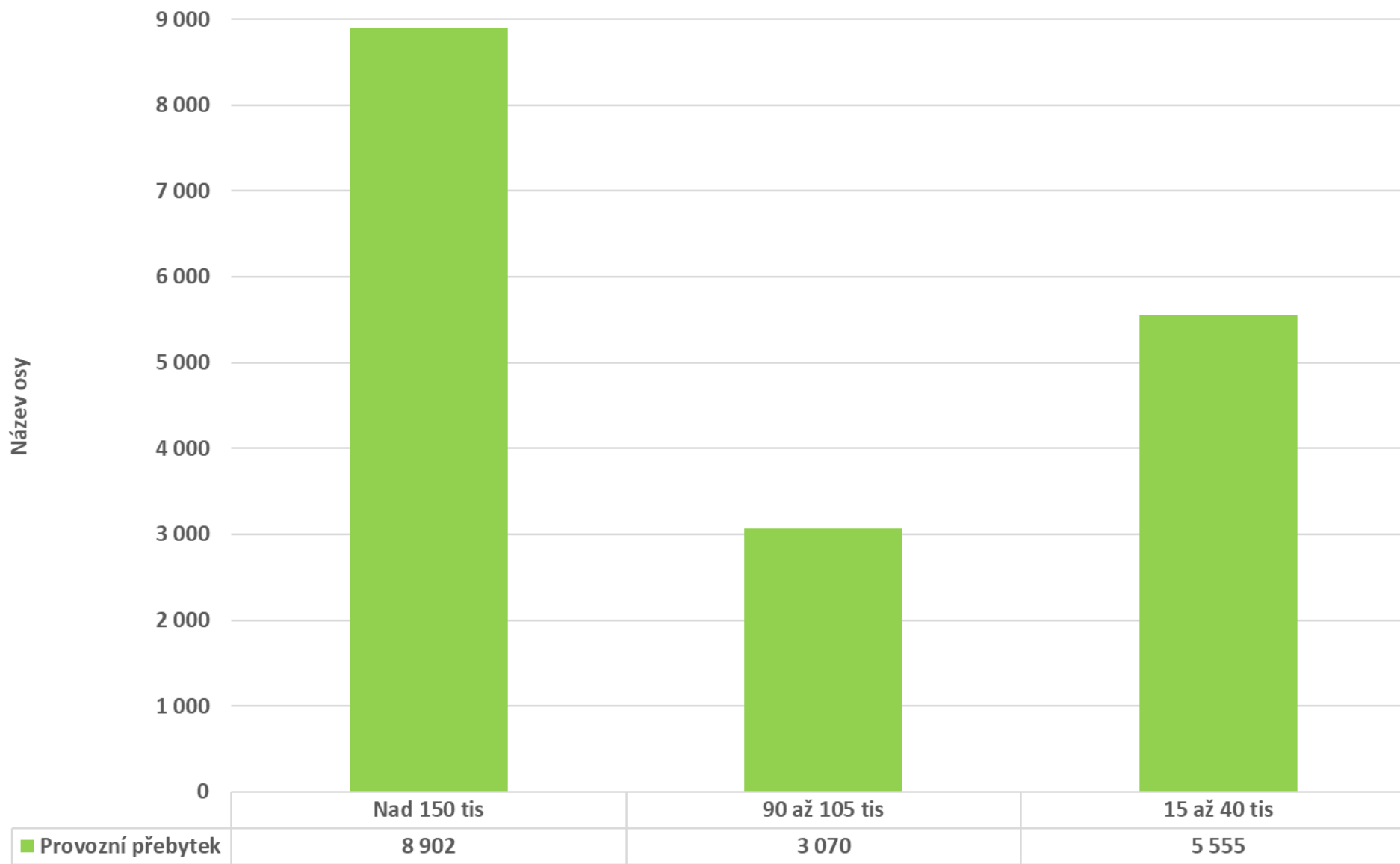
Hrubá struktura běžných výdajů na obyvatele dle skupin měst



Struktura běžných příjmů na obyvatele dle skupin měst



Přebytek běžného hospodaření na obyvatele dle skupin měst



Možné přístupy k řešení

- ▶ Nejčistší metodou by bylo zohlednit vyšší výdaje v dopravě a kultuře stanovením nové úrovně koeficientu sdílených daní pro krajská a velká statutárních města,
 - ▶ nový koeficient postupných přechodů pro města 60 - 110 tis. obyvatel ve výši 1,8
 - ▶ Variantou je navýšení zásluhového podílu obcí na dani ze závislé činnosti o 1- 2 %
- ▶ Není-li to možné, nabízí se možnost mimořádného příspěvku na dopravní obslužnost pro města s velkými dopravními podniky.
 - ▶ Ve Sdružení dopravních podniků ČR je sdruženo celkem 21 dopravních podniků (některé pro dvě sousední města)
 - ▶ Výše rozdílu nákladů na dopravu vychází cca 2.500 Kč/obyvatele
- ▶ Pro divadla a filharmonické orchestry by měl být v kapitole Ministerstva kultury vyčleněn násobně vyšší objem prostředků na jejich kofinancování
- ▶ Za zvážení stojí rovněž změna metodiky výpočtu příspěvku na výkon státní správy (provádí MVČR) zařazením krajských měst do kategorie měst zvláštního postavení stejně jako Brno, Ostrava a Plzeň
- ▶ Díky stávajícímu nastavení příjmů z RUD krajská města obtížně tvoří investiční zdroje. Bylo by vhodné vytvořit investiční fond ke kofinancování investic ze SR určený pro vybrané projekty krajských měst