

# Rozvoj dopravní infrastruktury města Kroměříže

Natálie Szabó

---

Bakalářská práce  
2019



Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně  
Fakulta managementu a ekonomiky

---

Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně  
Fakulta managementu a ekonomiky  
Ústav regionálního rozvoje, veřejné správy a práva  
akademický rok: 2018/2019

## ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Natálie Szabó**  
Osobní číslo: **M15447**  
Studijní program: **B6202 Hospodářská politika a správa**  
Studijní obor: **Veřejná správa a regionální rozvoj**  
Forma studia: **kombinovaná**

Téma práce: **Rozvoj dopravní infrastruktury města Kroměříže**

Zásady pro vypracování:

### Úvod

Definujte cíle práce a použité metody zpracování práce.

#### I. Teoretická část

- Zpracujte literární rešerši a představte základní pojmy v oblasti dopravní infrastruktury.

#### II. Praktická část

- Provedte socioekonomickou analýzu a analýzu dopravní infrastruktury města Kroměříže.
- Navrhněte možnosti rozvoje dopravní infrastruktury města Kroměříže.

### Závěr

Rozsah bakalářské práce: **cca 40 stran**  
Rozsah příloh:  
Forma zpracování bakalářské práce: **tištěná/elektronická**

Seznam odborné literatury:

EISLER, Jan, Jaromír KUNST a František ORAVA. *Ekonomika dopravního systému*. Praha: Oeconomica, 2011, 284 s. ISBN 16321-98488-31996-164.  
KROČOVÁ, Šárka. *Strategie územního plánování v technické infrastruktuře*. Ostrava: Sdružení požárního a bezpečnostního inženýrství, 2013, 133 s. ISBN 978-80-7385-128-6.  
REILLY, Kathleen M. *Cities – Discover How They Work*. Brno: Edika, 2014, 128 s. ISBN 978-80-266-0601-7.  
RODRIGUE, Jean-Paul. *The Geography of Transport Systems*. 4th ed. New York: Routledge, 2017, 440 s. ISBN 978-1138-669-57-4.  
ZELENÝ, Lubomír. *Osobní doprava*. Praha: C.H. Beck, 2017, 240 s. ISBN 978-80-7400-681-4.

Vedoucí bakalářské práce: **Ing. Markéta Slováková**  
Ústav regionálního rozvoje, veřejné správy a práva  
Datum zadání bakalářské práce: **14. prosince 2018**  
Termín odevzdání bakalářské práce: **14. května 2019**

Ve Zlíně dne 14. prosince 2018

LS.

doc. Ing. David Tuček, Ph.D.  
*děkan*

RNDr. Pavel Bednář, Ph.D.  
*ředitel ústavu*

## **PROHLÁŠENÍ AUTORA BAKALÁŘSKÉ/DIPLOMOVÉ PRÁCE**

### **Prohlašuji, že**

- beru na vědomí, že odevzdáním diplomové/bakalářské práce souhlasím se zveřejněním své práce podle zákona č. 111/1998 Sb. o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších právních předpisů, bez ohledu na výsledek obhajoby;
- beru na vědomí, že diplomová/bakalářská práce bude uložena v elektronické podobě v univerzitním informačním systému dostupná k prezenčnímu nahlédnutí, že jeden výtisk diplomové/bakalářské práce bude uložen na elektronickém nosiči v příruční knihovně Fakulty managementu a ekonomiky Univerzity Tomáše Bati ve Zlíně;
- byl/a jsem seznámen/a s tím, že na moji diplomovou/bakalářskou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších právních předpisů, zejm. § 35 odst. 3;
- beru na vědomí, že podle § 60 odst. 1 autorského zákona má UTB ve Zlíně právo na uzavření licenční smlouvy o užití školního díla v rozsahu § 12 odst. 4 autorského zákona;
- beru na vědomí, že podle § 60 odst. 2 a 3 autorského zákona mohu užít své dílo – diplomovou/bakalářskou práci nebo poskytnout licenci k jejímu využití jen připouští-li tak licenční smlouva uzavřená mezi mnou a Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně s tím, že vyrovnání případného přiměřeného příspěvku na úhradu nákladů, které byly Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně na vytvoření díla vynaloženy (až do jejich skutečné výše) bude rovněž předmětem této licenční smlouvy;
- beru na vědomí, že pokud bylo k vypracování diplomové/bakalářské práce využito softwaru poskytnutého Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně nebo jinými subjekty pouze ke studijním a výzkumným účelům (tedy pouze k nekomerčnímu využití), nelze výsledky diplomové/bakalářské práce využít ke komerčním účelům;
- beru na vědomí, že pokud je výstupem diplomové/bakalářské práce jakýkoliv softwarový produkt, považují se za součást práce rovněž i zdrojové kódy, popř. soubory, ze kterých se projekt skládá. Neodevzdání této součásti může být důvodem k neobhájení práce.

### **Prohlašuji,**

1. že jsem na diplomové/bakalářské práci pracoval samostatně a použitou literaturu jsem citoval. V případě publikace výsledků budu uveden jako spoluautor.
2. že odevzdaná verze diplomové/bakalářské práce a verze elektronická nahraná do IS/STAG jsou totožné.

Ve Zlíně

Jméno a příjmení: .....

.....

podpis diplomanta

## **ABSTRAKT**

Bakalářská práce se zabývá analýzou dopravní obslužnosti města Kroměříž. Doprava je laicky řečeno vědomý pohyb dopravních prostředků po dopravních cestách s určitým cílem. Její důležitost tkví v možnosti podniknout cesty z jednoho místa na druhé téměř kdykoliv. Úvod teoretické části zahrnuje cíle a metody práce. Dále se teoretická část zabývá rešerší dopravních pojmů a popisuje základní pojmy dopravy. Praktická část zahrnuje stručnou charakteristiku města Kroměříže a popisuje současný stav dopravní infrastruktury rozdělenou na dopravu silniční, železniční, leteckou, vodní a cyklistickou. Obsahuje i popis dopravní infrastruktury ve městech podobných Kroměříži. Následně je sestavena SWOT analýza, která na základě informací zjištěných z předchozí části, hodnotí přednosti a nedostatky dopravy. Závěr práce je věnován návrhovým projektům pro zlepšení dopravní obslužnosti města Kroměříže.

Klíčová slova: regionální rozvoj, dopravní infrastruktura, doprava, Kroměříž, SWOT analýza

## **ABSTRACT**

Bachelor work deals with analysis of transporting service function in Kromeriz. In layman's term, the transport is a conscious movement of means of transport along the road with a certain goal. Its importance lies in the possibility to get from one place to another one almost anytime. Theoretical section includes objectives and working methods. It is the theoretical part of his research in transport terms and describes the basic concepts. A practical component shall include the city of Kroměříž and describes the current state of transport infrastructure divided into transport by road, rail, air, water and a bicycle. Contains the description of the transport infrastructure in towns like Kromeriz. A SWOT analysis is compiled. The analysis is based on information gathered from the previous section; it assesses the strengths and weaknesses of transport. The final part is devoted to the projects to improve services in the town of Kromeriz are described.

Keywords: Regional Development, Transport Infrastructure, Transport, Kromeriz, SWOT analysis

Ráda bych touto cestou vyjádřila poděkování Ing. Markétě Slovákové za její cenné rady, ochotu, vstřícnost a pomoc při tvorbě mé bakalářské práce. V neposlední řadě bych chtěla poděkovat svému manželovi, rodině a nejbližším přátelům za trpělivost, podporu a pomoc, kterou mi poskytovali v průběhu zpracování bakalářské práce, ale i po celou dobu studia.

## OBSAH

<b>ÚVOD</b> .....	<b>9</b>
<b>CÍLE A METODY ZPRACOVÁNÍ PRÁCE</b> .....	<b>10</b>
<b>I TEORETICKÁ ČÁST</b> .....	<b>11</b>
<b>1 VÝZNAM DOPRAVY</b> .....	<b>12</b>
<b>2 POJMY</b> .....	<b>14</b>
<b>3 KATEGORIZACE DOPRAVY</b> .....	<b>17</b>
3.1.1 Silniční doprava .....	17
3.1.2 Železniční doprava .....	18
3.1.3 Letecká doprava .....	18
3.1.4 Vodní doprava .....	19
<b>4 DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA</b> .....	<b>21</b>
4.1 LEGISLATIVA.....	22
4.1.1 Silniční doprava .....	22
4.1.2 Železniční doprava .....	23
4.1.3 Letecká doprava .....	23
4.1.4 Vodní doprava .....	24
<b>5 DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA VE MĚSTECH ČESKÉ REPUBLIKY</b> .....	<b>25</b>
5.1 DOPRAVNÍ SITUACE VE VYBRANÝCH MĚSTECH ČESKÉ REPUBLIKY .....	26
5.1.1 Vsetín .....	26
5.1.2 Uherské Hradiště .....	29
<b>6 DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA VE MĚSTECH EVROPY</b> .....	<b>33</b>
6.1 KOMPARACE S EVROPSKÝMI MĚSTY .....	33
6.1.1 Nitra.....	34
<b>7 STRATEGICKÉ PLÁNOVÁNÍ</b> .....	<b>37</b>
<b>II PRAKTICKÁ ČÁST</b> .....	<b>39</b>
<b>8 SOCIOEKONOMICKÁ ANALÝZA</b> .....	<b>40</b>
8.1 GEOGRAFICKÁ POLOHA .....	40
8.2 OBYVATELSTVO .....	42
8.3 VZDĚLÁNÍ .....	45
8.4 EKONOMICKÁ STRUKTURA .....	46
8.5 ZDRAVOTNICTVÍ.....	47
8.6 KULTURA A CESTOVNÍ RUCH .....	49
<b>9 ANALÝZA DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY V KROMĚŘÍŽI</b> .....	<b>53</b>
9.1 STRATEGICKÝ PLÁN MĚSTA KROMĚŘÍŽ V LETECH 2013-2023.....	53
9.1.1 Silniční doprava .....	53
9.1.2 Železniční doprava .....	58
9.1.3 Vodní doprava .....	59
9.1.4 Letecká doprava .....	59
9.1.5 Cyklistická doprava.....	60
<b>10 SWOT ANALÝZA</b> .....	<b>62</b>
<b>11 KATALOG PROJEKTŮ</b> .....	<b>65</b>

11.1	PROJEKT Č. 1: POTENCIONÁLNÍ TRASY OBCHVATU KROMĚŘÍŽE SILNICÍ II/432 .....	65
11.2	PROJEKT Č. 2: KŘIŽOVATKA HAVLÍČKOVA – ALBERTOVA .....	68
11.3	PROJEKT Č. 3: PARKOVACÍ DŮM V HAVLÍČKOVĚ ULICI .....	69
11.4	PROJEKT Č. 4: ROZVOJ CYKLISTICKÉ DOPRAVY .....	70
11.4.1	Vybudování cyklostezky Kroměříž – Morkovice-Slížany.....	70
11.4.2	Vybudování cyklostezky Kroměříž – Postoupky.....	71
11.4.3	Vybudování cyklostezky Kroměříž – Rataje-Sobělice .....	72
11.5	PROJEKT Č. 5: SPLAVNOST BAŤOVA KANÁLU .....	73
<b>12</b>	<b>NÁVRHOVÉ ŘEŠENÍ PROBLEMATIKY .....</b>	<b>75</b>
	<b>ZÁVĚR .....</b>	<b>78</b>
	<b>SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY.....</b>	<b>80</b>
	<b>SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK.....</b>	<b>88</b>
	<b>SEZNAM OBRÁZKŮ .....</b>	<b>90</b>
	<b>SEZNAM TABULEK.....</b>	<b>91</b>
	<b>SEZNAM PŘÍLOH.....</b>	<b>92</b>



## ÚVOD

Doprava je prakticky stejně stará jako lidstvo samo. Vyvíjela se od primitivní přepravy nákladů až po současnou relativně komfortní a rychlou přepravu osob a nákladů. Doprava sama o sobě nic nevyrábí, naopak energii spotřebovává, ale lidstvo již řadu století závisí na její dokonalé funkci. Jsme s ní v kontaktu každý den. Využíváme ji při cestě do práce, do školy nebo při čemkoliv ostatním, co provádíme ve volném čase. Jelikož je doprava důležitou součástí našich životů, měl by její vývoj vést k naší plné spokojenosti. Praktické hledisko dobré dopravní infrastruktury je jasné, usnadňuje nám transport, kterému se v dnešní době už nevyhneme.

Tématem mé bakalářské práce je rozvoj dopravní infrastruktury v městě Kroměříži. Cílem práce bude zpracovat podklad, který by analyzoval dosavadní situaci a navrhl projekty, které by zlepšili situaci ve městě a přispěli by k rozvoji města. Kroměříž jsem si vybrala proto, že v ní v současné době žiji a vnímám aktuální potřebu řešit daný nepříznivý stav dopravní infrastruktury, která představuje jedno z nejdůležitějších odvětví ekonomiky. Intenzita dopravy má rostoucí tendenci a tím přímo úměrně vzniká potřeba rozvoje kvalitní dopravní infrastruktury.

Bakalářská práce je rozdělena na dvě části. V první části se čtenáři seznámili se základními pojmy dopravní infrastruktury. Poté jsem se zaměřila na kategorizaci dopravy a na související legislativu. Ve druhé části byla vypracována socioekonomická analýza, kde jsem provedla rozbory geografické polohy obce, obyvatelstva, vzdělávání, ekonomiky obce, zdravotnického vybavení, kultury a cestovního ruchu. Dále bude zhodnocen současný stav dopravní infrastruktury města Kroměříže, a také vytvořen souhrn plánovaných dopravních staveb, což poslouží jako podklad pro vytvoření SWOT analýzy s následným vytýčením silných a slabých stránek, příležitostí a hrozeb. Na závěr práce bude uveden návrh rozvoje infrastruktury pro Zlínský kraj. V Kroměříži se řadí mezi nejdůležitější druhy dopravy silniční a železniční doprava. Letecká a vodní doprava stojí spíše v pozadí a nedisponují významným přičiněním na dění v otázce dopravy města. Ovšem budoucí rozvoj těchto druhů dopravy by mohl toto postavení změnit.

## CÍLE A METODY ZPRACOVÁNÍ PRÁCE

### Cíle práce

Hlavním cílem bakalářské práce je zhodnotit současnou podobu dopravní infrastruktury v městě Kroměříži a navrhnout možná řešení pro budoucí rozvoj. K dosažení cíle je zapotřebí provést literární rešerši zaměřenou na oblast dopravy. Práce je rozdělena na čtyři dílčí cíle.

Úvodní dílčí cíl práce má za úkol pomocí metody literární rešerše z tištěných i elektronických dokumentů vysvětlit a seznámit čtenáře s pojmy souvisejícími s tématem dopravy a tím přiblížit danou problematiku.

Následující dva dílčí cíle představují dopravní infrastrukturu ve vybraných městech České republiky i Evropy a dochází k jejich komparaci s Kroměříží.

Poslední dílčí krok vede k meritu věci, kterou se práce zabývá, a to zhodnocení aktuální situace ve všech oblastech dopravní infrastruktury nacházející se na území Kroměříže.

### Metody

V práci jsem využila různých metod zpracování. Předně jsem čerpala z literárních zdrojů a rozvojových plánů, tyto materiály byly doplněny studiem internetových stránek a návštěvou odboru rozvoje města. V teoretické části je čerpáno z literárních rešerší. Pro srovnání údajů z různých let jsem využila časový index, jeho výpočet jsem prováděla pomocí vzorce  $x = \frac{\text{hodnota veličiny běžného období}}{\text{hodnota veličiny základního období}}$ , kde se základní období považuje za 100 %.

V praktické části jsem zvolila kvantitativní metody práce pro analýzu sloužící k přiblížení dopravní infrastruktury v Kroměříži. Použitá SWOT analýza popisuje slabé stránky, silné stránky, příležitosti a hrozby doplněné o informace ze socioekonomické analýzy. Byl uskutečněn i krátký rozhovor s pracovníky odboru rozvoje města, jejichž poznatky jsem využila ve SWOT analýze. Druhý rozhovor byl veden se zaměstnancem jedné nejmenované společnosti specializující se na výstavbu a opravu silniční infrastruktury. Dotazníkové šetření si provedlo město Kroměříž samo, proto nebylo zvoleno jako metoda práce.

## **I. TEORETICKÁ ČÁST**

## 1 VÝZNAM DOPRAVY

Jak uvádí Grebeníček a Bednář (2011, s. 69), doprava je spolu s jinými aspekty hlavním faktorem, který má schopnost kladně ovlivnit transformaci v daném regionu. Gaile a Willmott (2005, s. 229) jsou názoru, že zpravidla dvacet až třicet let představuje nutné období pro vývoj a rozšíření dopravní infrastruktury. Obrovské náklady na rozdíl od finančního omezení jsou pravděpodobné aspekty ovlivňující tuto nepříznivou realitu.

Na podporu budoucího rozvoje regionu kladnou mocí působí přiměřená a kvalitní infrastruktura. Dopravní infrastruktura, která neodpovídá a nepostačuje aktuálním požadavkům, funguje opačně a může samotnému vývoji regionu ekonomicky i sociálně uškodit. Vyšší bedlivost by měla být pokládána rozvoji dopravní infrastruktury uvnitř strategického plánování rozvoje dané oblasti, neboť má ohlas i po několika desetiletích (Grebeníček a Bednář, 2011, s. 69).

Mimo společenských nákladů, do kterých se zahrnují všechny dopravní náklady, se vyskytují i kladné přínosy, jež jsou svázány s kladným působením dopravy pro organizaci, ať už pro samotného dodavatele či zákazníka. Například při vysoké nezaměstnanosti v regionu bude mít zlepšení dopravní infrastruktury pozitivní účinek na zaměstnanost, a s tím související společenské klady pro daného jedince (Brůhová – Foltýnová, 2009, s. 51).

Doprava je pro lidi významná hned z několika hledisek:

- **sociální hledisko** – doprava na nás působí v každodenním životě. O dopravě je možné mluvit jako o službě ve „veřejném zájmu“, neboť dopravní prostředky ulehčují dosažitelnost zaměstnání, školských a zdravotnických zařízení, kulturního vyžití a volného času.
- **politické hledisko** – dopravu chápeme, lépe řečeno k nepřebornému využití například ekonomického rozvoje či přístupnosti a produkce nových pracovních příležitostí, jako stěžejní nářadí politiky při vývoji regionů.
- **ekonomické hledisko** – doprava díky tomuto hledisku představuje jeden ze základních pilířů formující ekonomické aktivity. Utváří se velký prostor pro existenci soukromých dopravců. Ti značně ovlivňují hospodárnost daného státu. Ekonomické hledisko také působí v oblasti finanční pomoci pro výstavbu a údržbu dopravní infrastruktury.

- **environmentální hledisko** – na kapacitě dopravních sítí spolu s okolím a životním prostředím se projevuje tíha vyvíjená rozšířením dopravního sektoru (Kraft, 2015, s. 7).

Brůhová – Foltýnová (2009, s. 55-56) uvádí ve své publikaci, že v dopravě se vyskytují záporné a kladné vnější účinky. Do negativních externích efektů dopravy spadá znečištění ovzduší, hluk, pomoc ke klimatické změně, nehody, fragmentace ekosystémů a urbánních oblastí, dopravní zácpy, znečištění vod a úder na přírodu včetně snižování biodiverzity. Doprava znečišťuje jak povrchové i vodní ekosystémy a globální podnebí, ovlivňuje také zdraví lidí a kvalitu ovzduší, kdy toto znečištění podněcuje řadu závažných nemocí vyskytujících se hlavně v hustě osídlených částech s vysokou dopravní infrastrukturou. Z tohoto důvodu se za velký dopad na životní prostředí považuje vhodný výběr dopravního prostředku. Rámus, který nám může poškodit sluch, působí spolu s emisemi z dopravy záporně na naše zdraví.

Teorii autorky rozvíjí o své poznatky Eisler, Kunst a Orava (2011, s. 237), podle kterých je omezení kvantity půdy při budování dalších silničních sítí při rostoucím počtu automobilů jeden z problémů. Ve své knize Brůhová – Foltýnová (2009, s. 60) zastává stanovisko, že kladný vnější dojem transportu nevytváří klasické pozitivní externality, ale naopak tzv. nadbytek konzumenta či tvůrce. V případě spotřebitele se jedná o rozdíl mezi maximem ceny, kterou je spotřebitel schopný obětovat za danou úsluhu, a skutečně uhrazeným finančním obnosem. Jako příklad z praxe se uvádí úspora času či přepych při cestování.

## 2 POJMY

Doprava má význam v každodenní aktivitě lidí, pro představu - jeden Evropan udělá v průměru tři cesty za den, což odpovídá zhruba jedné hodině strávené dopravou, tudíž pojmy jako doprava, pohyblivost nebo dostupnost jsou relativně čteně používány (Brůhová – Foltýnová, 2009, s. 13).

### Doprava

Jedná se o pohyb dopravních prostředků po dopravních cestách. V širším slova smyslu se jedná o tzv. dopravní proces, který probíhá v čase a prostoru za určitých podmínek, pravidel a předpisů, jehož výsledkem je přemístění osob nebo zboží (Eisler a kol., 2011, s. 14). Jiná charakteristika dopravy uvádí, že působí jako konání spjaté se záměrným přemísťováním osob a hmotných předmětů v odlišných objemových, prostorových a časových souvislostech, které upotřebují nejrůznější dopravní prostředky a technologie. Doprava je také vymezena jako vlastní přemístění, proces popisovaný posunem dopravního prostředku po dopravní cestě (Zelený a kol., 2017, s. 1-2). Vladimír Svoboda (2006, s. 9) popisuje dopravu jako zvláštní činnost, kterou lidé cílevědomě provádí přemístění jiných osob a hmotných statků mající efekty projevující se ve sledovaném dopravním systému.

Podle Zeleného a kol. (2017, s. 1) doprava absolvuje historický vývoj a dozrává do víceoborového systému. Dále uvádí, že doprava působí jako jedno z infrastrukturních odvětví světového hospodářství, které se diferencuje od průmyslových a zemědělských oborů všeobecným výrobním kontaktem s jinými výrobními odvětvími.

Výše zmíněné doplňuje Kraft (2015, s. 13) o úvahu, že označení doprava je nadřazeným pojmem přepravě se všemi ostatními aspekty dopravních procesů.

### Přeprava

Přeprava znázorňuje výsledný efekt přemísťovacího procesu, tj. vlastní konečnou změnu prostorového bytí v čase, a v širším slova smyslu lze říci, že pojímá kromě vlastního přemístění i další potřebné funkce s tímto procesem spojené, např. celní formality, pojištění, zajišťování přepravních dokladů, atd. (Zelený a kol., 2017, s. 2). Podle Eislera, Kunsta a Oravy (2011, s. 14) lze přepravu definovat jako důsledek činnosti dopravy. Přeprava se dělí na osobní nebo nákladní. Pojem přeprava zobrazuje, kolik osob či zboží bylo přemísťeno, v jaké vzdálenosti, za jakou peněžní hodnotu, v jakém časovém intervalu a za jakých právních či obchodních okolností.

### **Dopravní prostředky**

Dopravní prostředky mají v popisu práce učinit cestování bezpečnější, efektivnější a rychlejší. Mluvíme o pohyblivých zařízeních, která si vybíráme pro samotnou přepravu. V praxi jde například o automobily, lodě, vlaky, ale i mnoho dalších. První hledisko dělení je z pohledu prostředí na pozemní, vodní a vzdušné. Druhé členění rozděluje prostředky na osobní a nákladní (Kraft, 2015, s. 11).

### **Dopravní cesta**

Zelený a kol. (2017, s. 43) uvádí, že „*cesta je pohyb cestujícího od domu k domu ve smyslu řetězce bez ohledu na přestupy. Naproti tomu jízda představuje přesun cestujícího v jednom dopravním prostředku od nástupu do něj k výstupu*“. Z uvedeného vyplývá, že samotná cesta tak může pojímat více jízd.

### **Dopravní infrastruktura**

Tento pojem představuje skupinu dopravních sítí, které jsou vybaveny nejrůznějšími stavbami, zařízeními a dopravními prostředky. V užším slova smyslu lze dopravní infrastrukturu chápat jako komplex dopravních cest a jejich vybavení. V užším pojetí také chápeme daný termín v kontextu s problematikou výstavby a renovace dopravních cest, jinak termín používáme jako prvek ekonomické analýzy (Zelený a kol., 2017, s. 14-15).

### **Dopravní síť**

Dopravní síť je možno definovat jako rámeček lokalit, identifikovaný jako uzly. Trasa je jediné spojení dvou uzlů, které jsou součástí širší sítě s odkazem na konkrétní trasy jako silnice a koleje, nebo méně hmatatelné trasy jako jsou letecké a námořní koridory (Rodrigue, 2017, s. 337). Podle Krafta (2015, s. 13) v přeneseném smyslu lze dopravní uzly považovat za dopravní body, jenž tvoří místo, ve kterém se uskutečňuje nástup/výstup/přestup cestujících, případně nakládka/vykládka/překládka zboží v nákladní dopravě. Jedná se tedy o pozemní komunikace, cesty, železniční tratě, vodní plochy či vzdušné prostory.

### **Dopravní obslužnost**

Zákon č. 194/2010 Sb. popisuje dopravní obslužnost jako „*zabezpečení dopravy po všechny dny v týdnu především do škol a školských zařízení, k orgánům veřejné moci, do zaměstnání, do zdravotnických zařízení poskytujících základní zdravotní péči a k uspokojení kulturních, rekreačních a společenských potřeb, včetně dopravy zpět, přispívající k trvale udržitelnému rozvoji územního obvodu*“ (Česko, 2010).

**Dopravní systém**

*„Dopravní systém tvoří druhy dopravy, z nichž některé mají formu dopravního podniku nebo tvoří součást podnikatelského subjektu (doprava pro vlastní potřebu), specifické postavení zaujímá individuální motorismus (zejména ve způsobu úhrady pořizovacích a provozních nákladů)“ (Eisler, Kunst a Orava, 2011, s. 9).*



### 3 KATEGORIZACE DOPRAVY

Jak popisuje Eisler, Kunst a Orava (2017, s. 152), dopravní prostředky se různí ve vazbě na druhu dopravy a podobně je tomu i s dopravní infrastrukturou. Vstup a pohyb dopravních prostředků po dopravní cestě je modifikován předpisy a jedná-li se o využití dopravní cesty jednotlivcem k nepodnikatelským cílům při dodržení norem, může bez omezení používat pozemní komunikace a vodní toky, zatímco použití drážní a letecké infrastruktury je podmíněno oprávněním. Doprava je element infrastruktury vytvářející úhrnný rozvoj ekonomiky. Spadají sem i spoje, energetické zdroje, vodohospodářská zařízení, bytové jednotky, školská a zdravotnická zařízení, výzkumné instituce apod. Díky rozmachu silniční a drážní dopravě probíhající v 19. a 20. století se Česká republika pyšní hustou sítí silnic a železničních tratí. V posledních letech zaznamenává dopravní infrastruktura rozšiřování a modernizování. Tento rozkvět podporuje stupňování kvality dopravy a příznivě působí na provozní náklady uživatelů dopravních sítí. Postavení tratí a silničních komunikací je sice rozdílná, avšak disponibilní výkonnost zaručuje plnění požadavků na přepravu a oplývá hojným počtem zásob pro eventuální zvýšení přepravy. Letecká a vodní doprava má charakter relační, kdy jejich infrastruktura je stavěna na odlišných zásadách. Představme si základní druhy dopravy.

#### 3.1.1 Silniční doprava

Automobilová doprava se dá vystihnout jako relativně mladý druh dopravy s progresivním rozmachem. Zdárně konkuruje tzv. tradičním oborům dopravy a její uplatnění je jak v dopravě vnitrostátní, tak i mezinárodní. Na světovém přepravním trhu její početní podíl stále roste a změnil ji z doplňkové služby dopravy železniční v nezávislý přepravní systém. Silniční doprava disponuje celou řadou předností, mezi její největší klady se řadí rychlost, dostupnost, operativnost, rychlá přizpůsobivost změnám poptávky a především schopnost bezproblémově realizovat přepravní systém z místa na místo. Na druhé straně rozmnožení provozu na pozemních komunikacích přináší i různé problémy jako potřebu dalšího rozšiřování silniční a dálniční sítě, růst nákladů na provoz, správu a údržbu komunikací, růst nehodovosti a s tím spojených ztrát na lidských životech i hmotných škodách, v neposlední řadě negativní dopady na životní prostředí (Zelený a kol., 2017, s. 107). Téma ještě rozšiřuje Stanislav Mírvald (2000, s. 36) s tvrzením, že „*ve srovnání s ostatními druhy dopravy zabírají silnice největší plochy. Zejména dálnice rozčleňují krajinu a vytvářejí nepřekona-*

*telné bariéry znemožňující migraci živočichů i některých rostlin. Tato fragmentace krajiny negativně ovlivňuje kvalitu života lidí“.*

### **3.1.2 Železniční doprava**

Drážní doprava se řadí k tzv. starým dopravním oborům, kde během dvou staletí docházelo ke změně využívaného pohonu a role železnice. Došlo k oddělení dopravních prostředků, které se dnes řadí do segmentu městské hromadné dopravy, jako je metro a tramvaj, formálně do železniční dopravy spadá i lanovka. Historie moderní železnice se datuje k roku 1801, kdy v Anglii došlo k zprovoznění první veřejné železnice na trati Croydon – Wandsworth a vlaky byly taženy koňskou silou. První veřejná železnice na parní pohon byla zprovozněna roku 1825 na trati Stockton – Darlington. Na dnešním území České republiky se první koňská železnice objevila roku 1832, dnes do značné míry její trasu kopíruje 4. tranzitní železniční koridor v úseku České Budějovice – státní hranice s Rakouskem. Za výhodu jak jednorázovou tak v delším časovém období lze považovat větší výkon za nižších jednotkových nákladů a vyšší potenciální kapacitu, a to díky fyzikálním vlastnostem. Drážní doprava je při silných přepravních prouděch efektivnější než silniční, naopak při prouděch slabých je její efektivita nízká, protože dráha vyžaduje speciální infrastrukturu. Z ekonomického hlediska je nejvhodnější infrastrukturu co nejvíce vytižit kvůli rozdělení fixních nákladů na větší objem, a tím došlo k poklesu nákladů. Další výhodou je mírnější dopad na životní prostředí. Cesta ke ztraktivnění vede přes zvýšení cestovní rychlosti a cestovní nabídky v místech se silnými přepravními proudy. Dva konkurenti drážní dopravy jsou pro dálkovou dopravu doprava letecká, v dopravě na krátké a střední vzdálenosti pak doprava silniční (Zelený a kol., 2017, s. 129-130).

### **3.1.3 Letecká doprava**

Vzdušnou dopravu radíme k nejmladším a k nejrychleji se rozvíjejícím základním druhům dopravy. V aktuálním technologickém cyklu dochází k rychlé modernizaci této infrastruktury. Letecká doprava nemá v přepravě osob konkurenci, co se týká středních a větších vzdáleností. Negativním aspektem je finanční náročnost, vzdálenost letišť od center měst, časově zdlouhavé procedury při odbavování, možnost rozšíření nemoci exotického původu mimo místa svého výskytu, vysoký počet obětí při letecké katastrofě a nejintenzivnější negativní vliv pro obyvatele poblíž letišť v podobě intenzivního hluku (Mirvald, 2002, s. 35-36).

Zelený a kol. (2017, s. 153) popisuje leteckou dopravu jako velmi choulostivý druh dopravy, na který působí řada externích vlivů a rizik, která se nedají ovlivnit. Lze uvést faktory:

- ekonomické (změny HDP, kupní síla obyvatelstva, ceny paliva)
- politické (válečné konflikty)
- meteorologické (jevy znemožňující uskutečnění letu, např. bouřky, sněhové vánice nebo výskyt sopečného popela v ovzduší)
- výskyt epidemií (SARS apod.)
- hrozba teroristických útoků.

Tito činitelé podstatně usměrňují poptávku po leteckých službách, která nabízí řadu benefitů včetně rychlosti i pohodlí, kvalitu a bezpečnost. K negativním externalitám ještě přidává emise CO<sub>2</sub>. I když letectví představuje novou formu přepravy, dle čínských a perských legend se snaha lidí vzletnout datuje do 2. tisíciletí př. n. l. V 16. století možnost letu pomocí náčrtků zkoumal i Leonardo da Vinci. První skutečný let balonem proběhl roku 1783 v okolí Paříže. 17. prosince 1903 v USA s řízeným motorovým letadlem vzletli bratři Wrightovi. Průkopníkem letectví na českém území se stal Jan Kašpar, jenž 12. května 1911 podnikl přelet na trase Pardubice – Praha.

### 3.1.4 Vodní doprava

Vodní doprava se řadí mezi nejstarší odvětví dopravy. Vodní toky a moře od nepaměti sloužily k přepravě osob i zboží. Přestože je česká vnitrozemská vodní doprava méně významný obor oproti železniční a silniční, svůj význam neztratila. Tato doprava podporuje přímý vztah k životnímu prostředí, které ve srovnání s ostatními druhy dopravy svou činností nejméně zatěžuje. Ovšem v případě lodní havárie může dojít k velkým škodám s dlouhodobými následky a dlouhotrvajícími účinky na přírodu (Zelený a kol., 2017, s. 175).

Vodní doprava se dělí na námořní, vnitrozemskou, nákladní, osobní, linkovou a příležitostnou. Rozvedeme si převážně vnitrozemskou dopravu, neboť ta jediná je na našem území možná. Dle Stanislava Mirvalda (2002, s. 22-24) vnitrozemská plavba používá vodní cesty řek, jezer, kanalizovaných vodních toků, průplavů a kanálů určených pro mimořádné účely. Hydrologické poměry a energie reliéfu představují hlavní faktory působící na průběh vodní infrastruktury. Autor dále uvádí, že vnitrozemskou a námořní dopravu nelze vždy jednoznačně odlišit, a to díky plavební hloubce vnitrozemské vodní cesty, která umožňuje vplout do moří. Vodní infrastruktura je z hlediska pracovních sil, spotřeby ener-

gie a materiálů úspornější než doprava silniční a železniční. Potvrzení výroku autor uvádí pomocí spotřeby paliv ve vnitrozemské plavbě na stejný přepravní výkon v průměru o 50 % nižší oproti železnici a takřka pětkrát nižší než v dopravě silniční. Jako negativní stránka je vnímána nízká cestovní rychlost.

Stanislav Mirvald (2002, s. 33-34) dále uvádí, že o podporu hospodářského rozvoje říční dopravy se angažoval již Karel IV., za jehož vlády začala výstavba průplavu, který měl propojit Vltavu s Dunajem. Česká republika má strategickou geografickou polohu díky hlavnímu evropskému rozvodí. Evropská dohoda o vnitrozemských cestách mezinárodního významu (AGN) označuje jako hlavní trasy přes území našeho státu: (Hamburg) – Ústí na Labem – Pardubice – Přerov – (Dunaj) a (Szczecin) – Ostrava – Přerov – (Dunaj). Mimo vodní cesty pro sportovní účely celková délka vodních cest měří 304 km.

## 4 DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

Jak uvádí Eisler, Kunst a Orava (2011, s. 7) „*doprava patří mezi činnosti, se kterými se seznámí každý člověk. Při cestách do školy, učebního poměru, později při jízdách za prací a za ostatními známými a potřebami a za jejich uspokojením. Ve většině případů využívá jedince dopravu zajišťovanou buď dopravním podnikem, nebo vlastním dopravním prostředkem. Kromě přemísťování osob zajišťuje doprava přepravu surovin, materiálů a polotovary do výrobních podniků a vyrobených produktů do konečné nebo výrobní spotřeby*“. Činnost dopravy tudíž zasahuje nejen cestující, přepravce a dopravce, ale také nepřímých účastníků těchto procesů, které tvoří populace, územní celky a stát. Za nesplnitelný úkol je považováno uspokojení potřeb všech účastníků dopravy, a to pro jejich protichůdnost i v případě dostatečných zdrojů a prostředků. Proto je rozhodování v dopravě a o dopravě výsledkem chtěného s možným.

V Evropské unii sílící dopravní proudy podněcuje volný pohyb osob a zboží. Vzniklé toky jsou zejména převáděné dálniční sítí a vedou k dopravnímu přetížení a zácpám. V nákladní dopravě se vyskytuje její velká složka, která ovšem není nezbytná a je pouhým důsledkem neblahých logistických strategií, jež vedou k přepravám zboží na velké vzdálenosti bez objektivních důvodů. Do začátku hospodářské recese probíhající v prvním desetiletí našeho století byl růst mobility osob i zboží trendem vyspělých ekonomik. Nejrychleji rostla mobilita zboží, předběhla i růst HDP a mobilitu osob založenou na individuálním motorismu (Zelený a kol., 2017, s. VIII Předmluva).

Dále Zelený a kol. (2017, s. 5) tvrdí, že klíčová úloha dopravní infrastruktury formována sítěmi dopravních cest a dopravních prostředků, spočívá v tzv. logistické, komunikační infrastruktuře. Infrastruktura prochází vývojovými cykly. Historická posloupnost střídání těchto cyklů je charakteristická pro země, jež prošly stadiem průmyslového vývoje. V cyklech je zachováno pořadí:

- říční infrastruktura
- železniční infrastruktura
- silniční infrastruktura
- letecká.

Dopravní systémy ve fázi útlumu se obnovují velmi obtížně, východiskem je restrukturalizace nebo vhodná kombinace. Vývoj dopravní infrastruktury je možné charakterizovat čtyřmi obdobími, které se označují termínem **logistická revoluce**:

- **první období** probíhalo mezi 11. až 16. stoletím; na vrcholu byla říční a pobřežní infrastruktura, jež umožňovala propojení severní Evropy se střeozemní oblastí, kam spadají Benátky, Janov, Brémy, Lübeck a Bergen;
- **druhé období** se nachází v časovém úseku mezi 16. až 18. stoletím; rozvoj zde znamenala námořní plavba na otevřeném moři, jenž spojil Evropu s pobřežím Afriky, Indie a Asii, kde vznikla nová hospodářská centra jako Lisabon, Antverpy, Amsterdam a Londýn;
- **třetí období** zahrnuje 19. století a polovinu 20. století; dominantní roli v dopravě převzala železnice, i když stále probíhala doprava po moři i řece; došlo k propojení Evropy se Severní Amerikou;
- **čtvrté období** se začalo rozvíjet od poloviny 20. století; vyznačuje se všeoborovou infrastrukturou s nejlivnějším postavením silniční a letecké dopravy a stále rostoucí rolí motorismu a automobilismu ve společnosti (Zelený a kol., 2017, s. 5-6).

Tento výrok potvrzuje Kathleen M. Reilly (2014, s. 18), když uvádí, že až do začátku 20. století lidé využívali k přemístění koňské povozy. A po vynálezu automobilu začalo městem jezdit čím dál více lidí. Na ulicích se musel dávat velký pozor, neboť bez dopravních předpisů musel každý spoléhat sám na sebe.

## 4.1 Legislativa

Legislativní rámec zabývající se oblastí dopravy je velmi rozsáhlý, vybrala jsem tudíž jen některé zákony, vyhlášky a nařízení vlády týkající se tohoto tématu. Legislativa v jednotlivých kategoriích dopravní infrastruktury upravuje samostatně silniční, železniční, letecká a vodní dopravu.

### 4.1.1 Silniční doprava

- *Zákon č. 111/1994 Sb.*, o silniční dopravě definuje předpoklady provozování silniční dopravy silničními motorovými vozidly prováděné pro vlastní a cizí potřeby za účelem podnikání. Zákon se nevztahuje na provozování silniční dopravy pro soukromé potřeby fyzické osoby (Česko, 1994).
- *Zákon č. 13/1997 Sb.*, o pozemních komunikacích upravuje kategorizaci pozemních komunikací, jejich stavbu a ochranu, podmínky užívání, práva a povinnosti vlastníků a uživatelů pozemních komunikací a výkon státní správy v tomto úseku (ČESKO, 1997).

- *Zákon č. 12/1997 Sb.*, o bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích vykonává Ministerstvo vnitra a Policie České republiky (Česko, 1997).
- *Zákon č. 361/2000 Sb.*, o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů upravuje práva a povinnosti účastníků provozu na pozemních komunikacích. Upravuje a řídí provoz na pozemních komunikacích, řidičská oprávnění a řidičské průkazy a vymezuje působnost a pravomoc orgánů státní správy a Policie České republiky (Česko, 1997).
- *Zákon č. 56/2001 Sb.*, o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla) ve znění zákona č. 307/1999 Sb. upravuje registraci vozidel, kontroly technického stavu vozidel v provozu a jejich práva a povinnosti, technické požadavky na provoz silničních vozidel, práva a povinnosti vlastníků a provozovatelů vozidel. Zákon se nevztahuje na vojenská vozidla (Česko, 2001).

#### 4.1.2 Železniční doprava

- *Zákon č. 266/1994 Sb.*, o dráhách zpracovává příslušné předpisy Evropské unie a upravuje podmínky pro stavbu a provozování drah, upravuje výkon státní správy a státního dozoru ve věcech drah železničních, tramvajových, trolejbusových a lanových. Zákon se nevztahuje na dráhy důlní, průmyslové a přenosné (Česko, 1994).
- *Zákon č. 319/2016 Sb.*, kterým se mění zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony (Česko, 2016).
- *Vyhláška MZV č. 8/1985 Sb.* o Úmluvě o mezinárodní železniční přepravě (COTIF), ve znění pozdějších předpisů, která nabyla účinnosti od 01.05.1985. Definuje poslání Organizace pro vytvoření jednotného právního řádu pro přepravu cestujících, zavazadel a zboží v přímé mezinárodní přepravě po železnicích mezi členskými státy. Pracovními jazyky Organizace jsou němčina a francouzština (Česko, 1985).

#### 4.1.3 Letecká doprava

- *Zákon č. 49/1997 Sb.*, o civilním letectví zpracovává příslušné předpisy Evropské unie a upravuje podmínky stavby a provozování letadla, podmínky pro zřizování,

provozování a osvědčování způsobilosti letišť, pro využívání vzdušného prostoru, dále rozsah a podmínky výkonu státní správy (Česko, 1997).

- *Vyhláška MD č. 410/2006 Sb.*, o ochraně civilního letectví před protiprávními činy definuje obsahové náležitosti a strukturu bezpečnostního programu letiště a bezpečnostního programu poskytovatele letových provozních služeb, obsah a formu zkoušky (Česko, 2006).
- *Vyhláška MD č. 466/2006 Sb.*, o bezpečnostní letové normě stanoví pravidla pro určení maximální doby ve službě, doby letové služby, doby letu, minimální požadavky na odpočinek včetně odpočinku při překračování více časových pásem (Česko, 2006).

#### 4.1.4 Vodní doprava

- *Zákon č. 114/1995 Sb.*, o vnitrozemské plavbě, ve znění pozdějších předpisů vymezuje vodní cesty a jejich správu, podmínky provozování plavidel na vnitrozemských vodních cestách a pravidla plavebního provozu (Česko, 1995).
- *Vyhláška MD č. 222/1995 Sb.*, o vodních cestách, plavebním provozu v přístavech, společné havárii a dopravě nebezpečných věcí, ve znění pozdějších předpisů stanovuje třídy pro vodní cesty a určuje největší plavidla vhodná pro bezpečný a plynulý provoz v dané třídě (Česko, 1995).
- *Zákon č. 254/2001 Sb.*, o vodách a o změně některých zákonů (zákon o vodách), ve znění pozdějších předpisů definuje jak chránit povrchové a podzemní vody, stanovuje podmínky pro hospodárné využívání vodních zdrojů a pro zachování i zlepšení jakosti povrchových a podzemních vod, pomáhá vytvořit podmínky pro snižování nepříznivých účinků povodní a sucha (Česko, 2001).
- *Sdělení MZV č. 163/1999 Sb.* O sjednání Evropské dohody o hlavních vnitrozemských vodních cestách mezinárodního významu, tzv. Dohoda AGN (Česko, 1999).



## 5 DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA VE MĚSTECH ČESKÉ REPUBLIKY

Dopravní sektor tvoří jeden z ústředních sektorů národního hospodářství, který ovlivňuje v podstatě všechny oblasti veřejné i soukromé existence a podnikatelské sféry. Po finanční stránce, patří sektor dopravy do nákladných. Přece ale se jedná o odvětví, které přispívá do veřejných rozpočtů nemalými příjmy. Pro zvyšování konkurenceschopnosti naší země je potřebné o dopravní infrastrukturu pečovat. Pokud se potíže v dopravě neřeší, může to mít vliv na vznik velkých přímých i nepřímých celospolečenských ztrát. Pro činnost celého systému dopravní infrastruktury jsou nevyhnutelné oblasti financovány z veřejných zdrojů a nelze je separovat od odvětví, která jsou z hlediska financí samostatné a od veřejných rozpočtů očištěny z důvodu tvorby nedílného celku z jednotlivých segmentů. Podobně jako Dopravní politika pro léta 2005 – 2013 je i Dopravní politika ČR pro období 2014 – 2020 s perspektivou do roku 2050 založena na tzv. dopravněpolitickém cyklu charakterizující věčný proces (Dopravní politika ČR pro období 2014 – 2020 s výhledem do roku 2050, ©2019).

Eisler, Kunst a Orava (2011, s. 237) uvádí, že cílem dopravní politiky České republiky je trvale zachovatelná doprava. Vystává problém v omezeném množství půdy, i přesto že se pomocí moderních technologií daří dosáhnout poklesu emisí.

Ačkoliv je Česká republika považována za klidnou destinaci, z příjezdového turistického ruchu zahraničních návštěvníků nedokázala dosud vytěžit maximum. Ústřední pohnutkou příjezdu zahraničních návštěvníků jsou na prvním místě nákupy a na druhém dovolená (v Praze ji stráví více než 60 % turistů). Návštěvníci většinou přijíždí na krátký pobyt a zavítají pouze na jedno místo, do jiných krajů zavítají ojedinelé. Největší podíl zahraničních turistů v ČR častokrát představují obyvatelé sousedních států a zvolí k tomu individuální variantu. Díky cestovnímu ruchu je k dispozici přehled dopravní infrastruktury sloužící k mezinárodní přepravě osob, kdy nejvíce návštěvníků České republiky využilo hraniční přechody německé, poté následovaly přechody slovenské, polské a rakouské (Zelený a kol., 2017, s. IX Předmluva).

Zelený a kol. (2017, s. XII Předmluva) dále uvádí, že komplikace dopravní obsluhy velkých měst se shromažďují v centrech a ve vztazích center a předměstí, která představují rychleji rostoucí problém. Prvním tvůrcem těžkostí je prostorová izolace bydlišť od pracovišť, která vytváří tzv. primární cesty typické pro osobní dopravu pro přemístění do za-

městnání a škol. Tyto cesty jsou časově vázány na začátek a konec pracovní doby. Atraktivita center je označována jako druhý původce. Zde se dá mluvit o závislosti výkonné náplně území a rozměru dopravní vybavenosti. Tzv. sekundární cesty jsou cesty za nákupy, službami, kulturou, zábavou, administrativou, apod. a vyskytují se u osobní dopravy. Cesty sekundární jsou rozčleněné v průběhu celého dne a převládají nad těmi primárními. V současné době ve vývoji měst zaujímá dominantní pozici suburbanizace spojená:

- se změnou způsobu života vyšších sociálních vrstev, tíhnoucí k bydlení v rodinných domech, s mobilitou založenou na individuálním automobilismu;
- s výstavbou nákupních a zábavních center na „zelené louce“, často soustředěných do tzv. obchodních parků
- s výstavbou logistický center.

## 5.1 Dopravní situace ve vybraných městech České republiky

Město Kroměříž má rozlohu 50,97 km<sup>2</sup> a k 1. 1. 2019 činil počet obyvatel 28 873.

Vybrala jsem pro srovnání město s nejbližším počtem obyvatel a podobnou rozlohou. Je to město Vsetín rozkládající se na ploše 57,6 km<sup>2</sup> se 26 088 obyvateli (Místopisy, 2019). Další město jsem vybrala, z mého pohledu, typologicky podobné Kroměříži. Je to Uherské Hradiště, které mi Kroměříž připomíná díky početným historickým stavbám, rozlehlému náměstí s kašnou a mariánským morovým sloupem, a také díky jeho členitosti na menší části. Obě zmíněná města se nachází ve Zlínském kraji.

### 5.1.1 Vsetín

Není-li uvedeno jinak, následující část práce čerpá ze Strategického plánu rozvoje města Vsetín pro období 2016-2023. Město Vsetín se nachází ve Zlínském kraji, taktéž jako město Kroměříž. Tato dvě města jsou od sebe vzdálena 58,1 km, bráno po silnici 4915 (Mapsgoogle, 2019). Město Vsetín disponuje silniční, drážní a cyklistickou dopravou. Usilovně se angažuje ve zpracování a obstarání financí pro adekvátní silniční síť. Mezi preference města zajisté patří dokončení důležité spojnice silnice I/57 Vsetína a Valašského Meziříčí a její následné přidružení na dálnice D48 a D49, dále vystavět jednotlivé úseky silnic. Radnice se v oblasti automobilové a cyklistické dopravy zasazuje o dobrou spojitost města s blízkým okolím a rovněž o postačující dopravní síť bezprostředně ve městě. K informacím potřebným pro rozvoj dopravní infrastruktury si radnice nechala vypracovat analytické dopravní studie, které zkoumají parkovací plochy, ulic s jedním směrem, cyk-

lotrasy, prodloužení hlavního průtahu centrem Vsetína, bezbariérové trasy či dopravní obslužnost průmyslových areálů. V dlouholetém návrhu figuruje zbudování příčky, která by se postarala o dopravu kamionů a nákladních aut z areálu podniku TES Vsetín (Vsetín - doprava, 2019).

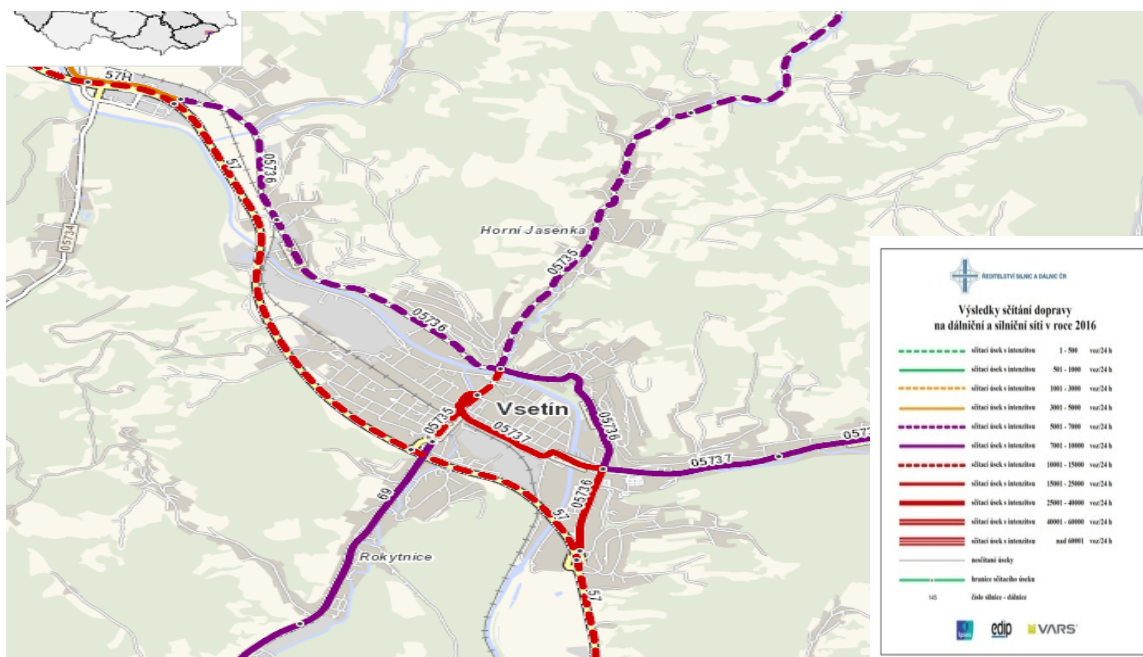
**Silniční síť** města Vsetína mají následující kostru v podobě:

- silnice I/57 Valašské Meziříčí – Vsetín – slovenská hranice ve směru sever - jih,
- silnice I/69 Vizovice – Vsetín v západním směru,
- silnice II/487 Vsetín – Velké Karlovice – slovenská hranice ve východním směru,
- silnice III/05736 procházející městem Vsetín.

Na tuto základní kostru se připojuje síť silnic III. třídy vedoucích přes centrum města. Zmíněné silnice mají převážně dva pruhy, s výjimkou jednoho krátkého úseku silnice I/57. Dopravní infrastruktura města Vsetína působí ustáleně, a to včetně nadřazených sítí dopravní infrastruktury.

Ve Vsetíně jsou dvě **železniční tratě**, a to:

- trať číslo 280, která se pyšní nadregionálním významem na trase Hranice na Moravě – Vsetín – slovenská hranice,
- trať číslo 282 regionálního významu v trase Vsetín – Velké Karlovice.



Obrázek 1 Intenzita dopravy podle Celostátního sčítání dopravy města Vsetín pro rok 2016 (Zdroj: Ředitelství silnic a dálnic, ©2017)

Rozvojové otázky, které pomáhají utvářet podobu silniční a železniční kostry města Vsetína, znějí:

- oslabená dopravní dostupnost města Vsetína v porovnání s podobnými městy České republiky,
- nedostatečná dopravní prostupnost území města,
- vysoké zatížení silniční dopravou zastavěné oblasti města Vsetína s nežádoucími účinky na kvalitu rezidenční úlohy, jistotu dopravy a na fyzický stav silnic,
- velká nutnost zvýšení přepravní rychlosti obou železničních cest na základu jejich modernizace v souvislosti ekonomického, sociálního i environmentálního významu.

Fyzický stav silnic a chodníků ve město Vsetín se dá považovat za obvyklé úskalí silniční sítě.

Dispozice města Vsetín podporuje dobré předpoklady pro **cyklodopravu** a **cykloturistiku**. Územím města prochází páteřní cyklostezky a cyklotrasy regionu v podobě:

- cyklostezky Bečva v trase Velké Karlovice – Vsetín – Valašské Meziříčí,
- cyklotrasy Beskydsko-Karpatská magistrála v trase Břeclav – Vsetín – Český Těšín,
- značených cyklistických okruhů v členitých oblastech vsetínského regionu.

Pro zvyšování konkurenceschopnosti dopravy pro cyklisty v rámci udržitelnosti se jeví jako potřebné řešení otázky nedokončené sítě cyklostezek na území města Vsetína (např. cyklostezky v jižním směru v trase Vsetín – Valašská Polanka, v západním směru v trase Vsetín – Liptál, propojovací cyklostezky na území vlastního města).

Problematika dopravy je v případě města Vsetína řešena koncepčně. Za problémové je nutné stanovit především hustě obydlené, respektive hustě využívané lokality sídlišť a městského centra. Jako velký nedostatek je považován malý počet parkovacích míst. Zatímco ve středu města je tato otázka řešena částečně, za naléhavou situaci lze označit zvláště stav na sídlišťích města, například Sychrov, Jasenka a Luh. Deficit parkovacích stání je zde odhadován přibližně kolem 4 500 míst. Při řešení těchto problémů je zapotřebí brát v úvahu i další úhly pohledu, jako je zábor zeleně či zúžení průjezdního profilu ulic.

V souvislosti na výše uvedené rozvojové nedostatky lze za hlavní oblasti intervencí týkající se dopravy se spojitostí k území města Vsetína považovat:

- podporu realizace propojení silnic R48 a R49,

- výstavbu přeložky silnice I/57 Vsetín – Semetín – Bystřička (2. stavba) a přípravu studie přeložky silnice I/57 Vsetín – Ústí – Valašská Polanka,
- úprava křížení silnic I/69 a I/57 – „I/69 Vsetín, rampa Mostecká“,
- řešení závad na dopravním skeletu města – stavební úpravy mostu Pionýrů (č. 05735-1), silnice III/05736, stavební úpravy podjezdu na ulici Jiráskova (tzv. „Myší díra“), silnice a okružní křižovatka Generála Klapálka, ulice Nádražní a další
- obnova pozemních komunikací ve vlastnictví města, - řešení přednádražního prostoru v návaznosti na rekonstrukci železničních tratí číslo 280 (úsek Horní Lideč – Hranice na Moravě) a 282 – multimodální terminál kombinované dopravy, autobusové nádraží a zázemí (záchytné parkoviště, napojení na cyklo dopravu, taxi), moderní informační systémy, podchod Lapač – Rokytnice,
- modernizaci autobusových zastávek a obnovu vozového parku veřejné dopravy s důrazem na environmentální a sociální aspekty problematiky,
- rozšiřování sítě cyklostezek a cyklotras na území města s vazbami na regionální síť, a to včetně doprovodné infrastruktury,
- koncepční přístup k řešení problémů dopravy v klidu s preferencí řešení minimalizujících zásahy do městské zeleně (např. výstavba parkovacích domů).

(Strategický plán rozvoje města Vsetína pro období 2016-2023, 2015, s. 55-58).

### 5.1.2 Uherské Hradiště

Město je součástí Zlínského kraje a na západě a severozápadě sousedí s Kroměřížskem. Od města Kroměříž je vzdáleno 38,5 km na trase po silnicích 55 a 367. Správní území města, rozdělené do 6 katastrálních území, zabírá rozlohu 21,3 km<sup>2</sup> s 25 068 obyvateli k 1. 1. 2019 (Mistopisy, 2019). Město Uherské Hradiště tvoří 7 částí: samotné Uherské Hradiště a šest přilehlých sídel Jarošov, Mařatice, Míkovice, Rybárny, Sady, Vésy a Míkovice.

Uherské Hradiště je město s bohatou historií, na jeho území byla v roce 1990 vyhlášena městská památková zóna. V roce 2011 město získalo prestižní titul „Historické město“. Bylo založeno v roce 1257 českým králem Přemyslem Otakarem II. jako pohraniční pevnost. Funkce pevnosti byla zrušena v roce 1782, avšak hradby začaly uvolňovat prostor stavebnímu rozvoji města až od čtyřicátých let 19. století (Uherské Hradiště - historie, 2019).

Město Uherské Hradiště od roku 2017 pořádá tematická veřejná fóra. V minulém roce na pořádaném fóru řešila otázka udržitelné dopravy.

Jak město uvádí v Programu rozvoje města Uherské Hradiště do roku 2030, zajištění kvalitní hromadné dopravy a vybudování husté sítě cyklistických stezek snížily poptávku po individuální automobilové dopravě. Došlo ke snížení zatížení středu města dopravou díky výstavbě systému záchytných parkovišť, rozvoji cyklostezek, zlepšení podmínek pro pěší dopravu a dopravní obslužnosti území hromadnou dopravou.

Uherské Hradiště si klade jako realizační cíle rozvojové oblasti doprava a infrastruktura následující:

- dobudovat a zkvalitnit infrastrukturu pro cyklistickou a pěší dopravu,
- podpořit rozvoj elektromobility a jiných alternativních pohonů,
- zvýšit využití lodní a letecké dopravy,
- zklidnit dopravu v lokalitách s převládající bytovou zástavbou,
- najít udržitelné řešení parkování ve městě.

Uherské Hradiště leží na důležité křižovatce podstatných dopravních tras procházejících městem, nebo jeho blízkým okolím v severojižním i západovýchodním směrem:

- I/55 spojující Olomouc až Břeclav a napojuje na dálnici D2 Bratislava – Brno,
- I/50, která je pokračováním dálnice D1 z Prahy do Trenčína, kde se napojuje na slovenskou dálnici Bratislava – Žilina. Komunikace je zařazena do sítě evropských silnic s mezinárodním provozem kategorie E.

**Komunikace funkční skupiny A** – rychlostní komunikace – se na území města nevyskytují. **Komunikace funkční skupiny B** – průtahy silnic I., II. a III. jsou zde zastoupeny všechny. Síť místních komunikací IV. třídy, **funkční skupina D**, v Uherském Hradišti je zastoupena obytnými a pěšími zónami v centru města, samostatnými stezkami pro chodce, stezkami pro cyklisty, chodníky a ostatními komunikacemi nepřístupnými provozu silničních motorových vozidel.

Nejvyšší intenzita dopravy je na průtazích městem v úseku ulic Velehradská třída a Třída maršála Malinovského, kdy za 24 hodin projede až 21 tisíc vozidel.

Uherskohradišťskou aglomerací rovněž křižují tři železniční tratě, z toho dvě mezinárodní:

- č. 330 Přerov – Břeclav, po které je umožněna jízda vysokorychlostních vlakových souprav,
- č. 340 Brno – Uherské Hradiště,
- č. 341 Uherské Hradiště – Bylnice, odkud pokračuje do Trenčianské Teplé.

**Železnice** hraje významnou roli v dojížděcí za prací, do škol a za službami, protože Uherské Hradiště je po železnici velmi dobře dostupné. Územím sídelní aglomerace, přes Staré Město u Uherského Hradiště, prochází větev B. IV. Transevropského multimodálního dopravního koridoru v trase: Katovice – Vídeň.

V těsné blízkosti města se nachází neveřejné **mezinárodní letiště** Kunovice – hlavní letiště Zlínského kraje. Dvoulíetrová betonová vzletová a přistávací dráha, radionavigační systém a další infrastruktura a vybavení umožňuje provoz všech typů dopravních letadel.

Uherské Hradiště a jeho okolí má svou polohou v rovinatém území podél řeky Moravy velmi dobré podmínky pro **cyklistickou dopravu**. Přes Uherské Hradiště jsou vedeny dálkové koridory nadregionálních a regionálních tras:

- nadregionální trasa č. 47 Olomouc – Hodonín, která vede přes Kroměříž,
- regionální trasa č. 5055 Uherské Hradiště – Zlín,
- regionální trasa č. 5049 Uherské Hradiště – Pitín,
- regionální trasa Vinařská stezka Uherskohradišťská.

Hlavní prioritou dalšího rozvoje cyklistické sítě na území města je dobudování následujících úseků:

- Mojmír (propojení železničního mostu přes řeku Moravu s korunou hráze, ulice Za Alejí a propojení ulice Husova s areálem uherskohradišťské nemocnice),
- Sady – Východ (propojení místní části sady se sídlištěm Východ),
- Vésky – Malinovského (propojení místních částí Vésky a Sady a jejich napojení na hlavní dopravní tepnu města),
- Mařatice – Mistřice (propojení přes vrch Rovnina).

Navzájem s budováním liniové infrastruktury je třeba předložit plán pro klidné odstavení kol, nejvíce tam, kde se dá předpokládat poptávka, tzn. dopravní terminály a místa cílů obecně (služby, úřady, školy, sportovní zařízení, apod.). Zejména kapacita zařízení pro dlouhodobé odstavení jízdních kol (po dobu pracovní doby, vyučování, přes noc), např.

systemy Bike and Ride (úschovné prostory, boxy, parkovací věže, atd.) nevyhovuje stávající poptávce (Program rozvoje města Uherské Hradiště do roku 2030, 2019, s. 52-56).



## 6 DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA VE MĚSTECH EVROPY

Celosvětový hledisko považuje dopravní sektor za jeden z nejrychleji se rozvíjejících hospodářských oborů s velkým smyslem pro ekonomiky jednotlivých států, ale i s velkým úderem na životní prostředí. Globální vzestup osobní dopravy začátkem 21. století byl hbitější než růst nákladní dopravy. Převážná úkoly osobní dopravy se za 10 let zvýšily okolo o třetinu. Nákladní doprava se za stejně trvající etapu narostla přibližně o 15 %. Na zvýšení osobní dopravy v celosvětovém rozměru se účastnila nejvýrazněji individuální automobilová a letecká doprava. Tato situace byla podobná v ČR i v EU. Hodnoty jednotlivých druhů nákladní dopravy, co se týká přírůstku, byly vyrovnanější.

Česká republika se pyšní značně vysokou hustotou silniční a drážní sítě. Na 1 km<sup>2</sup> připadá 0,7 km silnic a 0,12 km železnic. Česká republika má v porovnání s Evropskou unií průměrnou hustotu silnic. Německo má více než dvojnásobek silnic, Japonsko až pětinašobek. Síť dálnic a rychlostních silnic se začala krok za krokem rozšiřovat po roce 1990, kdy se začala stupňovat mohutnost silniční dopravy. V roce 2005 dálnice zajišťovaly asi 12 % dopravního výkonu, přičemž délka dálnic je pouze cca 1 % celkové délky silniční sítě. Oproti tomu hustota železnic v České republice patří mezi nejvyšší na světě. Železniční síť se v uplynulých 20 letech neprodlužovala, ovšem zlepšovala se její kvalita. Počátek 21. století byl doprovázen rekonstrukcí tehdejších tratí na železniční koridory, které poskytují významně rychlejší dopravu po železnici ve srovnání s prvotními dráhami. Nedá se opomenout kvapné přibývání cyklostezek, díky tomu se cyklistika pozvolna stává nejen sportem, ale i druhem dopravy (Vítejte na zemi, ©2013).

Charakteristickým rysem pro dopravní infrastrukturu zemí, jež postoupily fáze průmyslového vývoje, je historické uspořádání nadřazenosti ve střídání infrastruktur v posloupnosti:

- říční infrastruktura
- železniční infrastruktura
- silniční infrastruktura
- letecká infrastruktura (Zelení a kol., 2017, s. 5).

### 6.1 Komparace s evropskými městy

Evropa je propojena sítí silnic, letišť, železničních tratí, vnitrozemských vodních cest, vnitrozemských a námořních přístavů. Toto propojení se nazývá transevropská dopravní síť (TEN-T), která je bez započtení vedlejších silnic a železničních tratí formována 136 700

km silnic, více než 138 000 km železničních tras a 23 506 km vnitrozemských vodních cest. V roce 2013 cestování obyvatel EU činilo téměř 12 850 km na osobu – z toho více než 70 % cest bylo uskutečněno automobilem, při porovnání s rokem 2000 je to zobrazuje zvýšení o 5 %. Leteckou dopravu v EU roku 2014 využilo zhruba 879 milionů cestujících, kdy jen letiště Heathrow v Londýně si zvolilo 73 milionů cestujících. Bezmála 3,8 miliardy tun zboží bylo naloženo a vynaloženo v přístavech EU, přístav Rotterdam zrealizoval 10 % těchto činností (Evropská agentura pro životní prostředí, 2016).

Kroměříž se dle hodnocení CNN začlenila mezi 11 úžasných míst v České republice, kam stojí za to zavítat (město Kroměříž, 2018).

Světově známá a respektovaná nezávislá vzdělávací instituce National Geographic Society propagovala v roce 2018 kroměřížský Arcibiskupský zámek a zahrady zapsané na seznamu UNESCO. Město je díky zahradám přirovnáváno k francouzské Versailles. Kroměřížský zámek a zahrady často ve filmech suplují Versailles, Petrohrad nebo Kodaň. Kroměříž se může pyšnit i 6 partnerskými městy, kterými jsou: Chateaudun ve Francii, Nitra a Ružomberok na Slovensku, Krems an der Donau v Rakousku, Piekary Slaskie v Polsku a Ramnicu Valcea v Rumunsku (město Kroměříž, ©2019).

Pro své srovnání využijí partnerské město Nitra a provedu i srovnání s již zmíněnými českými městy. Při popisu dopravní infrastruktury vycházím z Územního plánu města Nitra.

### 6.1.1 Nitra

V městě, ve kterém historie sahá do roku 828, na rozloze 100,45 km<sup>2</sup> má svůj domov na 79 125 obyvatel, počítáno k 2.1.2018 (Nitalive, © 2017). Od Kroměříže je město vzdáleno zhruba 182 km, bráno po silnici E75. (Mapsgoogle). Následující text vychází z Územního plánu města Nitra ve znění změn a doplňků.

**Silniční síť** v Nitře vytváří důležité rozcestí silnic I., II. a III. třídy. Propojení Bratislavy a středního Slovenska prostřednictvím nosné a strategické trasy představuje sjednocení silnic I/51(Trnava - Nitra) a I/65 (Nitra - Banská Bystrica). Dnes, když ještě není dobudována dálniční síť na Slovensku, je tato trasa v převážné míře využívána i pro silniční propojení mezi východním a západním Slovenskem.

Návrh systému komunikací přes město Nitra vytváří ideální podmínky pro budoucí přesměrování tranzitních jízd mimo zastavěný městský okruh, tak aby bylo možné postupně snižovat nepříznivé dopady dopravy na městské území.

V současnosti se mezi hlavní priority řadí především dobudování dálniční sítě a modernizace komunikací zařazených do mezinárodní evropské sítě.

**Železniční doprava** na území města má výrazné nižší využití v oblasti osobní přepravy jako silniční doprava. Výkonnost a nabídka železniční přepravy pro obsluhu města je velmi malá až nedostatečná. Na území města se nacházejí jednokolejné, neelektrifikované tratě, které mají svůj uzlový bod v stanici Nitra - Lužianky:

- trať č. 140: Šurany - Prievidza,
- trať č. 141: Leopoldov – Kozárovce.

Z hlediska rozvojových možností územní plán rezervuje koridor pro umístění nové železniční trati v propojení Nitra - Trnovec nad Váhom. Tímto připojením by Nitra získala významné a rychlé připojení, zejména ve vztahu k Bratislavě a železniční doprava by měla lepší možnosti konkurence vůči autobusové hromadné dopravě v tomto propojení.

**Letecký provoz** na území města Nitra je zastoupen letištěm v městské části Janíkovce. Letiště má statut s využitím dopravního letiště pro malý mezinárodní letecký styk. V posledních letech narůstá zájem hlavně o soukromou osobní leteckou přepravu na úrovni malých letadel s kapacitou 4 – 6 osob. Technické vybavení letiště ve vztahu ke svému významu je nedostatečné. Pro zlepšení provozní kvality letiště a jeho zapojení do dopravních systémů města je žádoucí:

- rozšiřovat činnost letiště v oblasti osobní přepravy i sportovní a agrotechnické činnosti,
- řešit zapojení letiště do silniční sítě s návazností na síť státních silnic I. a II. třídy a rychlostní regionální komunikace z hlediska jeho optimální přístupnosti,
- koordinovat rozvoj stavebních aktivit v městské části Janíkovce tak, aby nevznikly prostorové a objektové bariéry pro rozvoj provozu letiště.

V současnosti se řeka Nitra z hlediska **lodní dopravy** nevyužívá, poskytuje pouze rekreační způsob využití. Nepředpokládá se rozvoj hospodářské dopravy na řece Nitře, což znamená, že nejsou předepisovány podjezdny výšky nad hladinou řeky pro případnou plavbu hospodářských plavidel jakéhokoliv druhu. Počítá se pouze se sportovním a turistickým využitím řeky v jejím úseku na území města Nitra.

**Cyklistická doprava** na území města Nitra nemá rozvinutou tradici. Uvažuje se o rozvoji podmínek cyklistické dopravy v městských částech. Předpokládá se využití cyklistické dopravy jako:

- účelové - cílové dopravy pro dosažitelnost zařízení vybavenosti a práce,
- rozptylové dopravy zaměřené na rekreační pohyb v lokálním městském a obytném prostředí,
- cykloturistiky na místní a regionální úrovni (Územní plán města Nitra ve znění změn a doplňků, ©2019).

## 7 STRATEGICKÉ PLÁNOVÁNÍ

Jak uvádí Marada a kol. (2010, s. 11), doprava patří k nejdynamičtěji se rozvíjejícím oborům lidské činnosti a roste i její význam v každodenním životě obyvatel. Podle Ježka a kol. (2015, s. 56-58) se o strategickém plánování měst a obcí v České republice hovořilo až po politických a společenských změnách roku 1989. Kdy počátek 90. let přinesl společnosti variantu decentralizace a řada kompetencí byla převedena na lokální úroveň, tudíž města a obce přestaly být nástrojem uplatňování státní moci, získaly zpět svou právní subjektivitu, majetek, se kterým mohly hospodařit a celkově se o svůj hospodářský, ale i prostorový, sociální či kulturní rozvoj starat samostatně.

Každý zainteresovaný občan se chvílemi zamyslí nad možnostmi dalšího směřování „jeho“ města. Myšlenky směřování mohou tvořit různé obrazy, např. od malých, nekonkrétních na zlepšení životního prostoru na sídlištích, přes jasnější návrhy na vedení cyklostezek, revitalizaci parků a veřejných ploch až po velké rozvojové vize v podobě logistických center, průmyslových zón, kulturních a společenských objektů nebo výzkumných parků. Před samotnou přípravou a realizací záměrů sloužících k rozvoji je zapotřebí zrealizovat patřičné tvorby strategických dokumentů, jež ve svém důsledku napomohou vedení měst v rozhodování o prioritách a směřování investičních prostředků, kterých má každé město vždy nedostatek. Do základních dokumentů zaobírajícími se zaměřením rozvoje města spadá tradičně územně plánovací dokumentace. Tato dokumentace svou účastí již nikoho nepřekvapí. Neboť ze zákona je povinnost obcí i měst vytvářet územní plány (Ministerstvo vnitra ČR, ©2019).

Jak zmiňuje Zelený a kol. (2017, s. 78) *„růst dopravního sektoru vede nejen k tlakům na kapacitu dopravních sítí, ale má i širší dopad na okolí a prostředí ovlivněné dopravou. Požadavky na dopravní kapacity a služby mají dlouhodobě rostoucí trend; možným externím důsledkům lze čelit pouze racionálními opatřeními na jednotlivých úrovních plánů rozvoje.“*

Jednoduchým vysvětlením podstaty územního plánování je dohoda všech, kteří na území žijí, využívají ho či ho mají v plánu využívat. Dohody probíhají na úrovni území kontinentu, státu, krajů, aglomerací až po území obcí a jejich stavebních pozemků. Je nezbytné ve všech úrovních plánovacího procesu integrovat sociální, ekonomické, environmentální a fyzicko-technické aspekty (Bártová a Růžička, 2008, s. 26).

Podle Šárky Kročové (2014, s. 4) vzhledem k malé rozloze naší země je nezbytně důležité dbát na ochranu nezastavěného území, neboť na těchto plochách je možné rozmísťovat stavby dopravní a technické infrastruktury, také stavby sloužící k ochraně krajiny před přírodními nebezpečnostmi a těžit nerosty. Územní plánování by se mělo tudíž provádět ve veřejném zájmu za účelem ochrany krajiny a udržení souladu veřejných a soukromých zájmů ať v zastavěných či nezastavěných prostorech.

Vztaženo na město Kroměříž je plán udržitelné městské mobility strategický dokument určený k uspokojování potřeb mobility osob ve městě s údělem kvalitnějšího života. Jedná se o návrh dopravní politiky města, jehož výsledkem je seznam opatření naplňující vize a strategické cíle plánu. Tento projekt má za cíl zformovat mobilitu, která ovlivní celé město, jeho atmosféru, prostor i přitažlivost a bude se orientovat na rozvoj daného území. Síla strategického dokumentu tkví v jeho systematičnosti, pečlivé analýze situace, objektivním stanovení cílů a přípravě provázaných opatření na základě společné vize. Za zásadní strategii lze brát projednávání s odbornou i laickou veřejností, podnikatelskou sférou a dalšími subjekty včetně dotčených odborů magistrátu dle zpracované komunikační strategie. Hlavním cílem plánu je zabezpečení lepší kvality života. K tomu slouží opatření zajišťující změny nabídky dopravních možností, která umožní lepší přístup do práce, ke klíčovým destinacím a službám udržitelným způsobem. Předpokladem daných opatření by mělo být vybudování lepší bezpečnosti dopravy a přepravy osob i zboží, dále snížení znečištění ovzduší, hluku, spotřeby energií. V neposlední řadě přínos v podobě posílení atraktivity a kvality městského prostředí a území především ve prospěch občanů (Plán mobility města Kroměříž – Dopravní strategie, © 2019).

Strategické plánování se v České republice aplikuje od 90. let minulého století, ale svůj počátek mělo již v 70. letech 20. století ve Spojených státech amerických. Legislativní rámec strategického plánování se nachází v zákonu č. 128/2000 Sb. o obcích a v zákonu č. 248/2000 Sb. o podpoře regionálního rozvoje. Strategický plán při dokonalých podmínkách určuje způsob územního rozvoje a představuje také i jiný rámec pro zadání územního plánu, který následně uskutečňuje cíle strategického plánování v obecnější rovině. Oproti nástrojům územního plánování není v České republice obsah strategického plánu formulován v žádné legislativě (Strategický plán města Kroměříž, 2013, s. 9).

## **II. PRAKTICKÁ ČÁST**

## 8 SOCIOEKONOMICKÁ ANALÝZA

V první kapitole praktické části bakalářské práce nejdříve věnuji pozornost charakteristice města Kroměříže, která zahrnuje analýzu socioekonomické situace města. Konkrétními popisovanými faktory jsou poloha města, skladba obyvatelstva, vzdělání, trh práce a s tím související ekonomická struktura, zdravotní péče, v neposlední řadě kultura a cestovní ruch. Celý tento bod čerpá informace ze strategických plánů města z roku 2010, není-li uvedeno jinak.

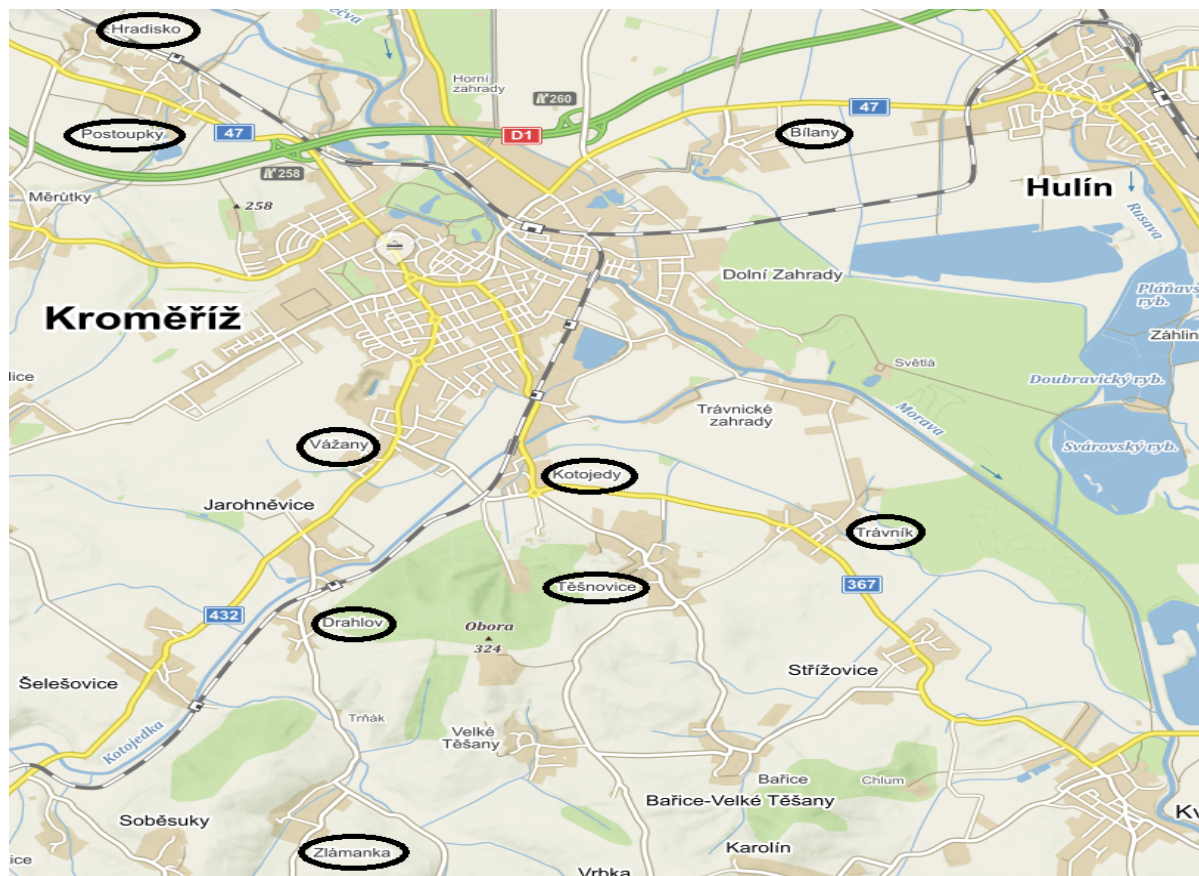
### 8.1 Geografická poloha

Geografická poloha města plní důležitou funkci v oblasti dopravní infrastruktury, neboť reliéf ovlivňuje možnost vzniku jednotlivých druhů dopravy. Čím jsou lepší krajinné podmínky pro dopravní infrastrukturu, tím více je podpořen potenciál jejího využití.

Město Kroměříž vzniklo a rozvíjelo se v místě s výhodnou geografickou polohou a příznivými přírodními podmínkami na nížinné ploše břehů toku řeky Moravy. Již v pravěku byla oblast obydlena. Na začátku 12. století vlastnili původní tržní osadu s výhodnou polohou na křižovatce obchodních cest olomoučtí biskupové. Roku 1260 došlo k povýšení z pouhé slovanské vsi na město. Město Kroměříž leží v jižní části Hornomoravského úvalu, krajina zde přechází z oblasti rovin Hané v málo výrazné pahorkatiny Chřiby a Hostýnské vrchy.

Soudobá Kroměříž zabírá plochu 5 098 hektarů. Město samotné je vystavěno na 1 770 hektarech, zbylou část území představují předměstské části, někdejší přílehlé zemědělské vsi Vážany, Kotojedy, Bílany, Těšnovice, Trávník, Postoupky, Hradisko, Drahlav a Zlámanka. Integrované obce jsou vyznačeny na obrázku 2. Komunikace těchto sjednocených a přidružených obcí se paprskovitě připojují na okružní cesty města kolem jeho historického jádra. Kroměříž je okresním městem, pod které spadá 79 obcí. Pyšní se také označením obec s rozšířenou působností s pověřeným obecním úřadem a v tomto ohledu pod ni spadá 46 obcí.





Obrázek 2 Kroměříž a přilehlé obce (Zdroj: vlastní zpracování dle portálu Mapy.cz)

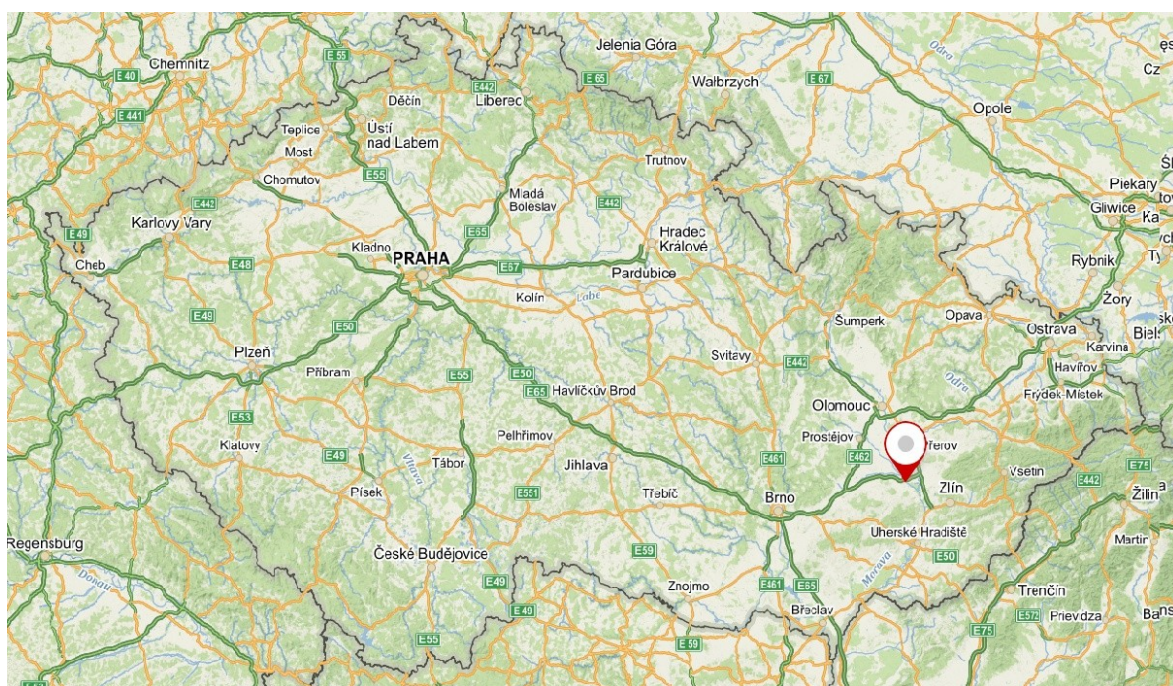
V Kroměříži a jejím okolí se nachází také několik menších přehrad, rybníků a bagráků, které vznikly důsledkem těžby štěrku. Převážná část těchto vodních ploch najde uplatnění při rekreaci.

Město náleží z hlediska klimatu do oblasti s teplým suchým podnebím rovin a pahorkatin s velmi dlouhým létem, které je velmi teplé a suché. Přechodné období je velmi krátké s teplým jarem a podzimem. Zima je krátká, mírně teplá a suchá.

Blízkost řeky Moravy s sebou nese riziko výskytu povodní. Po zkušenostech s mnoha ničivými záplavami v období let 1880 – 1907 byla ve městě a okolí realizována rozsáhlá protipovodňová opatření. Tok Moravy byl napříměn a kolem řeky byl vystavěn systém ochranných hrází. Vzniklá opatření však neodolala intenzitě povodní roku 1997, kdy byla zaplavena část města. Podle údajů ČHMÚ městem prošla třistaletá voda.

Město Kroměříž je centrem s neregionálním významem v oblasti kultury, školství, soudnictví a zdravotnictví, dále významnou památkovou rezervací s památkami světového významu.

Město Kroměříž zaujímá příznivou polohu v blízkosti severojižní osy spojující Balt s Jadránem, která povzbuzuje její mezinárodní vztahy. Dopomohla k tomu dostavba navazujícího úseku dálnice D1 z Vyškova do Zlína s odbočením na Přerov a Ostravu, která situaci polohy města mimo celostátní vztahy změnila. Historicky je město přitahováno k Olomouci, novodobě však tíhne k průmyslovému městu Zlín, kromě toho má i nezanedbatelné vztahy k Brnu. V nejbližším okolí má Kroměříž sklon ke sloučení s Hulínem, Chropyní, případně Kojetínem. Z hlediska vyskytujících se úvah pracovních i podnikatelských aktivit směřuje Kroměříž ke zlínské aglomerace. Tento pás vazeb se táhne od Kroměříže přes Otrokovice po Uherské Hradiště. Územím prochází 542 km silnic, včetně dálnice D1. Hlavním železničním uzlem území je pak 5 km vzdálená obec Hulín, kudy prochází mezinárodní trať Budapešť – Břeclav, Přerov – Bohumín – Varšava (Strategický plán města Kroměříže Aktualizace na léta 2010-2020, 2010, s. 8-12).



Obrázek 3 Poloha Kroměříže v rámci České republiky (Zdroj: Mapy.cz)

## 8.2 Obyvatelstvo

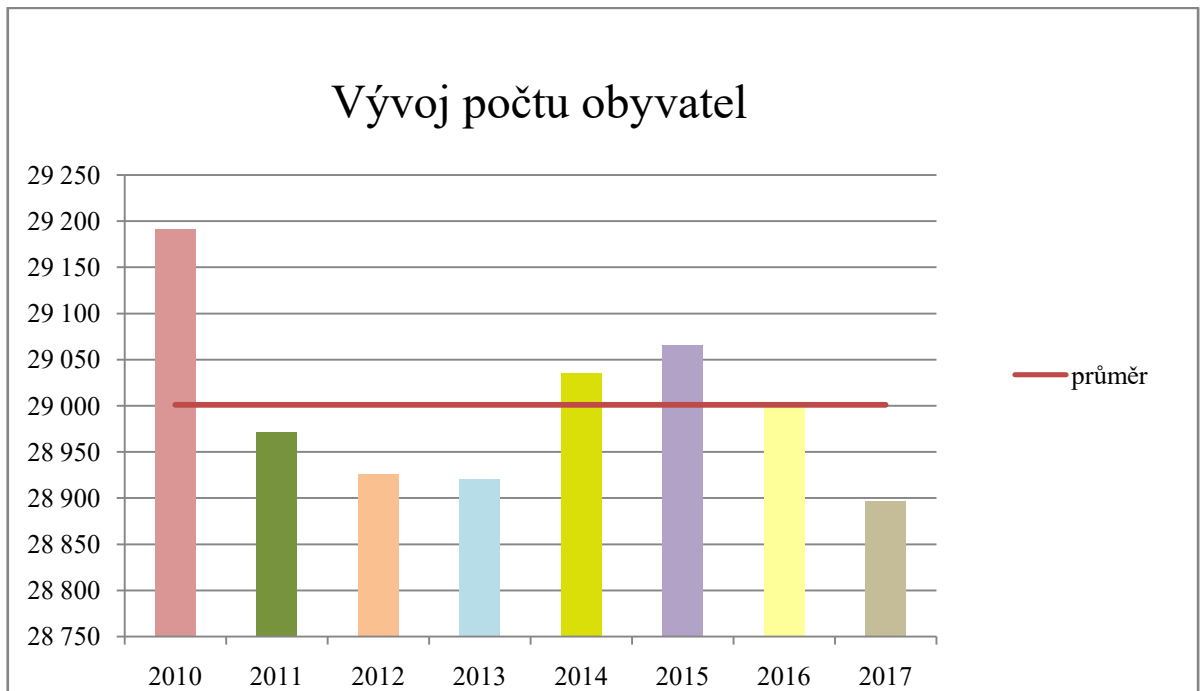
Obyvatelstvo je nedílnou součástí každé obce, tvoří vlastně jednu z podmínek pro její vznik. Jak již bylo zmíněno, dopravní infrastruktura pomáhá obyvatelům města v rámci přemísťování se do zaměstnání, škol, zdravotnických zařízení a za kulturou. Poměry obyvatelstva odráží prosperitu města. Jako faktor ovlivňující ekonomický růst města zajisté působí i na rozvoj dopravní infrastruktury.

V této části práci jsem informace čerpala z dat Českého statistického úřadu. Zkoumala jsem demografickou situaci v městě Kroměříži, jejímž největším problémem je depopulační tendence, která je však patrná v celé České republice. Tento fakt potvrzuje nízká porodnost doprovázena nízkým podílem obyvatel v předproduktivním věku díky podílů růstu rodin s jedním dítětem, popřípadě bezdětných mladých párů. Počet obyvatel by tak měl v budoucnu stagnovat a poté klesat. Stav obyvatelstva bezprostředně odráží prosperitu města a je také jedním z důležitých faktorů, který ovlivňuje budoucí ekonomický růst. Nejvíce trvale bydlících obyvatel měla Kroměříž jako celek v polovině 90. let 20. století.

*Tabulka 1 Počet a věkové složení obyvatel v Kroměříži (Zdroj: vlastní zpracování podle dat z ČSÚ)*

Rok	Počet obyvatel celkem	v tom podle pohlaví		v tom ve věku (let)			Průměrný věk
		muži	ženy	0-14	15-64	65 a více	
2010	29 191	13 841	15 350	3 782	20 341	5 068	42,2
2011	28 971	13 752	15 219	3 849	19 917	5 205	42,6
2012	28 926	13 694	15 232	3 938	19 592	5 396	42,8
2013	28 921	13 702	15 219	4 016	19 372	5 533	42,9
2014	29 035	13 723	15 312	4 115	19 217	5 703	43,1
2015	29 066	13 757	15 309	4 203	19 022	5 841	43,3
2016	29 002	13 745	15 257	4 236	18 769	5 997	43,4
2017	28 897	13 725	15 172	4 238	18 517	6 142	43,7

Průměr počtu obyvatel v posledních 8 letech činí 29 001 obyvatel. Můžeme se všimnout, že nad vypočteným průměrem bylo obyvatelstvo v letech 2010; 2014; 2015 a 2016. I když z grafu to není patrné, v roce 2016 byl počet obyvatel nad průměrem o pouhého jednoho obyvatele.



Obrázek 4 Graf počtu obyvatel (Zdroj: vlastní zpracování podle dat z ČSÚ)

Tabulka 2 Jak se změnilo zastoupení obyvatelstva v produktivním a postproduktivním věku (Zdroj: vlastní zpracování dle dat z ČSÚ)

Rok	Věk	
	15-64	65 a více
2010	20 341	5 068
2011	19 917	5 205
2012	19 592	5 396
2013	19 372	5 533
2014	19 217	5 703
2015	19 022	5 841
2016	18 769	5 997
2017	18 517	6 142

Zde jsem srovnávala rok 2017 a 2010, aby bylo patrné, jak se vývoj změn projevil v horizontu 8 let. Je patrné, že v roce 2017 bylo o 12 375 produktivních občanů více než postproduktivních a v roce 2010 to bylo o 15 273 více. Můžeme si všimnout, že rozdíl mezi těmito čísly je 2 898, což vypovídá tomu, že počet obyvatel produktivního věku se rok od roku snižuje, zatímco občanů důchodového věku přibývá. Město se dlouhodobě potýká s úbytkem obyvatel a stárnutím stálých občanů. Tento trend se očekává i v příštích letech. Největší nárůst zaznamenal rok 2010, který byl dán kladným migračním saldem. Když už zmiňuji rok 2010, doplním, že v tuto dobu přirozený pohyb vykazoval nulu, tzn. že počet narozených byl stejný jako počet zemřelých.

Závěrem bych ráda dodala, že v Kroměříži působí pozvolné stárnutí obyvatelstva. Průměrný věk se za 8 let zvýšil o 1,5 roku. V rámci celkové struktury lze vyčíst, že roste předproduktivní složka obyvatel a zároveň roste i počet hybatel odcházejících do důchodu, což má za následek snižování počtu obyvatel v produktivním věku. Stěhování mladých lidí a absolventů do větších měst je neblahým trendem. Nicméně velká skupina obyvatel jezdí za prací do Brna, Olomouce, Zlína, ale pořád mají Kroměříži za domov, kde se dobře bydlí i díky historickému jádru s tradicí oproti například industriálnímu Zlínu. Městu v tomto pomáhá dobudovaná dálnice. Nebylo by špatné přemýšlet o zřízení VŠ. Mladí by se tak po SŠ ještě zdrželi ve městě a mohli by si najít zaměstnání v rámci spolupráce firem a VŠ. Město by se mělo snažit nalákat investory a podnikatele. Také by mohlo pomoci, kdyby našlo vhodné pozemky pro vybudování menší průmyslové zóny, protože v rámci své uzavřené zástavby, nemá pozemky na vybudování velkého průmyslového centra. Město splňuje veškeré nároky na příjemné bydlení. Nechybí zde dostatek služeb, možnost aktivního trávení volného času a uspokojivé životní podmínky. To, společně s možností pracovat a vzdělávat se i mimo město v dojezdových zónách, zvyšuje jeho atraktivitu (Česká republika: počet a věkové složení obyvatel, 2019).

### 8.3 Vzdělání

Dopravní infrastruktura Kroměříže umožňuje přepravu žáků, studentů i pedagogů do školských zařízení ve městě. Hraje podstatnou roli pro obyvatele vzdálenějších míst s variantou využití silnice, železniční dráhy či v teplých měsících cyklostezky. Nesmíme opomenout i místní občany, kteří mají šanci využít k přepravě také cyklostezky nebo silnice pro osobní i hromadnou dopravu.

Vzdělanost obyvatelstva zaujímá důležité postavení v následujícím uplatnění jednotlivců v osobním a profesním životě. Rysy vzdělání přispívající k tvorbě a fixaci systému kvalit jednotlivce působí na celé rodiny, skupiny a obrazně i městskou komunitu jako celek. Významnou pozici v poklesu množství sociálně vyloučených osob má hodnotné, správně zaměřené a patřičné vzdělání zaměřené v souladu s požadavky současného trhu práce. To všechno kromě toho usměrňuje i míru kriminality, zesiluje právní vědomí obyvatel a podporuje jejich aktivní postoj ke zdraví, vlastnímu, cizímu i veřejnému majetku. Vzdělání má taktéž bezprostřední dopad na následnou ekonomickou činnost obyvatelstva (Strategický plán města Kroměříže Aktualizace na léta 2010-2020, 2010, s. 17).

Školství v Kroměříži má bohatou tradici. Žáci a studenti tvoří významnou skupinu obyvatel. Město nabízí zájemcům o vzdělání 10 základní škol, z nichž jedna je zřízená církví, dále 6 speciálních škol a 2 základní umělecké školy. Je zde zřízeno i 12 mateřských škol. Studentům středních škol je nabídnuta široká škála všeobecných i odborných vzdělávacích oborů. Mezi 11 kroměřížských středních škol patří 2 gymnázia a 7 odborných škol. Pro zájemce vysokoškolských studijních programů jsou k dispozici detašovaná pracoviště dvou vysokých škol. Je to Univerzita Tomáše Bati – Fakulta technologická a Evropský polytechnický institut, s.r.o. – kampus Kroměříž. Obě vysoké školy poskytují výuku v bakalářských studijních programech. Během školního roku školáci a studenti, jejichž počet se pohybuje okolo 9 000, zastupují v Kroměříži téměř jednu třetinu obyvatel. O Kroměříži se hovoří jako o městě s podstatným nadregionálním i celorepublikovým významem v oblasti vzdělávání (Strategický plán města Kroměříže Aktualizace na léta 2010-2020, 2010, s. 24-26).

## 8.4 Ekonomická struktura

Město potřebuje samozřejmě odpovídající dopravní infrastrukturu i v ekonomické struktuře, neboť převážná většina zaměstnanců různých organizací dopravu využívá k dostání se do zaměstnání, nebo dokonce tvoří druh jejich činnosti výkonu práce. Doprava podporuje vývoj ekonomické vybavenosti a je pro ni důležitá.

V rámci ekonomické struktury je to právě zemědělská oblast, která formuje město Kroměříž a jeho okolí. Odvětví průmyslu zde představuje oblast strojírenství a elektrotechniky. Rozmach současné ekonomické struktury vystihuje prudký nárůst živnostenského podnikání. V podnikání dominují drobné živnosti formující strukturu obchodu a služeb, díky které se snáze reaguje na potřeby obyvatel. Ekonomický profil města Kroměříže vytvářejí

velké firmy. Z 93 podniků, které se ve městě nacházejí, jich má v samotné Kroměříži sídlo 73. Podniky se zabývají stavebnictvím – 16 z nich, potravinářským průmyslem – 4, elektrotechnikou – 3, nábytkářstvím – 3, chemickou a plastikářskou výrobou – 2 firmy. Další firmy mají podnikatelkou činnost zaměřenou na různé výrobní, obchodní, poradenské a dalšími obory. K celkovému počtu firem přispívají i 4 podnikající školy. V Kroměříži působí také 9 bank a spořitelen a stejný počet pojišťoven. I přes toto si město zachovalo charakter historického správního centra, města kulturních památek, duchovní kultury, umění a vzdělanosti (Strategický plán města Kroměříže Aktualizace na léta 2010-2020, 2010, s. 42).

*Tabulka 3 Přehled největších zaměstnavatelů ve městě Kroměříži (Zdroj: vlastní zpracování, 2019)*

Název zaměstnavatele	Odvětví	Počet zaměstnanců
Psychiatrická léčebna v Kroměříži	zdravotnictví	767
Kroměřížská nemocnice a.s.	zdravotnictví	741
Plastika a.s.	průmyslové zpracování plastů	560
Školy a školská zařízení zřizovaná městem Kroměříž	školství	448
Město Kroměříž	veřejná správa a samospráva	259
Vodovody a kanalizace Kroměříž, a.s.	výroba a rozvod vody	223
AEV spol. s.r.o.	vývoj a výroba elektroniky pro automobily, letadla, průmysl a osvětlovací techniku	200
KRODOS BUS a.s.	autobusová dopravní společnost	200
SYNER Morava, a.s.	stavebnictví	140
Kroměřížské technické služby, s.r.o.	poskytování technických služeb, údržba zeleně a re-kultivace	116
Zemědělský výzkumný ústav Kroměříž, s.r.o.	zemědělský výzkum, šlechtění, poradenství	80
Biopas, spol. s.r.o.	svoz a likvidace komunálních a separovaných odpadů	45

## 8.5 Zdravotnictví

Zdravotnické služby vyhledávají a využívají jak obyvatelé města, tak i jeho okolí. Většina z nich k dostání do zdravotnických zařízení užívá dopravní prostředky, ať již kvůli zdravotnímu stavu nebo vzdálenosti. Dopravní cesty využívající i samotní pracovníci zdravot-

nických služeb, např. zaměstnanci záchranné služby. Z tohoto důvodu je nutné mít dopravní infrastrukturu na kvalitní úrovni, aby nedošlo k ohrožení zdravotního stavu či života pacientů i záchranářů.

V Kroměříži zajišťuje jak sociální tak i zdravotnickou péči postačující počet specializovaných institucí. Služby využívají občané města a také obyvatelé velké části kroměřížského okresu. Zdravotní služby zabezpečuje primárně Kroměřížská nemocnice, a. s. s 18 specializovanými odděleními, Psychiatrická léčebna Kroměříži s 21 specializovanými odděleními a Zdravotnická záchranná služba Zlínského kraje. Do soukromého sektoru náleží převážná část ordinací odborných lékařů a lékáren.

*Tabulka 4 Přehled zdravotnických služeb v Kroměříži (Zdroj: vlastní zpracování, 2019)*

Ambulantní zařízení	53
Lékařská a zubní pohotovost	4
Léčebna pro dlouhodobě nemocné	1
Nemocnice	1
Odborné léčebné ústavy	2
Okresní zdravotní ústav	1
Ordinace praktického lékaře pro děti	5
Ordinace praktického lékaře pro dospělé	18
Ordinace lékaře specialisty	51
Ordinace praktického zubního lékaře	31
Ordinace odborného ženského lékaře	8
Středisko záchranné služby	1
Transfuzní stanice	1
Zařízení lékárenské péče	12

Město Kroměříž obětuje mnohé roky bedlivou všímavost ve zpřístupňování objektů obyvatelům trpícím zdravotním znevýhodněním a přičiňuje se o to, aby se Kroměříž stala „městem bez bariér“. Tato vize je naplňována při přestavbách a rekonstrukcích veřejných bu-



dov, kde je zdůrazněn přístup pro všechny občany bez rozdílu (Strategický plán města Kroměříže Aktualizace na léta 2010-2020, 2010, s. 31-32).

Kroměříž se obecně označuje jako spádová oblast zdravotní péče, neboť je charakteristická pro své poskytování zdravotních služeb pro širokou veřejnost pomocí nemocnice, která je jediná v celém okrese. V nemocnici se pacientům dostane odpovídající základní zdravotní péče. Navštěvování obyvatel z okolí se dá očekávat díky poskytování specializovaných služeb na jednotlivých odděleních.

## 8.6 Kultura a cestovní ruch

Dopravní infrastruktura a cestovní ruch patří k sobě. Stav a kvalita dopravních cest buduje image města a jeho atraktivitu pro turisty. Město by zajisté mělo dbát o co nejlepší pověst v rámci dopravy v této oblasti, která je klíčová pro mnoho podnikatelů. Pokud bude infrastruktura města zastaralá či v chátrajícím stavu, mnoho návštěvníků do něj nezavítá a tudíž nebudou ani finanční zdroje na revitalizaci dopravní infrastruktury.

Dojíždka za cestovním ruchem a kulturou je na rozdíl od dojíždky do škol nebo do zaměstnání nahodilá. Podle informací pocházejících z Městského úřadu Kroměříž, odboru kultury a cestovního ruchu, v roce 2017 navštívilo Kroměříž celkem 486 157 návštěvníků. Důvodem jejich návštěvy byly kulturní památky. Za posledních deset let město navštívilo v průměru 143 tisíc návštěvníků, z toho více jak 10 tisíc cizinců. Město Kroměříž je hodno označení „Hanácké Atény“ díky své kultuře, umění a historickým památkám. Historické památky mají světový význam a v návaznosti s nimi byla Kroměříž roku 1997 vyhlášena nejkrásnějším historickým městem ČR. Za největší skvosty je považován Arcibiskupský zámek spolu s Podzámeckou zahradou a Květná zahrada. V prosinci 1998 proběhl jejich zápis na Seznam světového kulturního a přírodního dědictví UNESCO. Mimo jmenované památky jsou hojně navštěvované také Biskupská mincovna, kostel Blahoslavené Panny Marie, kostel sv. Mořice i Muzeum Kroměřížska. S cestovním ruchem souvisí rovněž sezónní zvýšení počtů turistů.

Kulturní vyžití závisí na historii města, četnosti kulturních památek a také činnosti kulturních institucí pořádající vybrané akce. Jejich přehled je zobrazen v tabulce 5. Návštěvníci Kroměříže se mají možnost zúčastnit nejrůznějších odborných a vědeckých konferencí, kongresů a jednání. Počátek tomuto druhu kultury dal Ústavodárný říšský sněm, který se konal již v roce 1848.

Tabulka 5 Přehled nejvýznamnějších kulturních událostí, které jsou v městě Kroměříži pořádány (Zdroj: Koncepce rozvoje cestovního ruchu ve městě Kroměříži)

Kulturní akce	Pořadatel	Stručná charakteristika
Velikonoční jarmark lidových řemesel	Město Kroměříž	ukázky lidových řemesel a prodej tradičních výrobků
Den dětí města Kroměříže	Město Kroměříž Dům kultury	zábavní program pro děti města Kroměříže
Den tance a jarmárek	Dům kultury	setkání tanečních klubů, kroužků a souborů města, prezentace výrobků místních škol
Promenádní koncerty	Dům kultury	koncerty pořádané každý čtvrtek v době prázdnin
FORFEST Czech Republic	Umělecká iniciativa Kroměříž	festival současného umění s duchovním zaměřením
Mezinárodní Festival Hudba v zahradách a zámku	Klub UNESCO Kroměříž, Art Collegium 2002	festival koncertů vážné hudby konaných v arcibiskupském zámku a zahradách
Krajské dožínky Zlínského kraje	Okresní agrární komora Kroměříž, Zlínský kraj, Město Kroměříž	tradiční velký svátek zemědělců doprovázený jarmarkem lidových řemesel
Kroměřížské hudební léto	Dům kultury	festival vážné hudby
Arsfilm amatérů Kroměříž	Dům kultury	mezinárodní soutěž neprofesionálního filmu a videotvorby
Seniorforum	Dům kultury	mezinárodní soutěž nekomerčních filmů

Vánoční jarmark a setkání pod Vánočním stromem	Město Kroměříž	tradiční vánoční akce a slavnosti na Velkém náměstí
Divadelní festival Ludmily Čápkové	Divadelní spolek Kroměříž	prezentace divadelních souborů, divadelní semináře
Pohádkové kroměřížské zahrady	Hortus Moraviae	divadelní představení pro děti v Podzámecké zahradě
Jazzový salon Kroměříž	JAZZ Club Kroměříž	živé večery představující hudebníky různých žánrů nejen z ČR

Jak vyplývá z tabulky, hlavním pořadatelem kulturních akcí je Dům kultury Kroměříž spolu s městem. Historie a tradice se zde ideálně propojuje s hudbou, divadlem, výtvarným uměním a všemi tvořivými aktivitami.

Hudební zvyklosti se v Hanáckých Athénách stále dodržují. Základy této tradici položil biskupský kapelník Pavel Josef Vejvanovský a dále ji rozvíjely pěvecké sbory Moravan, Pěvecké sdružení moravských učitelů a Moravští madrigalisté. Dnes sídlí v Kroměříži konzervatoř P. J. Vejvanovského a každoročně jsou tu pořádány významné hudební festivaly a přehlídky.

Kultura a cestovní ruch působí ve městě Kroměříži jako nedílný celek převážně proto, že kulturní akce se nejčastěji realizují v historických prostorách, nebo jsou v úzkém spojení s místními zvyky. Kromě označení „Hanácké Atény“ je pro Kroměříž typický název město „kulturního turismu“. Toto z města činí naprosto unikátní prostor nejen v rámci Zlínského kraje, ale celé střední Moravy. Strategický plán také formuloval nutnost řešení infrastruktury pro akce, které jsou v letní sezóně realizované v centru města a významně oživují celou městskou památkovou rezervaci, stejně jako rekonstrukci dalších prostor ve městě, současně s postupným řešením spolupráce jednotlivých subjektů, které jednotlivé prostory provozují.

Aby byl výčet kulturních míst ucelený, je potřeba dodat, že obyvatelé mohou navštěvovat také Knihovnu Kroměřížska, která slouží i jako studovna a kde si lze v klidu přečíst noviny, časopisy, zavítat do čtenářských a hudebních oddělení. Knihovnu jde využít pro uskutečnění působivých výstav, besed, koncertů a jiných zajímavostí. Dále za kulturou mohou

místní obyvatelé vyrazit do Kina Nadsklepí a do klubu Starý pivovar. Zde se párkrát ročně uskutečňují malé koncerty orchestrů, čtení rozsáhlých literárních pásem, výstavy a soutěže amatérských filmařů, apod.

Oblast infrastruktury v cestovním ruchu zaznamenala činnosti, kterým je dobré v následujících letech nutno věnovat zvýšenou pozornost. Turisté, kteří do města zavítají a nechtějí nebo nemají možnost investovat do ubytování se 4\*\*\*\* a více vyšší finanční obnos, se jednoduše nebytují a opouštějí město předčasně, i když nestihli, vše co měli v plánu. Město by se mělo zaměřit na vybudování kempu, případně cyklokempu (Strategický plán města Kroměříže Aktualizace na léta 2010-2020, 2010, s. 54-62).

## 9 ANALÝZA DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY V KROMĚŘÍŽI

Pokud není uvedeno jinak, v následující kapitole jsem čerpala informace ze strategického plánu města Kroměříže. V této kapitole jsem se zaměřila na dopravní obslužnost Kroměříže, respektive na její druhy dopravy, kterými jsou silniční, drážní, vodní, letecká a cyklistická doprava.

### 9.1 Strategický plán města Kroměříž v letech 2013-2023

Dokument města Kroměříž z roku 2008 je klíčový střednědobý plánovací spis, který směřuje následující vývoj města s cílem získat vyšší kvalitu života ve městě. Strategický plán označuje požadavky ve sledovaném území a určuje, jak bude daných cílů dosaženo. Tvoří jej tři části – analytická, návrhová a implementační. V analytické části je zpracován socio-ekonomický profil města.

V městě Kroměříži se vyskytují tyto obory dopravy:

- silniční
- drážní
- letecká
- vodní
- cyklistická

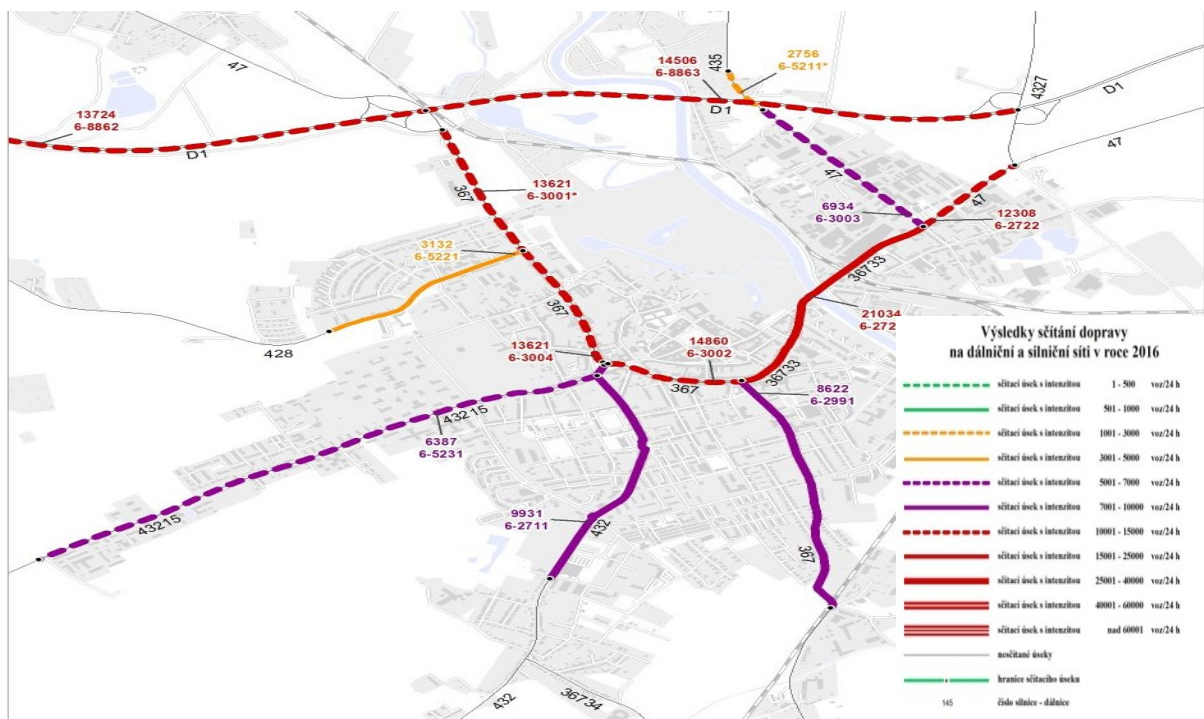
#### 9.1.1 Silniční doprava

Silniční infrastruktura je nejrozsáhlejší téma a její situace nabrala v posledních letech významné změny zásluhou dostavění dálnice D1. Trasa mezi Kroměříží a Vyškovem byla v září 2009 otevřena a Kroměříž v souvislosti s tím napojila na dálniční spoj Brno – Praha. V prosinci 2010 byl zprovozněn úsek Kroměříž-východ – Hulín dálnice D1 a navazující úsek Hulín – Skalka rychlostní silnice R55, čímž bylo významně zkvalitněno napojení Zlína a Zlínského kraje na dálniční síť. V červenci 2011 pak byla dokončena stavba Kroměříž-východ – Říkovice. Součástí stavby dálnice D1 je šest nových mostů a tzv. inundační mosty, které hrají významnou roli při povodních. Silniční síť v Kroměříži demonstruje obrázek 5. V tabulce 6 jsou zaznamenány dostupné typy silnic v dané oblasti i s jejich délkou.



V minulosti se Kroměříž i Zlínský zaobírali myšlenkou obchvatu Kroměříže, který měl zajistit napojení na dálnici D1 z jižního směru bez nutnosti průjezdu samotným městem. Plánovaný obchvat měl totiž vést přes biokoridor Bagrák a několik soukromých pozemků. Proti tomuto návrhu se vzedmula vlna kritiky. Nicméně návrhů na řešení vybudování obchvatu bylo více. Další projednávaná trasa obchvatu směřovala mimo toto území, avšak byla delší a kvůli tomu byla obava, že ji řidiči nebudou akceptovat a budou stále jezdit přes město.

Na obrázku 6 jsou označeny úseky silnic, kde došlo ke sčítání dopravy v roce 2016. Červenou barvou jsou vyznačeny komunikace, které jsou pravidelně plně vytížené projíždějícími auty. V případě Kroměříže je to komunikace R 47 spojující Kroměříž s Hulínem, navazující na dálnici a pokračující do centra města pod označením silnice s číslem 36733. Nejvytíženější část je mezi světelnou křižovatkou u Husova náměstí po křižovatku ulic Kaplanova a Hulínská. Důležitost této silnice je na místě, neboť umožňuje motoristům jedinou variantu průjezdu města. Stav dopravy představuje tabulka 7.



Obrázek 5 Intenzita dopravy podle Celostátního sčítání dopravy 2016 v Kroměříži a blízkém okolí (Zdroj: Ředitelství silnic a dálnic, ©2015)

Tabulka 7 Dopravní vytiženost na úseku silnice 36733 mezi Husovým náměstím a křižovatkou ulic Hulínská a Kaplanova v roce 2016 (Zdroj: vlastní zpracování dle portálu Ředitelství silnic a dálnic, ©2015)

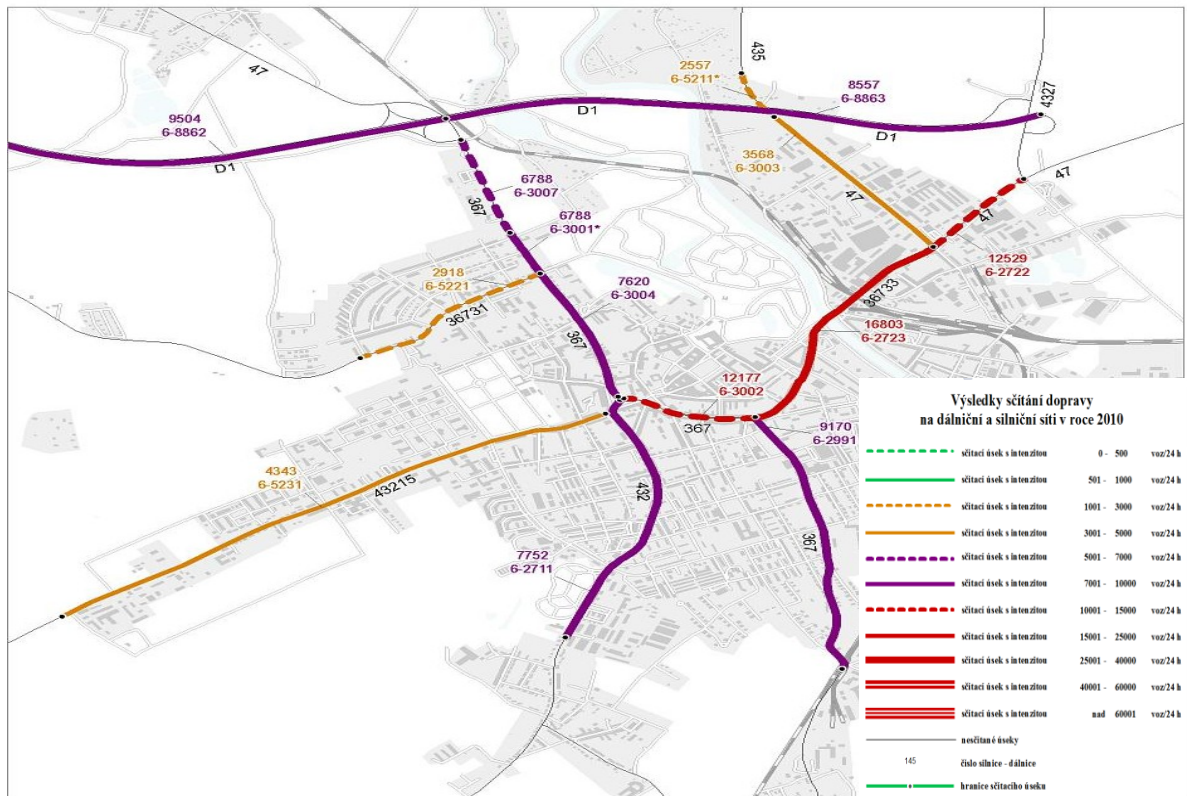
Roční průměr denních intenzit dopravy	Těžká motorová vozidla	Osobní a dodávková vozidla	Jednostopá motorová vozidla	Součet všech vozidel	cyklisté
Všechny dny	1 481	10 580	116	12 177	353
Pracovní dny (Po-Pá)	1 827	11 474	103	13 404	n.a.
Volné dny (mimo svátky)	618	8 345	148	9 111	n.a.

Ve středu města na úseku silnice č. 367 mezi světelnou křižovatkou u Husova náměstí a náměstím Míru pak dosahuje doprava těchto intenzit. Situaci zobrazuje tabulka 8.

Tabulka 8 Dopravní vytiženost silnice č. 367 mezi Husovým náměstím a náměstím Míru, roku 2016 (Zdroj: vlastní zpracování dle portálu Ředitelství silnic a dálnic)

Roční průměr denních intenzit dopravy	Těžká motorová vozidla	Osobní a dodávková vozidla	Jednostopá motorová vozidla	Součet všech vozidel	Cyklisté
Všechny dny	2 286	18 677	71	21 034	281
Pracovní dny (Po-Pá)	2 798	19 735	66	22 599	n.a.
Volné dny (mimo svátky)	1 006	16 032	83	17 121	n.a.





Obrázek 6 Intenzita dopravy podle celostátního sčítání dopravy 2010 v Kroměříži a blízkém okolí (Zdroj: Ředitelství silnic a dálnic, ©2015)

Při sčítání dopravy na dálničních úsecích Kroměříž-západ a Kroměříž-východ bylo zaznamenáno průměrně 9504, respektive 8557 vozidel za jeden den. V obou částech dálnice se jednalo zejména o automobily osobní a vozidla dodávková s přívěsem či bez, která v souhrnu tvořila cca 80 % vozidel. Druhým nejpočetnějším výskytem se pyšnila těžká motorová vozidla.

Tabulka 7 Srovnání počtu vozidel na jednotlivých měřených úsecích v Kroměříži v letech 2010 a 2016 (Zdroj: vlastní zpracování podle portálu Ředitelství silnic a dálnic, ©2015)

Č. úseku	Průměrný počet vozidel za den		Index změny
	2010	2016	
6-2711	7 752	9 931	128,1%
6-2722	12 529	12 308	98,2%
6-2723	16 803	21 034	125,2%
6-2991	9 170	8 622	94%

6-3001	6 788	13 621	200,7%
6-3002	12 177	14 860	122%
6-3003	3 568	6 934	194,3%
6-3004	7 620	13 621	178,8%
6-5211	2 557	2 756	107,8%
6-2221	2 918	3 132	107,3%
6-5231	4 393	6 387	145,4%
6-8862	9 504	13 724	144,4%
6-8863	8 557	14 506	169,5%

Srovnání obrázků 6 a 7 s tabulkou 9 poskytuje zjištění, jak se doprava měnila v období mezi roky 2010 až 2016. Z obrázků lze vyčíst, že oba úseky dálnic dosáhly v roce 2016 nárůstu projíždějících dopravních prostředků. Nejvyšší nárůst intenzity dopravy byl zaznamenán na silnici II/367 v úseku ulice Kojetínská, kde se časový index změnil bezmála jednou tolik. Nejvyšší míru nárůstu zaznamenala silnice 36733, kde projelo o 4 231 více vozidel za den v roce 2016, než tomu bylo v roce 2010. Tento úsek zůstává i nadále nevytíženější cestou města. Na silnici II/367 směrem na Kotojedy došlo k největšímu poklesu, o 548 dopravních prostředků.

### 9.1.2 Železniční doprava

Úloha železniční dopravy v Kroměříži je spíše dodatková. Polohu města v rámci sítě železnic v ČR zachycuje obrázek 8. Městem prochází dvě železniční tratě:

- trať č. 303 Kojetín – Kroměříž – Hulín – Valašské Meziříčí,
- trať č. 305 Zborovice – Kroměříž.

Trať č. 303 se napojuje v Kojetíně na trať č. 300, na které jezdí rychlíky mezi Brnem a Bohumínem a rovněž působí jako mezinárodní spojení Vídeň – Varšava.

Smysl jednokolejné tratě č. 305 je pouze lokální, protože organizuje výlučně příměstské spoje mezi Kroměříží a Zborovicemi, a to 8 vlaků ve všední dny v každém směru a o víkendu o 2 vlaky v každém směru méně. Podle jízdních časů je jasné, že se jedná o spoje

poskytující občanům nástup do zaměstnání a škol a odjezd zpět do místa bydliště. Tato trať je ztrátová, tudíž se uvažuje nad jejím možným zlikvidováním.

Půda města čítá hlavní železniční stanici, ve které zastavují různé druhy vlaků včetně rychlíků. Dále se na území nachází dvě železniční zastávky – Kroměříž-Oskol a Kotojedy.



Obrázek 7 Schéma železniční sítě a pozice Kroměříže v síti železniční dopravy (Zdroj: mapa.rychnovsky, 2019)

### 9.1.3 Vodní doprava

Důležitost vodní dopravy města Kroměříž je v cestování zanedbatelná. Doprava na řece Moravě v Kroměříži slouží jen k odpočinku a rekreaci. Posílení dopravy po vodě projektují dvě zásadní stavby. Jednou z nich je přístaviště v Kroměříži, které disponuje schopností rozvinout turismus pomocí jeho propojení s cyklostezkou i trasou podél Bařova kanálu. A druhým stěžejním projektem je vybudování plavení komory v Bělově, která by protáhla a splavnila Bařův kanál až do Kroměříže. Kanál má nyní délku zhruba 53 km a poskytuje sjezd na lodi z Otrokovice do Skalice na Slovensku.

### 9.1.4 Letecká doprava

Město Kroměříž se zabývá sportovně-rekreační leteckou dopravou. Její vliv na propojenost a dostupnost s okolím tedy není tak značný. V Kroměříži se nachází cvičné sportovní letiš-

tě, které je umístěno jihovýchodně od centra města. Na tomto letišti provozovaném Aeroklubem Kroměříž mohou vzlétat a přistávat letouny, vrtulníky, kluzáky a ultralehká letadla.

Pro vnitrostátní a mezinárodní lety je nejbližší letiště v Brně-Tuřanech, dále pak ve Vídni, Bratislavě a Praze. Kroměřížská nemocnice má na jedné ze střech svého areálu heliport pro přistávání vrtulníků letecké záchranné služby.

### 9.1.5 Cyklistická doprava

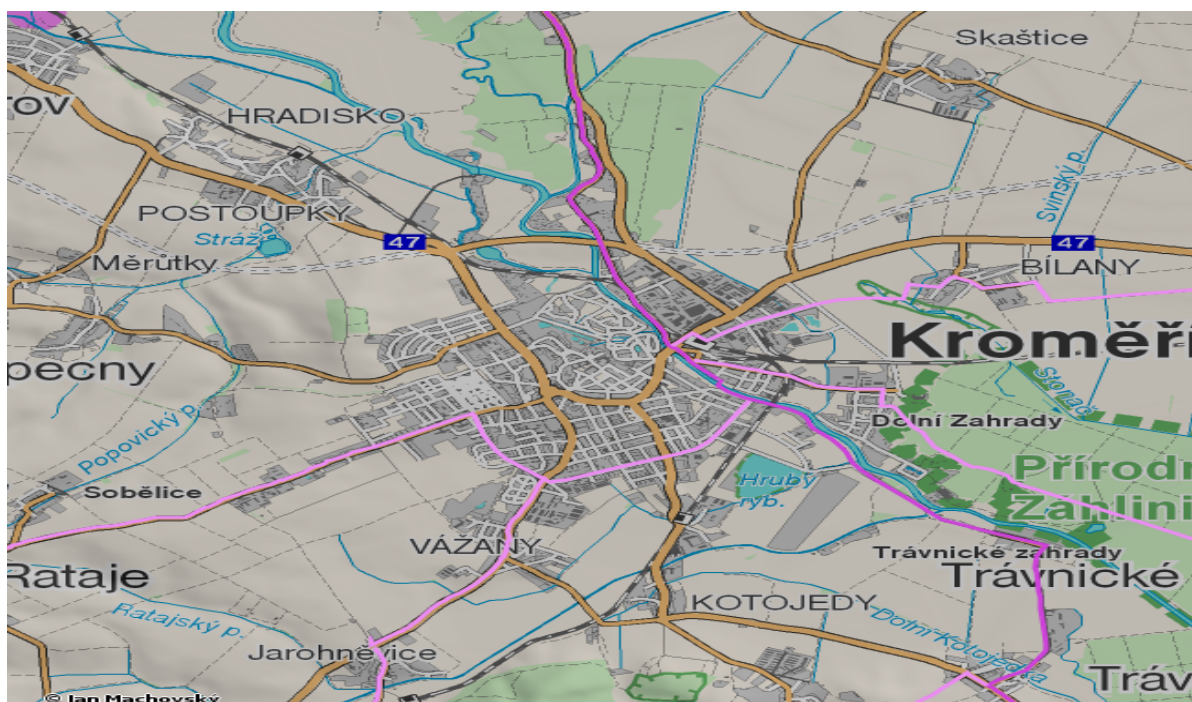
Cyklistická doprava je poměrně skromná z pohledu infrastruktury, je podporována městem díky drobnému negativnímu dopadu na životní prostředí a hlavně pozitivnímu vlivu na zdravotní stav uživatelů tohoto typu dopravy, také se vyznačuje nenáročnou pořizovací cenou pro uživatele, ve srovnání s automobilovou dopravou. Jedním velkým zádrhelem je ale bezpečnost cyklistů kvůli nepřítomnosti bezpečných tras účelové povahy. Například mezi Kroměříží a Zdounkami je možné jet pouze po silnici II/432.



Kroměříží prochází několik cyklistických tras, její páteří je regionální trasa R1, která je označována jako Moravská stezka. Vede západní částí Zlínského kraje ze severu na jih a je zakreslena pod značkou trasa č. 47. Dalším jejím názvem je trasa EuroVelo č. 9, protože je vedena z Polska a zaopatřuje vazby z Olomouckého kraje ve směru Bezměrov – Postoupky – Kroměříž – Kvasice – Napajedla – Staré Město – Uherské Hradiště – Uherský Ostroh, odkud se napojuje na Jihomoravský kraj a vede až na Slovensko. Tato trasa plní poslání rekreační a obslužné. Občané blízkého i širšího okolí Kroměříže ji využívají pro cesty do škol a do zaměstnání (Strategický plán města Kroměříž Aktualizace 2013-2023, 2013, s. 90-96).

Mezi podstatné cyklotrasy se řadí i trasa R3, která propojuje Kroměříž s městy Hulín, Holešov, Bystřice pod Hostýnem, Valašské Meziříčí a Rožnov pod Radhoštěm. Je vyznačena jako trasa č. 5033. Cesta se ve městě Koryčany napojuje k důležité regionální trase R1. Její terén je mírně zvlněný. Cyklostezka prochází převážně úsekem významově nižších cyklotras, taktéž využívá část cest podél řek Kotojedka, Rusava a návrhové cyklotrasy Bečva. Cyklostezky napomáhají v rozmachu zdravějšího životního stylu, k pravidelné dopravě na kole jakož dopravním prostředku, k rozkvětu turistiky a cestovního ruchu (Koncepte rozvoje cyklo dopravy na území zlínského kraje, 2004, s. 39-40). Tyto a další cyklotrasy procházející územím města Kroměříže jsou uvedeny v tabulce 10. Obrázek 9 zobrazuje situaci rozmístění cyklotras v Kroměříži a jejím blízkém okolí.

Tabulka 8 Seznam cyklotras Kroměříže (Zdroj: vlastní zpracování dle Mapového portálu Mapy.cz)

Číslo cyklotrasy	Průběh vedení cyklotrasy
47	Olomouc-Tovačov-Chropyně-Kroměříž-Otrokovice-Uherské Hradiště-Uherský Ostroh-Strážnice-Hodonín
5012	Kroměříž-Rataje-Zdounky-Strílky-Koryčany
5014	Kroměříž Trávník-Velké Těšany-Kudlovice-Staré Město u UH
5020	Kroměříž-Jarohněvice-Kostelany
5033	Kroměříž-Hulín-Holešov-Bystřice pod Hostýnem-Kelč-Hustopeče nad Bečvou



Cyklotrasy hlavní	
Cyklotrasy vedlejší	

Obrázek 8 Cyklotrasy procházející městem Kroměříž (Zdroj: Slovácko.cz)

## 10 SWOT ANALÝZA

Na základě zjištěných informací z charakteristiky socioekonomické analýzy města a rozhovoru s pracovníky z odboru rozvoje města na téma analýza dopravní obslužnosti byla zpracována SWOT analýza se zaměřením na dopravní infrastrukturu města Kroměříže. Po ní následuje závěrečná část bakalářské práce a v ní jsem se věnovala návrhu katalogu projektů na rozvoj dopravní infrastruktury v Kroměříži, jehož cílem je zlepšit dopravní situaci ve městě. Analýzu vyobrazuje tabulka 11. Vybrané jednotlivé body vnitřních znaků a vnějších účinků prostředí SWOT analýzy jsou rozebrány pod tabulkou.

Tabulka 9 SWOT analýza města Kroměříž (Zdroj: vlastní zpracování)

Silné stránky	Slabé stránky
<ul style="list-style-type: none"> <li>+ historické město s množstvím kulturních památek (atraktivita turismu)</li> <li>+ dobrá dopravní dostupnost</li> <li>+ zlepšující se bezbariérovost ulic, chodníků a přechodů pro chodce</li> <li>+ rozšiřující se síť cyklostezek a nemotorové dopravy</li> <li>+ existence civilního letiště ve městě</li> <li>+ dálniční spojení s klíčovými centry ekonomického rozvoje ČR i SR (Brno, Bratislava, Praha)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- nedostatek parkovacích ploch</li> <li>- jediný most přes řeku Moravu</li> <li>- špatná průjezdnost městem v dopravní špičce</li> <li>- zhoršující se stav komunikací na území města</li> <li>- absence jihovýchodního obchvatu</li> <li>- intenzivní provoz v centru města</li> <li>- dopady dopravy na životní prostředí (hluk, emise, vibrace)</li> <li>- stárnutí infrastruktury ve městě</li> <li>- nezájem veřejnosti o dění ve městě</li> </ul>
Příležitosti	Hrozby
<ul style="list-style-type: none"> <li>? rozvoj říční dopravy po Baťově kanálu</li> <li>? lepší dopravní dostupnost po napojení na dálnici</li> <li>? optimalizace systému veřejné dopravy v rámci Zlínského kraje</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>! ekonomická krize</li> <li>! brzda rozvoje průplavu Labe – Dunaj – Odra</li> <li>! neúspěšné čerpání dotací z EU</li> <li>! nedostatek finančních prostředků na</li> </ul>

<p>? podpora sítě cyklotras</p> <p>? využití financí z Evropských strukturálních fondů na rozvoj dopravy</p> <p>? přístup k silniční a železniční kapacitní dopravě (dálnice, železnice Vídeň – Varšava)</p> <p>? vybudování jižního dopravního okruhu a zlepšení prostupnosti města</p>	<p>rozvoj dopravní infrastruktury</p> <p>! zhoršování životního prostředí v důsledku emisí, prašnosti, hluku a zatížení komunikací</p>
--	--

Za důležitou **silnou stránku** v oblasti dopravní infrastruktury se dá považovat dálniční spojení s klíčovými ekonomickými středisky České a Slovenské republiky. Existující komunikace mezi nimi napomáhá k získání informací i poznatků, jak mají vypadat kvalitní a pro jejich uživatele lákavé a pohodlné jednotlivé druhy dopravních cest. Tato spolupráce jistě napomáhá růstu konkurenceschopnosti samotné Kroměříže oproti jiným městům, které tuto možnost nevyužívají. Uvnitř města také hraje velkou roli podrobování ulic, chodníků i přechodů bezbariérovému přístupu pro osoby se zdravotním znevýhodněním či rodiče s malými dětmi. Pohyb po takových komunikacích je snazší, rychlejší a bezpečnější. K pozitivní stránce města patří i rozšiřování sítě cyklostezek a podpora rozmachu nemotorové dopravy. Tento druh cestování přispívá k lepší zdravotní kondici a ke kvalitnímu životnímu prostředí, neboť nezatežuje ovzduší ani okolí svou hlučností, prašností atd.

I když by mnozí rádi hýřili optimismem, co se týká dopravy, objevují se zde bohužel i **slabé stránky**. Jedním z největších negativních hledisek je absence obchvatu a existence jednoho silničního mostu přes řeku Moravu. To má za následek dopravní zácpy vlivem intenzivního provozu, který nemá šanci se ubírat jinou cestou. S tím úzce souvisí i dopady na životní prostředí v podobě zvyšujících se emisí, hluku, vibrací a všudypřítomného prachu. Dalším nedostatkem se jeví malý počet parkovacích míst. Ve městě se těžce hledá parkovací plocha v pracovní dny zhruba od 8. hodiny ranní do 16. hodiny odpolední. K dispozici jsou zde placená parkoviště, která však řidiči využívají jako poslední možnost, když nenažijí na volné neplacené místo k zaparkování. Z tohoto důvodu parkují před obchodními centry, v obydlených částech města a mnohdy i na zákazech stání. I když zrovna poslední zmiňovaná varianta je může v konečném důsledku vyjít ještě draž než, kdyby zaplatili po-

platek na placeném parkovišti, jsou tací, kteří pokouší štěstí. Danou situaci by brzy měla změnit plánovaná stavba parkovacího domu v Havlíčkově ulici.

Jako velkou **příležitost** dopravní infrastruktury pro Kroměříž spatřuji především v podpoře projektů výstavby cyklotras. Cyklostezky spojující okolní obce s Kroměříží napomohou k dopravě občanů do zaměstnání, škol, za zábavou a přispějí i k cestovnímu ruchu. Turisté budou moci v klidu navštívit i prostředí blízké Kroměříži a nebudou řešit provoz na silničních spojích, tudíž může vyjet na výlet i rodina s malými dětmi. K dalším příležitostem neoddiskutovatelně patří využití dotačních titulů. Finanční prostředky má město možnost čerpat dotace z evropských a národních i krajských rozpočtů. Z národních dotací mohou obce nad 10 000 obyvatel čerpat peněžní pomoc na obnovu místních komunikací ve výši maximálně 15 milionů korun na jednu akci. U podpory jiného druhu dopravy než silniční zůstaneme. Také rozvoj říční dopravy se jeví jako výrazná pomoc v atraktivitě města a její konkurenceschopnosti v rámci dopravy.

Do **hrozeb**, jež „straší“ město Kroměříž se dá zajisté zařadit obava z neúspěšného čerpání dotačních programů, případný nedostatek finančních prostředků. Například MMR uveřejnilo dotační programy na obnovu zastávek, lávek, mostů a parkovišť v maximální výši dotace 1 milion korun. Pro rok 2019 byly vyhlášeny výzvy dotace na dopravní infrastrukturu pouze pro obce do 3 000 obyvatel, což Kroměříž ze seznamu žadatelů dopředu vyškrtlo (Narodnidotace, 2019). S finančními možnostmi není v souladu ani případná ekonomická krize, která by také nepřispěla k vývoji dopravní infrastruktury v Kroměříži. Také územní rezerva pro vodní koridor Labe – Dunaj – Odra se považuje za hrozbu v rozvoji. Plán kanálu ve Zlínském kraji je od Kroměříže po Ostrožskou Novou Ves. V Kroměříži by vodní koridor naboural krásu památek UNESCO, proto by pro město byla lepší i výhodnější z hlediska řešení nových mostů, varianta výstavby obchvatu kolem Kroměříže.



## 11 KATALOG PROJEKTŮ

Doprava v Kroměříži se zabývá několika směry, jako například důraz na zklidnění dopravního provozu ve městě, který je ovlivněný jednak faktem, že na okraji města v současné době končí dálnice D1, jednak samotným infrastrukturním řešením, kdy je pro překonání řeky Moravy k dispozici v rámci celého města pouze jeden most a na jihovýchodní straně zcela chybí obchvat, který by ulehčil dopravu v centru. Velkým problémem je rovněž řešení dopravy v klidu, a to nejen v samotném historickém centru města, ale zejména na sídlištích, kde se obyvatelé potýkají s výrazným nedostatkem parkovacích míst. Rovněž je nutno se dlouhodobě zabývat podporou bezmotorové dopravy, budování vhodné infrastruktury a péči o bezpečnost cyklistů či např. bruslařů. Nelze ztrácet z paměti, že v Kroměříži figuruje i vodní a letecká doprava, která se může dále rozvíjet. Ačkoliv se jedná z hlediska priority o spíše okrajovější aktivitu, její význam pro rozvoj města a jeho dostupnost je neoddiskutovatelný. Obyvatelé Kroměříže netrpělivě očekávají realizaci plavební komory, která lodím umožní překonat jez v Bělově a zajistit tak splavnost Bařova kanálu pro výletní i dopravní lodě až do Kroměříže. I tak je nutno vybudovat přístaviště a související služby infrastruktury. Uvedené projekty jsou v souladu s prioritní oblastí rozvoje města, respektive zajištění kvalitní dopravní dostupnosti a prostupnosti města uvedenými ve Strategickém plánu města Kroměříže Aktualizace na léta 2013-2023 (2013, s. 141-147).

### 11.1 Projekt č. 1: Potencionální trasy obchvatu Kroměříže silnicí II/432

**Popis projektu:** K tomuto účelu byla zpracována územní studie, jejímž cílem bylo prověření možností vedení obchvatu Kroměříže silnicí II/432 ve smyslu požadavku ZÚR Zlínského kraje vydaného v říjnu 2008. Obsahovala dvě varianty vedení obchvatu Kroměříží. ZÚR vymezily pro tuto stavbu spojující silnici Hulín – Kroměříž (silnice I/47 Vyškov – Kroměříž – Hulín) a silnici Jarohněvice – Kroměříž (II/432 Holešov – Kyjov – Hodonín) koridor v šíři 200 až 400 m procházející západní částí obce přes katastry Bílany, Kroměříž, Kotojedy, Vážany a Jarohněvice. ZÚR vedou tento obchvat pod kódem PK19 jako veřejně prospěšnou stavbu. Navrhovaný obchvat měl protnout několik dopravních koridorů:

- železnici mezinárodního významu - trať č. 303 Bezměrov – Hulín,
- řeku Moravu,
- silnici II/367 (Prostějov – Kroměříž – Tlumačov),
- železnici místního významu - trať č. 305 Kroměříž – Zborovice.

V roce 2011 byla územní studie doplněná o třetí variantu, která by prověřila možnost vedení výše uvedeného silničního obchvatu dále od města, tj. až za kroměřížským sportovním letištěm. Požadavek vznikl z podnětu zastupitelů města Kroměříže, kteří nesouhlasili s vedením silnice v poloze mezi letištěm a vodní plochou Bagrák. Smyslem dodatku studie bylo nalezení nové varianty polohy dopravní trasy silničního obchvatu, která by eliminovala nebezpečí potenciálních negativních vlivů tranzitní dopravy na Kroměříž, zejména dopady na urbanizovanou oblast kolem ulice Altýře a lokální biocentrum Bagrák. Rozpracovaný dodatek studie byl průběžně konzultován s městem Kroměříží, s pořizovatelem, Úřadem pro civilní letectví a provozovatelem letiště.

Potenciální umístění obchvatu v trase za letištěm bylo již rámcově sledováno v základní studii ze září roku 2009 (viz výkres A - potenciální dopravní trasy), ale z důvodu špatného napojení této vnější polohy na městský komunikační systém, komplikované využití pro místní tranzit, bylo od jejího podrobnějšího řešení upuštěno.

Vleklé tahanice o trase obchvatu Kroměříže však skončily v roce 2013 variantou bez obchvatu. Zastupitelé schválili vymazání trasy z územního plánu Zlínského kraje a kraj s tím předběžně souhlasil. Z tohoto důvodu neuvádím další podrobnosti o projektu, jen pro představu jsem uvedla již zmíněné tři alternativy řešení obchvatu.

První úsek vedoucí od ulice Hulínské (sil. I/47) přes ulici Jožky Silného spolu s křížením se železnicí až po ulici Karla Rajnocha jsem uvedla v Příloze I. Zde se nacházely ještě dvě možnosti v rámci nadjezdu a podjezdu. Celkem 7,29 km. Tato varianta v zásadě měla vést dopravními koridory vymezenými stávajícím územním plánem.

Druhou možností vedení obchvatu je od ulice Karla Rajnocha přes Dolní Zahrady na ulici Donozhradskou ústící mezi zahrádkami. Za průsečnou křižovatkou Donozhradská je silniční obchvat veden přes stávající zahrádky. Jsou uvažovány tři teoreticky možné trasy, které se liší polohou vzhledem k letišti a zahrádkám u ulice Na Hrázi. Tato možnost byla uvedena do Přílohy II.

A třetí eventualita vedla oblastí Altýře přes křížení s železnicí do ulice Lesní v části Vážany a byla uvedena v Příloze III. Radnici se ani jednu variantu nepodařilo zajistit, průzkum navíc prokázal, že navrhovaný obchvat není potřeba. Dopravní zácpy tu totiž podle studie nedělá tranzitní, ale vnitroměstská doprava. A tu má vyřešit chystaný dopravní generel města. O využití obchvatu pro rozvoj, obsluhu a zpřístupnění města nelze pochybovat. Nicméně jeho význam pro vlastní město v odsunuté poloze za letištěm je výrazně menší,

než by byl v jakékoliv poloze blíže centru. V porovnání s variantou č. 2 se jeví 3. varianta pro fungování města méně přínosná.

Lidé nejprve v petici odmítli obchvat za biocentrem Hráza, pak odbor životního prostředí nepovolil variantu, která obchvat položila až za letiště. Město si navíc nechalo zpracovat studii brněnskou firmou HBH Projekt, která potvrdila podezření místních, že tato varianta obchvatu by byla zbytečná.

"Při stavbě nové komunikace v jihovýchodním sektoru města Kroměříže by došlo ke snížení dopravní zátěže o sedm až osm procent," píše se v závěru studie. Že to je málo, uznal i kraj. Náklady na stavbu jednotlivých variant sice nejsou známé, nejdelší má ale sedm kilometrů a i s mostem přes Moravu a přemostěním železnice by stála stamiliony korun. Což je pro město příliš. Za problém s dopravou se tedy začala považovat vnitroměstská komunikace.

Dříve se ozývaly ohlasy, že má-li obchvat města fungovat jako vyloučení tranzitní zejména kamionové dopravy z města, je třeba uvažovat s výhledem na více než deset let. Vzhledem k rozrůstající se zástavbě nových lokalit k bydlení není vyloučeno, že za dvacet, třicet let se stane obec Jarohněvice možná součástí města, jako se stala obec Vážany. A vzhledem k této možné situaci bylo by krátkozraké posunout napojení plánovaného jihovýchodního obchvatu města na silnici č. 432 od prostoru Drábkova autobazaru o několik stovek metrů dále k obci Jarohněvice. Rozhodně lepším řešením by bylo vést komunikaci obchvatu od obce Kotojedy pod střelnicí Hvězda podél železniční tratě (Kroměříž – Zborovice) k nádraží Jarohněvice a nejlépe nadjezdem přes zmíněnou železniční trať, silnici (Jarohněvice – Drahlov a dále) a vodní tok Kotojedka k jejímu napojení na silnici č. 432 mezi obcemi Jarohněvice a Šelešovice.

Na obrázku 10 si můžeme všimnout jednotlivých tras dle provozních požadavků letiště, podle kterých se trasy upřesnily (úseky a, b, c, d). Ve smyslu stanoviska Úřadu pro civilní letectví a provozovatele letiště se upustilo od vedení trasy v přibližovací ploše podél Kotojedky (na obr. 10 trasy b, d).



Obrázek 9 Návrhy vedení obchvatu Kroměříží (Zdroj: Obchvat Kroměříže silnicí II/432, územní studie – dodatek)

## 11.2 Projekt č. 2: Křižovatka Havlíčkova – Albertova

**Popis projektu:** Kromě Havlíčkovy a Albertovy ulice se v místě kříží také úzká silnice vedoucí mezi památkově chráněným areálem psychiatrické nemocnice a Květnou zahradou, která je zapsaná na seznamu světového dědictví UNESCO. Ulici využívají často k parkování jak pacienti a návštěvníci obou nemocnic, tak návštěvníci zahrady. Havlíčkova ulice propojuje obě nemocnice s centrem města, Albertova zase se sídlištěm Zachar a Slovan. Město již dříve nechalo zpracovat studii, která měla navrhnout řešení složité dopravní situace v křižovatce. Především odbočení z vedlejších silnic na hlavní Havlíčkovu bývá především v dopravních špičkách složité. Pro vznik plnohodnotného kruhového objezdu však v místě není dostatek prostoru. Radnice také zvažovala řízení dopravy pomocí semaforů, od této varianty však po poradě s odborníky ustoupila. A frekventovaná křižovatka ulic Havlíčkova a Albertova v Kroměříži se změní na minikruhový objezd. Tuto variantu vidí zastupitelstvo města jako nejvhodnější. Místo není zcela přehledné a stávají se tu poměrně často dopravní nehody. Křižovatkou denně projede řada automobilů, lidé tudy jezdí zejména do nemocnice a do psychiatrické nemocnice. Záměr změnit křižovátku na minikruhovou

schválila rada. Odbor rozvoje města nyní zadá vypracování projektové dokumentace. Ne-přehlednou křižovatkou denně projedou tisíce aut. Kvůli vzniku malého kruhového objezdu nebude nutné na místě nic bourat. Středový ostrůvek bude mít průměr pouze zhruba dva metry, nebudou kolem něj obrubníky, takže velká vozidla i autobusy budou křižovatkou v podstatě projíždět rovně. Za nejdůležitější se považuje vědomost každého řidiče díky jeho prvkům, že vjíždí na kruhový objezd a může se dát pouze doprava. Podle Němce ponese náklady na přebudování křižovátky město. S prosbou o příspěvek se však hodlá radnice obrátit na Zlínský kraj, kterému patří silnice v Havlíčkově ulici a který je zřizovatelem nemocnice v Kroměříži.

**Předkladatel:** město Kroměříž

**Předpokládaná doba realizace:** dosud neuvedeno

**Předpokládaný rozpočet:** dosud není znám

**Finanční zdroje:** rozpočet města Kroměříž a dotace od Zlínského kraje

Do Přílohy IV. jsem uvedla stavební plán kruhového objezdu a do Přílohy V. vyjádření Ředitelství silnic Zlínského kraje k dané tématice.

### 11.3 Projekt č. 3: Parkovací dům v Havlíčkově ulici

**Popis projektu:** V celém městě je momentálně asi sedm stovek padesát zpoplatněných parkovacích míst, z toho stovka na Velkém náměstí a dalších sto padesát na nedalekém Riegrově. Situaci s parkováním v centru Kroměříže má pomoci vyřešit nový parkovací dům na pozemku u budovy bývalé okresní vojenské správy na rohu Havlíčkovy a Velehradské ulice. Pro srovnání, jeho kapacita zhruba pokryje počet parkovacích míst na již zmíněném Riegrově náměstí.

Parkovací dům by měl výrazně zlepšit situaci v dopravě poblíž historického centra Kroměříže. Podle starosty Kroměříže je parkování ve městě citelným problémem, proto tuto investici považují za klíčovou. Rozpočet projektu dosahuje zhruba 115 milionů korun. Z toho asi 55 milionů korun tvoří takzvané nezpůsobilé výdaje, tedy práce, na které dotaci žádat nejde. Jedná se například o sanaci palivových nádrží, které dříve využívala armáda. Kroměřížská radnice může získat dotaci z evropských fondů ve výši téměř 51 milionů korun.

Objekt by měl mít kolem 150 míst. Stavba patří mezi největší investiční záměry tohoto volebního období. Pozemky na parkovací dům získala radnice při koupi budovy někdejší okresní vojenské správy, kterou pořídila v roce 2017 za zhruba 15 milionů korun. Do Přílohy VI. jsem vložila rozhodnutí o stavebním povolení

**Předkladatel:** město Kroměříž

**Předpokládaná doba realizace:** 2019 – 2020

**Předpokládaný rozpočet:** 115 milionů korun

**Finanční zdroje:** rozpočet města Kroměříž a dotace z evropských fondů

## 11.4 Projekt č. 4: rozvoj cyklistické dopravy

### 11.4.1 Vybudování cyklostezky Kroměříž – Morkovice-Slížany

**Popis projektu:** Morkovice-Slížany jsou městem vzdáleným asi jihozápadně 20 km od Kroměříže. V současné době je zde komplikované spojení s Kroměříží. Silnice mezi městy je také přetížená a pro cyklisty nebezpečná. Navíc v této jihozápadní oblasti nemá Kroměříž mnoho cyklostezek. Morkovice-Slížany jsou v současnosti dobře rozvíjejícím se městem s téměř 3 000 obyvateli a není zde ani cyklostezka z Morkovic-Slížan přímo do Kroměříže. Cyklostezka by tak umožňovala jak propojení s Kroměříží, vytvoření spolupráce mezi městy, tak rekreaci a sportovní vyžití občanů obou měst. Byla by i dobrým nástrojem cestovního ruchu. Trase by vedla podél silnice III/36731 po trase Kroměříž – Lutopecny – Věžky – Morkovice-Slížany v délce cca 18 km. Stezka by také nabízela oddechové zóny a vedla by příjemným okolním prostředím. Význam realizace vidím v přínosu pro dopravní infrastrukturu, podpoře cestovního ruchu a sportovních aktivit občanů daných obcí, turistů i mladých rodin.

**Předkladatel:** město Kroměříž, město Morkovice-Slížany

**Předpokládaná doba realizace:** 2018 – 2020

**Předpokládaný rozpočet:** 28 milionů korun

**Finanční zdroje:** strukturální fondy EU, rozpočet města Morkovice-Slížany, rozpočet města Kroměříž, dotace od Zlínského kraje, ROP Střední Morava

### 11.4.2 Vybudování cyklostezky Kroměříž – Postoupky

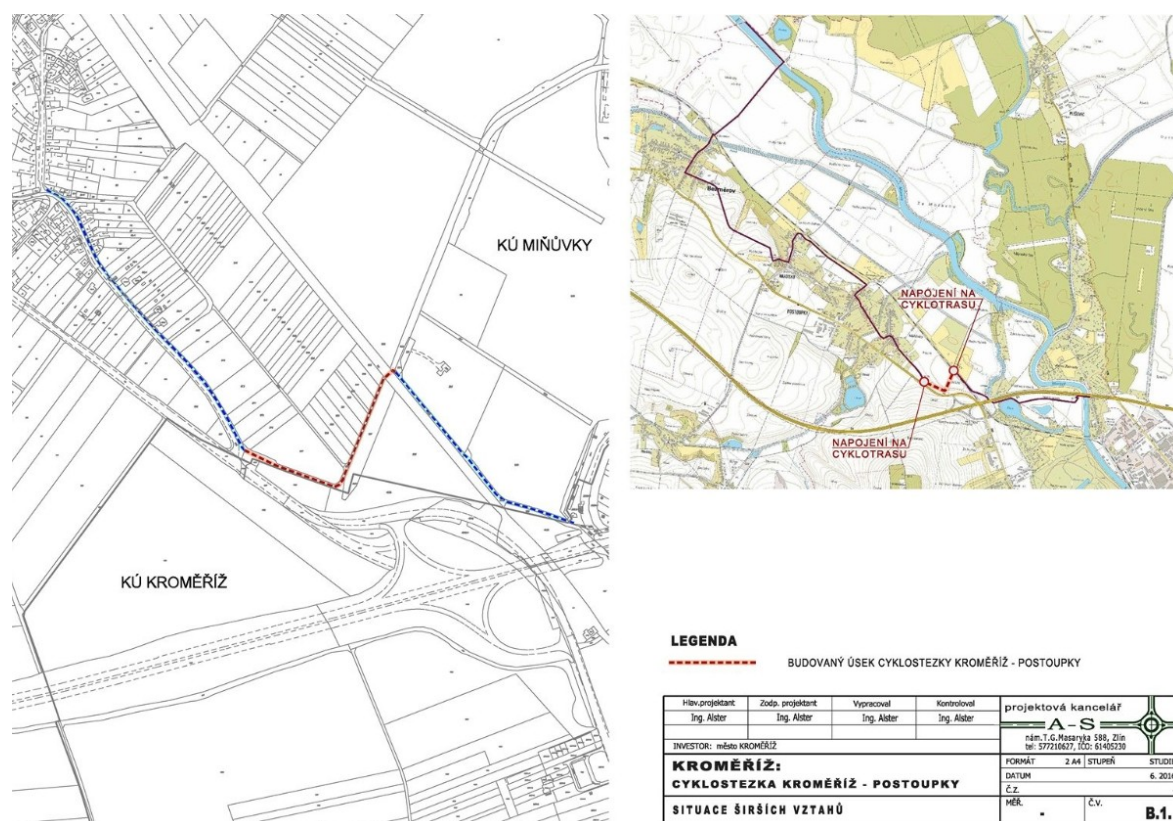
**Popis projektu:** Radnice má v tuto dobu vydané pravomocné územní rozhodnutí k danému tématu. Cyklostezka bude součástí takzvané arcibiskupské stezky vedoucí až na Olomouc. Arcibiskupská cyklostezka má rozšířit už tak bohatou nabídku tras pro cyklisty ve Zlínském kraji. Velkou oblibu si získala například přes 130 kilometrů dlouhá stezka vedoucí z Hodonína kolem řeky Moravy a Baťova kanálu až do Olomouce. Na Valašsku lidé zase rádi vyrážejí na cyklostezku Bečva. Navržena je na účelové komunikaci vedoucí od vodní elektrárny na Strži až k místní komunikaci podél silnice I/47. Cyklostezka by měla být dlouhá 430 metrů. Odhad nákladů na stavbu se pohybuje kolem devíti milionů korun. Konečná částka se však o několik milionů korun prodraží díky desetidenní výluce na železnici, která je plánovaná na září tohoto roku, bez které bohužel stavba cyklostezky není možná. Cyklostezka by měla být hotová do konce roku 2019. Na pokrytí nákladů chce radnice získat dotaci ze Státního fondu dopravní infrastruktury. Předpokládají ji ve výši až 85 procent stavebních nákladů. Město cyklostezku připravuje poměrně dlouho. Realizace se posula z důvodu dojednávání termínu výluky na železnici, které bylo zdlouhavé. Řešení plánované cyklostezky je představeno obrázkem 11.

**Předkladatel:** město Kroměříž

**Předpokládaná doba realizace:** září – prosinec 2019

**Předpokládaný rozpočet:** 9 milionů korun

**Finanční zdroje:** rozpočet města a dotace ze Státního fondu dopravní infrastruktury



Obrázek 10 Situační náčrt cyklostezky (Zdroj: www.idnes.cz)

### 11.4.3 Vybudování cyklostezky Kroměříž – Rataje-Sobělice

**Popis projektu:** Město chystá i stavbu cyklostezky do sousední obce Rataje, konkrétně do její části Sobělice. Z vesnice jezdí denně zhruba 300 lidí do Kroměříže za prací i do škol, cyklostezku by mohli využívat k rekreační cyklistice i Kroměřížané. Cyklostezka bude celkem dlouhá zhruba čtyři kilometry. Na katastru Kroměříže z toho je 2240 metrů. Cesta pro cyklisty povede stávající polní cestou, která je již asfaltová. Celkové náklady na stavbu jsou odhadovány asi na 13 milionů korun, město by mohlo získat dotaci ze Státního fondu dopravní infrastruktury.

**Předkladatel:** město Kroměříž

**Předpokládaná doba realizace:** 2019

**Předpokládaný rozpočet:** 13 milionů korun

**Finanční zdroje:** rozpočet města a dotace ze Státního fondu dopravní infrastruktury

Výše tři zmíněné projekty na stavby cyklotras jsem si dovolila podrobit **finančnímu, rizikovému a časovému rozboru**. Analýzy jsem prováděla s pomocí znalostí o dotačních programech a rozhovoru s pracovníky odboru rozvoje města.



Financování daných plánů by mohlo být uskutečňováno z několika dotačních titulů. Samozřejmě je už asi získání prostředků z rozpočtu obce. Do státních dotací spadá peněžní pomoc ze Státního fondu dopravní infrastruktury (SDFI) ve výši 85 % celkových způsobilých výdajů na výstavbu nových či rekonstrukci stávajících stezek pro cyklisty včetně smíšených stezek pro cyklisty a chodce, dále na zřizování jízdních pruhů pro cyklisty na místních komunikacích anebo silnicích II. a III. třídy. Jestliže cyklotrasa bude v místech zbudována na opuštěném drážním tělese o délce alespoň 1 km, může se dotace vyšplhat až na 90 % celkových nákladů. Z těchto peněžních prostředků nelze zaplatit veřejné osvětlení, odpočívací plochy, dešťové kanalizace a přeložky inženýrských sítí krom přeložek ležících přímo v trase stavby a vyvolaných danou stavbou. O dotaci je možné žádat od konce léta 2019 do konce listopadu 2019. V době žádosti o dotaci je nutné mít již stavební povolení i bez právní moci. Dotace je hrazena tzv. ex-post, nebo-li výstavbu projektu musí obec zafinancovat nejprve ze svých vlastních zdrojů a proplacení se dočká na základě předložení faktur. Do evropských výpomocí se řadí tzv. eurodotace, čili finance z programového dokumentu Integrovaného regionálního operačního programu (IROP 2014-2020), a prostředky ze strukturálních fondů EU. Můžeme sem zařadit i dotace rozdělované Výborem Regionální rady ROP Střední Moravy. Rizika zde mohou nastat v podobě nedostatečného množství finančních prostředků, ale také i z pohledu ochrany životního prostředí. Je mnoho případů, kdy v plánovaném projektu nastanou komplikace kvůli výskytu chráněného druhu živočicha či rostliny. Tohle úzce souvisí i s časovou prodlevou, která může mít za následek celkové zvýšení finančních nákladů potřebných k realizaci a dokončení projektu.

### **11.5 Projekt č. 5: Splavnost Baťova kanálu**

**Popis projektu:** Cílem projektu je prodloužení dopravně významné vodní cesty Baťův kanál z Otrokovic do Kroměříže. V současnosti brání proplutí tohoto úseku jez Bělov. Tato překážka bude překonána výstavbou plavební komory Bělov. Komora bude postavena v nadjezí v říčním km 166,77 a umožní proplavování turistických plavidel a malých osobních lodí. Výstavbou bude umožněno napojení turistického centra Kroměříže na atraktivní rekreační vodní cestu a rozšíření využití turistického potenciálu celého území ležícího podél Baťova kanálu a řeky Moravy. Novým posláním vodní cesty Baťův kanál, prodloužené na souvisle splavný úsek Kroměříž - Hodonín o celkové délce cca 76 km, bude vytvořit páteř pro turisticky využívanou oblast Slovácko. Délka prodloužení severním směrem bude cca 15,8 km. Součástí projektu bude i vybudování přemostění pro silnici III. třídy Otrokovo-

vice – Bělov. Nicméně v současné době je stavba stále v přípravě a podle informací z Ředitelství vodních cest ČR nejsou znát další podrobnosti krom předpokládaného rozpočtu, který by měl přesáhnout 180 milionů korun. Proti stavbě v minulosti měli námitky ekologové z hnutí Děti Země. Vadilo jim například to, že Ředitelství vodních cest v plánech neřeší žádnou ochranu vodních živočichů. Tento záměr je významným přínosem z hlediska napojení turistického centra Kroměříže na Baťův kanál. Přínosem této výstavby je vytvoření nepřetržitého splavného úseku vodní cesty, což zajistí napomůže v oblasti turistické atraktivity této lokality. Výstavba dále napomůže ke zvýšení turistické mobility návštěvníků a také k navýšení možností trávení volného času. Do Přílohy VII. jsem uvedla vizualizaci Baťova kanálu s plánovaným úsekem splavnosti do Kroměříže.



Obrázek 11 Plavební komora s přístavištěm Bělov u Otrokovic (Zdroj: [www.batacanal.cz](http://www.batacanal.cz))

## 12 NÁVRHOVÉ ŘEŠENÍ PROBLEMATIKY

Závěrečnou kapitolu bakalářské práce jsem zaměřila na návrhy řešení, které by měly v budoucích letech zlepšit podmínky města Kroměříže v oblasti dopravy. Dané návrhy jsem projednávala s pracovníkem jedné nejmenované firmy zabývající se výstavbou a opravou silniční infrastruktury.

### 12.1 Existující dálniční obchvat

V otázce obchvatu okolo Kroměříže a s tím souvisejícím i zklidněním města a zvýšením jeho prostupnosti vidím řešení ve využívání existující dálnice D1 na kilometrech 258-260, na které je průjezd bez poplatku. V takovém případě není potřeba dalšího odkupu pozemků a městu nevzniknou náklady spojené s výstavbou cesty, která by umožňovala řidičům rychlejší a klidnější průjezd městem. Z vlastní zkušenosti však vím, že této možnosti lidé moc nevyužívají, některé to dokonce ani nenapadlo. Řešení této varianty vidím v prezentaci

### 12.2 Vznik pruhů pro cyklisty

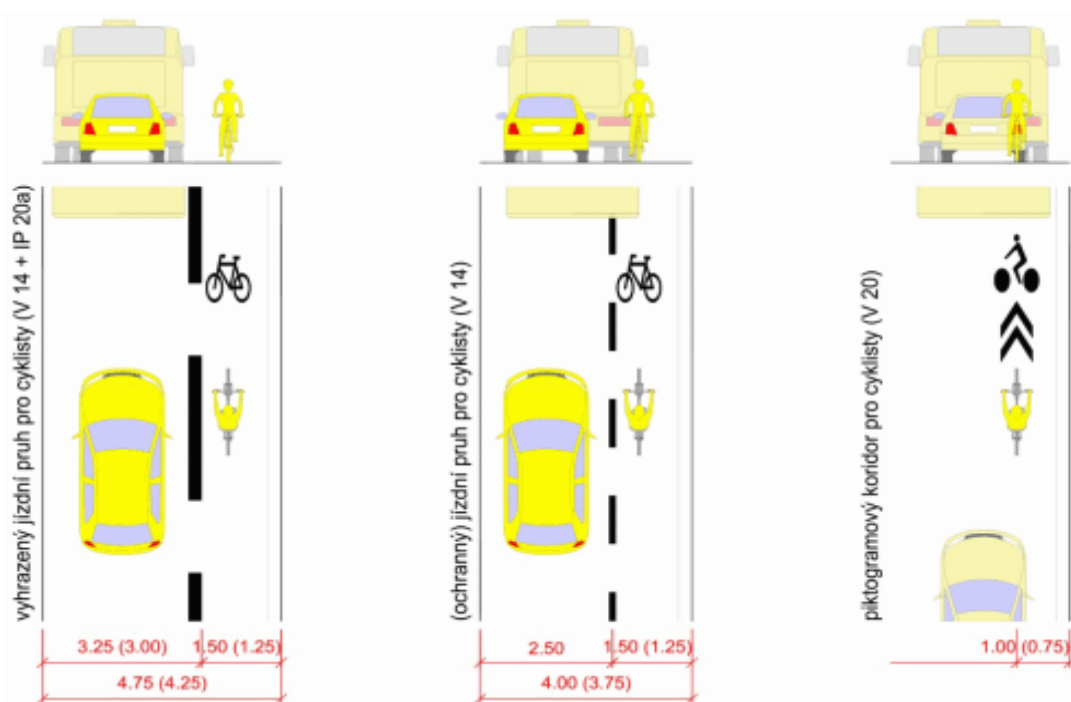
I když se před několika lety usilovalo o vytlačení cyklistů mimo silnice, dnes se přichází na to, že autům se nedá vyhnout a kola se proto vrací zpět. Jejich vznik je celosvětovým trendem. S projektem popisujícím výstavby cyklotras v okolí Kroměříže je další možné řešení uvnitř města v realizaci cyklopruhů na silnicích. Vznik pruhů pro cyklisty by umožnil jednodušší cestování, spojení okrajových částí s centrem a průjezd do centra za stejnou dobu jako autem. Jejich výhodu spatřuji v pohybu přímo ve městě, jejich vznik je levnější než výstavba cyklostezek, neboť zde hrozí problém s výkupem pozemků za vysoké ceny. Pro vznik cyklopruhů však existují přesná pravidla, např. musí zůstat zachován dostatečný prostor pro jízdu motorových vozidel, musí být zajištěna bezpečnost jak cyklistů tak i motoristů a hlavně si řidiči motorových vozidel musí na cyklisty zvyknout.

K jejich realizaci je na výběr ze tří možností. Jejich zobrazení je na obrázku 12. První z nich představuje **jízdní pruh pro cyklisty vyznačený piktogramem**, který je taktéž nazýván jako víceúčelový. Zde je šířka cyklopruhu 0,75 m a v případech, kdy automobil nemá na silnici dostatek místa, může najet i do cyklopruhu, ale samozřejmě nesmí ohrozit cyklistu. Druhou variantou je **vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty**, který slouží pouze k pohybu kol a také i kolečkových bruslí. Jeho šířka je 1,5 m a pro silniční pruh 3,25 m. Pokud by k tomu došlo, musely by se rozšířit silniční pruhy, aby vznikl dostatek prostoru

pro pohyb automobilu současně s cyklistou na kole, což by znamenalo vyšší náklady. Poslední, třetí, možností je **ochranný jízdní pruh po cyklisty**, který je široký 1,5 m a mohou do něj zasahovat autobusy či jiná vozidla většího rozsahu. Pruh pro automobily je v tomto případě široký 2,5 m.

O tomto návrhu by se však mělo jednat se Zlínským krajem, kterému silnice hlavního průtahu města Kroměříže patří. Nejprve by se mohlo začít zkušebním cyklopruhem například na úseku silnice 36733 mezi Husovým náměstím a křižovatkou ulic Hulínská a Kaplanova, kde je doprava, dovolím si říci, kritická a vyskytuje se v tomto úseku i nejvíce cyklistů, neboť se jedná téměř o střed města.

Projekt by mohl být financován jak z krajského rozpočtu, tak i z dotací IROP a SDFI. Časová náročnost u varianty vyhrazeného jízdního pruhu pro cyklisty by znamenala převážně zpomalení výstavby z důvodu stále projíždějících automobilů, i pokud by byl provoz převeden do jednoho jízdního pruhu a řízen světelnou signalizací. Navrhovala bych tudíž odklonění dopravy na dálnici, protože by vznikaly ještě mohutnější kolony než dosud. Zbýlá dvě řešení cyklistické dopravy ve městě mohou být realizována při úpravě komunikací.



Obrázek 12 Varianty pruhů pro cyklisty (Zdroj: [www.prahounakole.cz](http://www.prahounakole.cz))



## ZÁVĚR

Tam, kde jsou lidé, je téměř vždy přítomna i doprava. Rozvoj dopravy jde ruku v ruce s rozvojem měst. Na světě žije ve městech cca 50 % lidské populace, tedy 3,5 mld. lidí, v ČR je to kolem 75 % obyvatel. Tato skutečnost významně ovlivňuje poptávku po dopravě a tedy i zátěže z dopravy plynoucí. V posledních letech dochází k výraznému zvyšování individuální dopravy, což má za následek velké přetěžování silničních tahů, především v městských a příměstských aglomeracích. S tím samozřejmě souvisí i další faktory, jako je zvyšující se nehodovost či dopravní kolony. Pro vyvážený rozvoj dopravní soustavy města považují za rozhodující její podporu. Rozvoj dopravní obslužnosti města Kroměříže hraje důležitou roli. Současný stav dopravní infrastruktury jsem hodnotila u dopravy silniční, železniční, letecké, vodní a cyklistické. Zvláštním bodem byla doprava silniční, která je v Kroměříži rozvinuta nejvíce. Za největší problém v oblasti dopravy považují zejména v posledních letech výrazný nárůst individuální dopravy a automobilizace, což má za následek velké přetěžování všech významných silničních tahů. S touto skutečností samozřejmě souvisí i další negativní faktory, jako je zvyšující se nehodovost, vznik dopravních kolon, vysoké hlukové zatížení měst či rychlé zhoršování kvality životního prostředí. Ke zlepšení může sloužit řada projektů a nástrojů, jako například výše popsaná obnova životaschopnosti a atraktivity železnic, či zprůjezdnění průtahu města cyklistům. Pokud se městu Kroměříži podaří zrealizovat alespoň část výše navrhovaných opatření, mohla by se situace v dopravě výrazně zlepšit. Největší nedostatky vidím v samotné dopravní infrastruktuře, která je důsledkem dlouhodobého vývoje, který v minulosti nebylo možné odhadnout díky enormnímu nárůstu motorizace. V dopravní síti se nachází jedno úzké hrdlo, které tvoří silnice s číslem 36733 navazující na úsek silnice č. 367. Do těchto míst se kumuluje provoz téměř všech druhů pozemních doprav nejen v rámci zdrojové a cílové městské dopravy, ale doplněné o tranzitní dopravu celostátní úrovně. Velkým krokem by bylo vybudování zamítnutého obchvatu, který by svou existencí ulevil provozu hlavnímu tahu města. Všechny uvedené projekty mají pozitivní vliv pro město. Dojde k výraznému odlehčení dopravy v centru města Kroměříže a rovněž také ke zrychlení a zkvalitnění průjezdu celým dotčeným územím. Město Kroměříž tak rozvine svou nabídku dopravní obslužnosti občanům i veřejnosti. Záměrem všech navržených projektů je zvýšit atraktivitu, spolehlivost a plynulost provozu městem, zvýšit komfort cestujících a systém dopravy zmodernizovat. Významným přínosem je podpora její konkurenceschopnosti, a to především vůči rostoucí individuální automobilové dopravě. Veškeré projekty byly navrhovány v souladu s principy trvale udržitelného roz-

voje. Město Kroměříž je centrem dojížděky za prací, vzděláním a službami, proto dopravní vybavenost musí být kvalitní. Vzhledem k vysoké investiční náročnosti dopravních projektů je nejdůležitějším předpokladem efektivní využití finančních možností. V současné době jsou pro zlepšení dopravní obslužnosti Kroměříže realizovány projekty v podobě zaznamenávání do mapky problémových míst dopravy, hlasování na internetu o prioritách dopravy a průzkumu dopravního chování, které realizuje společnost UDIMO spol. s.r.o. Do budoucích let můžeme jenom doufat, že tempo rozvoje dopravy nebude upadat.

## SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

### Literární zdroje

BÁRTOVÁ, Hana a Miroslav RŮŽIČKA. *Územní plánování a doprava*. Praha: ABF – Arch, 2008, 128 s. ISBN 978-80-86905-48-8.

BRŮHOVÁ-FOLTÝNOVÁ, Hana. *Doprava a společnost: ekonomické aspekty udržitelné dopravy*. Praha: Karolinum, 2009, 212 s. ISBN 978-80-246-1610-0.

EISLER, Jan, Jaromír KUNST a František ORAVA. *Ekonomika dopravního systému*. Praha: Oeconomica, 2011, 284 s. ISBN 1632198488-31996164.

GAILE, Gary L. a Cort J. WILLMOTT. *Geography in America at the Dawn of the 21st Century*. New York: Oxford University Press, 2005, 820 s. ISBN 9780199295869.

GREBENÍČEK, Pavel a Pavel BEDNÁŘ. *Téma dopravy v základních strategických dokumentech krajů České republiky. Analýza naplňování konvergenčního cíle kohezní politiky v ČR v programovém období 2007-2013, číslo IV*. 2011, 410 s. ISSN 1801-674X.

JEŽEK, J. a kol. *Strategické plánování obcí, měst a regionů. Vybrané problémy, výzvy a možnosti řešení*. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2015. 216 s. ISBN 978-80-7552-263-4

KROČOVÁ, Šárka. *Strategie územního plánování v technické infrastruktuře*. Ostrava: Sdružení požárního a bezpečnostního inženýrství, 2013, 133 s. ISBN 9788073851286.

KROK, o.p.s., 2010. *Strategický plán města Kroměříže. Aktualizace na léta 2010-2020* [online]. [cit. 2019-04-10]. Dostupné z: [http://www.mesto-kromeriz.cz/dokumenty/SP\\_fin\\_012010.pdf](http://www.mesto-kromeriz.cz/dokumenty/SP_fin_012010.pdf)

MARADA, Miroslav. *Doprava a geografická organizace společnosti v Česku*. Praha: Česká geografická společnost, 2010, 165 s. ISBN 978-80-904521-2-1.

Město Kroměříž, 2013. *Strategický plán města Kroměříže. Aktualizace na léta 2013-2023* [online]. [cit. 2019-04-10]. Dostupné z: [http://www.mesto-kromeriz.cz/dokumenty/kromeriz\\_SP\\_FINAL.pdf](http://www.mesto-kromeriz.cz/dokumenty/kromeriz_SP_FINAL.pdf)

MIRVALD, Stanislav. *Geografie dopravy II: silniční a železniční doprava*. Plzeň: Západočeská univerzita v Plzni, 2000, 56 s. ISBN 80-7082-673-8.

MIRVALD, Stanislav. *Geografie dopravy III*. Plzeň: Západočeská univerzita v Plzni, 2002, 43 s. ISBN 80-7082-846-3.



REILLY, Kathleen M. *Cities - Discover How They Work*. Brno: Edika, 2014, 128 s. ISBN 978-80-266-0601-7.

RODRIGUE, Jean-Paul. *The Geography of Transport Systems*. 4th ed. New York: Routledge, 2017, 440 s. ISBN 978-1138669574.

SVOBODA, Vladimír. *Doprava jako součást logistických systémů*. Praha: Radix, 2006, 148 s. ISBN 80-86031-68-3.

ZELENÝ, Lubomír. *Osobní doprava*. Praha: C.H. Beck, 2017, 240 s. ISBN 9788074006814.

### **Zákony, vyhlášky a nařízení**

ČESKO: Sdělení č. 163 ze dne 19. ledna 1996 o sjednání Evropské dohody o hlavních vnitrozemských vodních cestách mezinárodního významu (AGN), In: *Sbírka zákonů České republiky* [online]. [cit. 2019-04-19], 1999, částka 55. Dostupné také z: <https://zakonyprolidi.cz/cs/1999-163>

ČESKO: Vyhláška č. 222 ze dne 14. září 1995 o vodních cestách, plavebním provozu v přístavech, společné havárii a dopravě nebezpečných věcí, In: *Sbírka zákonů České republiky* [online]. [cit. 2019-04-19], 1995, částka 61. Dostupné také z: <https://zakonyprolidi.cz/cs/1995-222>

ČESKO: Vyhláška č. 410 ze dne 14. srpna 2006 o ochraně civilního letectví před protiprávními činy a o změně vyhlášky Ministerstva dopravy a spojů č. 108/1997 Sb., kterou se provádí zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů, ve znění pozdějších předpisů, In: *Sbírka zákonů České republiky* [online]. [cit. 2019-04-11], 2006, částka 132. Dostupné také z: <https://zakonyprolidi.cz/cs/2006-410>

ČESKO: Vyhláška č. 466 ze dne 26. září 2006 o bezpečnostní letové normě, In: *Sbírka zákonů České republiky* [online]. [cit. 2019-04-12], 2006, částka 153. Dostupné také z: <https://zakonyprolidi.cz/cs/2006-466>

ČESKO: Vyhláška č. 8 ze dne 2. srpna 1984 o Úmluvě o mezinárodní železniční přepravě (COTIF), In: *Sbírka zákonů České republiky* [online]. [cit. 2019-04-15], 2001, částka 2. Dostupné také z: <https://zakonyprolidi.cz/cs/1985-8>

ČESKO: Zákon č. 111 ze dne 26. dubna 1994 o silniční dopravě, In: *Sbírka zákonů České republiky* [online]. [cit. 2019-04-05], 1994, částka 37. Dostupné také z: <https://zakonyprolidi.cz/cs/1994-111>

ČESKO: Zákon č. 114 ze dne 25. května 1995 o vnitrozemské plavbě, In: *Sbírka zákonů České republiky* [online]. [cit. 2019-04-20], 1995, částka 30. Dostupné také z: <https://zakonyprolidi.cz/cs/1995-114>

ČESKO: Zákon č. 12 ze dne 24. ledna 1997 o bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích, In: *Sbírka zákonů České republiky* [online]. [cit. 2019-04-05], 1997, částka 3. Dostupné také z: <https://zakonyprolidi.cz/cs/1997-12>

ČESKO: Zákon č. 13 ze dne 23. ledna 1997 o pozemních komunikacích, In: *Sbírka zákonů České republiky* [online]. [cit. 2019-04-06], 1997, částka 3. Dostupné také z: <https://zakonyprolidi.cz/cs/1997-13>

ČESKO: Zákon č. 194 ze dne 20. května 2010 o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, In: *Sbírka zákonů České republiky* [online]. [cit. 2019-04-13], 2010, částka 65. Dostupné také z: <https://zakonyprolidi.cz/cs/2010-194>

ČESKO: Zákon č. 254 ze dne 28. června 2001 o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), In: *Sbírka zákonů České republiky* [online]. [cit. 2019-04-20], 2001, částka 98. Dostupné také z: <https://zakonyprolidi.cz/cs/2001-254>

ČESKO: Zákon č. 266 ze dne 14. prosince 1994 o dráhách, In: *Sbírka zákonů České republiky* [online]. [cit. 2019-04-18], 1994, částka 79. Dostupné také z: <https://zakonyprolidi.cz/cs/1994-266>

ČESKO: Zákon č. 319 ze dne 6. září 2016, kterým se mění zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony, In: *Sbírka zákonů České republiky* [online]. [cit. 2019-04-11], 2016, částka 125. Dostupné také z: <https://zakonyprolidi.cz/cs/2016-319>

ČESKO: Zákon č. 361 ze dne 14. září 2000 o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, In: *Sbírka zákonů České republiky* [online]. [cit. 2019-04-07], 2000, částka 98. Dostupné také z: <https://zakonyprolidi.cz/cs/2000-361>

ČESKO: Zákon č. 49 ze dne 6. března 1997 o civilním letectví, In: *Sbírka zákonů České republiky* [online]. [cit. 2019-04-11], 1997, částka 17. Dostupné také z: <https://zakonyprolidi.cz/cs/1997-49>

ČESKO: Zákon č. 56 ze dne 10. ledna 2001 o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění zákona č. 307/1999 Sb., In: *Sbírka zákonů České republiky* [online]. [cit. 2019-04-16], 2001, částka 21. Dostupné také z: <https://zakonyprolidi.cz/cs/2001-56>

### Internetové zdroje

Bařův kanál: *Současnost* [online], [cit. 2019-04-26]. Dostupné z: <https://www.batacanal.cz/vodni-cesta/soucasnost.html>

Český statistický úřad: veřejná databáze, *Počet a věkové složení obyvatel* [online]. [cit. 2019-04-16]. Dostupné z: [https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jspx?\\_afPfm=VYSTUP-objekt&pvo=DEM02&z=T&f=TABULKA&katalog=30845&str=v75&c=v3~3\\_\\_RP2018&u=v75\\_\\_VUZEMI\\_\\_43\\_\\_588296](https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jspx?_afPfm=VYSTUP-objekt&pvo=DEM02&z=T&f=TABULKA&katalog=30845&str=v75&c=v3~3__RP2018&u=v75__VUZEMI__43__588296)

Doprava v Evropě: nejdůležitější fakta a trendy, 2016. *Evropská agentura pro životní prostředí* [online]. [cit. 2019-04-11]. Dostupné z: <https://www.eea.europa.eu/cs/signaly/signaly-2016/clanky/doprava-v-evrope-nejdulezitejsi-fakta>

Doprava, *Město Vsetín* [online]. [cit. 2019-04-26]. Dostupné z: <https://www.mestovsetin.cz/doprava/d-523461/p1=50731>

Dopravní infrastruktura v ČR, ©2013. *Vítejte na Zemi* [online]. [cit. 2019-04-15]. Dostupné z: [http://www.vitejtenazemi.cz/cenia/index.php?p=dopravni\\_infrastruktura\\_v\\_cr&site=doprava](http://www.vitejtenazemi.cz/cenia/index.php?p=dopravni_infrastruktura_v_cr&site=doprava)

Google mapy, *Česká republika* [online]. [cit. 2019-04-10]. Dostupné z: <https://www.google.cz/maps/dir/767+01+Krom%C4%9B%C5%99%C3%AD%C5%BE,+%C4%8Cesko/Vset%C3%ADn,+755+01/@49.2698785,17.544385,11z/data=!3m1!4b1!4m14!4m13!1m5!1m1!1s0x4713067bb22df771:0x400af0f66154aa0!2m2!1d17.39938!2d49.2916582!1m5!1m1!1s0x4713835bf872d659:0x80864ba9e920ddf1!2m2!1d17.9938523!2d49.3389251!3e0>

IDNES, 2018: *Kroměříž a Versailles. Reklamu jim chystá National Geographic* [online]. [cit. 2019-04-24]. Dostupné z: [https://www.idnes.cz/zlin/zpravy/zahrady-kromeriz-unesco-national-geographc-society-cesta-svetoveho-dedictvi-evropy.A180119\\_377320\\_zlin-zpravy\\_ras](https://www.idnes.cz/zlin/zpravy/zahrady-kromeriz-unesco-national-geographc-society-cesta-svetoveho-dedictvi-evropy.A180119_377320_zlin-zpravy_ras)

IDNES, 2013. : *Kroměříž už obchvat nechce, dopravu ve městě vyřeší most a parkoviště* [online]. [cit. 2019-04-25]. Dostupné z: [https://www.idnes.cz/zlin/zpravy/obchvat-kromerize-nebude.A131221\\_2014618\\_zlin-zpravy\\_ras](https://www.idnes.cz/zlin/zpravy/obchvat-kromerize-nebude.A131221_2014618_zlin-zpravy_ras)

Mapa.rychnovsky: *železniční mapa České republiky* [online]. [cit. 2019-05-11]. Dostupné z: <http://mapa.rychnovsky.cz/>

Mapy, *Česká republika* [online]. [cit. 2019-04-18]. Dostupné z: <https://mapy.cz/zakladni?x=15.4749003&y=49.8250074&z=8&source=coun&id=112>

Mapy, *Kroměříž* [online]. [cit. 2019-04-12]. Dostupné z: <https://mapy.cz/zakladni?x=17.4186409&y=49.2870803&z=13&source=muni&id=3117>

Mapy: *cyklostezky Kroměříž* [online]. [cit. 2019-04-21]. Dostupné z: <https://mapy.cz/turisticka?planovani-trasy&x=17.3858535&y=49.2922586&z=14&mrp=%7B%22c%22%3A121%7D>

Město Kroměříž [online]. [cit. 2019-05-02]. Dostupné z: <https://www.mesto-kromeriz.cz/aktuality/tiskove-zpravy/cnn-zaradila-kromeriz-mezi-nejkrasnejsich-11-mist-v-ceske-republice/>

Město Kroměříž, 2014. *Územní studie: Územní studie obchvatu Kroměříže* [online]. [cit. 2019-04-23]. Dostupné z: <https://www.mesto-kromeriz.cz/urad/dokumenty-a-informace/uzemni-studie/kromeriz/>

Město Kroměříž: *územní studie obchvatu* [online]. [cit. 2019-04-23]. Dostupné z: <https://www.mesto-kromeriz.cz/urad/dokumenty-a-informace/uzemni-studie/kromeriz/>

Město Uherské Hradiště: *Historie* [online]. [cit. 2019-04-10]. Dostupné z: <https://www.mesto-uh.cz/historie>

Ministerstvo dopravy, ©2019. *Dopravní politika ČR pro období 2014-2020 s výhledem do roku 2050* [online]. [cit. 2019-04-30]. Dostupné z: <https://www.mdcz.cz/Dokumenty/Strategie/Dopravni-politika-a-MFDI/Dopravni-politika-CR-pro-obdobi-2014-2020-s-vyhled>

Ministerstvo vnitra České republiky, ©2019. *Informační servis: Strategické plánování: Jedna z podmínek rozvoje měst* [online]. [cit. 2019-04-24]. Dostupné z: <https://www.mvcr.cz/clanek/dobra-praxe-strategicke-planovani-jedna-z-podminek-rozvoje-mest.aspx>

Ministerstvo vnitra, *Národní geoportál INSPIRE* [online]. [cit. 2019-04-12]. Dostupné z: <https://geoportal.gov.cz/web/guest/home/>

Místopisný průvodce po České republice: *Kroměříž* [online]. [cit. 2019-04-12]. Dostupné z: <https://www.mistopisy.cz/pruvodce/obec/5743/kromeriz/pocet-obyvatel/>

Místopisný průvodce po České republice: *Uherské Hradiště* [online]. [cit. 2019-04-11]. Dostupné z: <https://www.mistopisy.cz/pruvodce/obec/7201/uherske-hradiste/>

Místopisný průvodce po České republice: *Vsetín* [online]. [cit. 2019-04-11]. Dostupné z: <https://www.mistopisy.cz/pruvodce/obec/10077/vsetin/>

Národní dotace: *Dotace na dopravní infrastrukturu* [online]. [cit. 2019-05-03]. Dostupné z: <http://narodnidotace.cz/dotace-parkoviste-most-lavka-zastavka/>

Nitralive: *Nitra - počet obyvateľov k 2.1.2018 potvrdzuje klesajúcu tendenciu* [online]. [cit. 2019-05-12]. Dostupné z: <http://www.nitralive.sk/info-o-nitre/aktualne-udaje/65630-nitra-pocet-obyvatelov-k-2-1-2018-potvrdzuje-klesajucu-tendenciu>

Plán mobility města Kroměříž – Dopravní strategie, ©2019. *PLÁN UDRŽITELNÉ MĚSTSKÉ MOBILITY MĚSTA KROMĚŘÍŽ: O projektu* [online]. [cit. 2019-04-26]. Dostupné z: <http://mobilita-kromeriz.cz/o-projektu/>

Prahou na kole: *cyklopruhy* [online]. [cit. 2019-05-11]. Dostupné z: <https://prahounakole.cz/2017/09/technicke-podminky-179-nova-pravidla-cykloopatreni/>

Rozvoj dopravy ve světě, ©2013. *Vítejte na Zemi* [online]. [cit. 2019-04-19]. Dostupné z: [http://vitejtenazemi.cenia.cz/cenia/index.php?p=rozvoj\\_dopravy\\_ve\\_svete&site=doprava](http://vitejtenazemi.cenia.cz/cenia/index.php?p=rozvoj_dopravy_ve_svete&site=doprava)

Ředitelství silnic a dálnic, ©2015.: *Pozemní komunikace, jejich rozdělení a správa* [online]. [cit. 2019-04-16]. Dostupné z: <https://www.rsd.cz/wps/portal/web/Silnice-a-dalnice/Udrzba-komunikaci>

Ředitelství silnic a dálnic, *Přehled silnic v okrese Kroměříž* [online]. [cit. 2019-04-14]. Dostupné z: <https://www.rszk.cz/vozovky/silnicekm.php>

Ředitelství silnic a dálnic: *Celostátní sčítání dopravy 2010* [online]. [cit. 2019-04-10]. Dostupné z:

<http://scitani2010.rsd.cz/pages/results/list/default.aspx?l=Zl%C3%ADnsk%C3%BD%20kraj>

Ředitelství silnic a dálnic: *Celostátní sčítání dopravy 2016* [online]. [cit. 2019-04-10]. Dostupné z:

<http://scitani2016.rsd.cz/pages/results/list/default.aspx?l=Zl%C3%ADnsk%C3%BD%20kraj>

Ředitelství silnic a dálnic: *dopravní vytiženost* [online]. [cit. 2019-04-11]. Dostupné z: <http://scitani2016.rsd.cz/pages/intenzitytable/default.aspx?s=6-2723>

Ředitelství silnic a dálnic: *dopravní vytiženost* [online]. [cit. 2019-04-11]. Dostupné z: <http://scitani2016.rsd.cz/pages/intenzitytable/default.aspx?s=6-3002>

Ředitelství silnic a dálnic: *dopravní vytiženost* [online]. [cit. 2019-04-10]. Dostupné z: <http://scitani2016.rsd.cz/pages/results/section/default.aspx?l=Zl%C3%ADnsk%C3%BD%20kraj>

Ředitelství silnic a dálnic: *dopravní vytiženost* [online]. [cit. 2019-04-10]. Dostupné z: <http://scitani2010.rsd.cz/pages/results/section/default.aspx?l=Zl%C3%ADnsk%C3%BD%20kraj>

Ředitelství silnic a dálnic: *Intenzity dopravy - Zlínský kraj* [online]. [cit. 2019-04-13]. Dostupné z: <http://scitani2016.rsd.cz/pages/results/section/default.aspx?l=Zl%C3%ADnsk%C3%BD%20kraj>

Ředitelství vodních cest České republiky, *Strategické záměry a stavby: Plavební komora Bělov* [online]. [cit. 2019-04-13]. Dostupné z: <http://www.rvccr.cz/strategicke-zamery-a-stavby/batuv-kanal/plavebni-komora-belov>

Slovácko: *Kroměříž* [online]. [cit. 2019-04-21]. Dostupné z: [http://www.slovacko.cz/lokalita/251/mapa?cykloznacka\\_hlavni=1&cykloznacka\\_vedlejsi=1](http://www.slovacko.cz/lokalita/251/mapa?cykloznacka_hlavni=1&cykloznacka_vedlejsi=1)

Strategický plán města Vsetín, *Město Vsetín* [online]. [cit. 2019-04-14]. Dostupné z: <https://www.mestovsetin.cz/strategicky-plan-mesta-vsetin/ds-18788>

Trasa Kroměříž – Nitra, *Googlemapy* [online]. [cit. 2019-04-15]. Dostupné z: <https://www.google.cz/maps/dir/767+01+Krom%C4%9B%C5%99%C3%AD%C5%BE,+%C4%8Cesko/Nitra,+Slovensko/@48.7258827,16.7925823,9z/data=!3m1!4b1!4m14!4m13!1m5!1m1!1s0x4713067bb22df771:0x400af0f66154aa0!2m2!1d17.39938!2d49.2916582!1m5!1m1!1s0x476b3ee0556593fd:0x400f7d1c6978bf0!2m2!1d18.076376!2d48.3061414!3e0>

Trasa Kroměříž – Uherské Hradiště, *Googlemapy* [online]. [cit. 2019-04-14]. Dostupné z: <https://www.google.cz/maps/dir/767+01+Krom%C4%9B%C5%99%C3%AD%C5%BE,+%C4%8Cesko/Uhersk%C3%A9+Hradi%C5%A1%C4%9B/@49.1761109,17.2723165,11z/data=!3m1!4b1!4m14!4m13!1m5!1m1!1s0x4713067bb22df771:0x400af0f66154aa0!2m2!1d17.39938!2d49.2916582!1m5!1m1!1s0x4713143a80b3d41f:0xe5bc5b3536f783e33!2m2!1d17.4958501!2d49.0597969!3e0>

Trasa Kroměříž - Vsetín, *Googlemapy* [online]. [cit. 2019-04-14]. Dostupné z: <https://www.google.cz/maps/dir/767+01+Krom%C4%9B%C5%99%C3%AD%C5%BE,+%C4%8Cesko/Vset%C3%ADn,+755+01/@49.3008902,17.5547728,11z/data=!3m1!4b1!4m14!4m13!1m5!1m1!1s0x4713067bb22df771:0x400af0f66154aa0!2m2!1d17.39938!2d49.2916582!1m5!1m1!1s0x4713835bf872d659:0x80864ba9e920ddf1!2m2!1d17.9938523!2d49.3389251!3e0>

Uherské Hradiště, 2019. *Program rozvoje města Uherské Hradiště do roku 2030* [online]. [cit. 2019-04-14]. Dostupné z: <https://www.mesto-uh.cz/program-mesta-do-roku-2030>

Územnoplánovací dokumentácie: Územný plán mesta Nitra v znení zmien a doplnkov č. 1 - č. 6, 2019. *Město Nitra* [online]. Nitra [cit. 2019-04-15]. Dostupné z: <https://www.nitra.sk/Zobraz/Obsah/18777>

Zlínský kraj, *KONCEPCE DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY NA ÚZEMÍ ZLÍNSKÉHO KRAJE* [online]. [cit. 2019-05-03]. Dostupné z: <https://www.kr-zlinsky.cz/koncepce-dopravni-infrastruktury-na-uzemi-zlinskeho-kraje-cl-139.html>

**SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK**

%	procento
§	paragraf
©	copyright
a kol.	a kolektiv
apod.	a podobně
a.s.	akciová společnost
atd.	a tak dále
CNN	Cable News Network
CO <sub>2</sub>	oxid uhličitý
č.	číslo
ČHMÚ	Český hydrometeorologický úřad
ČR	Česká republika
ČSÚ	Český statistický úřad
EU	Evropská unie
km	kilometr
km <sup>2</sup>	kilometr čtverečný
m	metr
MD	ministerstvo dopravy
MěÚ	městský úřad
MHD	městská hromadná doprava
MMR	Ministerstvo pro místní rozvoj
MZV	ministerstvo zahraničních věcí
např.	například
př. n. l.	před našim letopočtem



---

ROP	regionální operační systém
ŘSD	Ředitelství silnic a dálnic
s.	strana
Sb.	Sbírka zákonů
sil.	silnice
s.r.o.	společnost s ručením omezeným
sv.	svatý
SWOT	analýza silných a slabých stránek, příležitostí a hrozeb
TEN-T	Transevropské dopravní síť
tzn.	to znamená
tzv.	tak zvaný
UNESCO	organizace pro vzdělání, vědu a kulturu

**SEZNAM OBRÁZKŮ**

Obrázek 1 Intenzita dopravy podle Celostátního sčítání dopravy města Vsetín pro rok 2016 .....	27
Obrázek 2 Kroměříž a přilehlé obce .....	41
Obrázek 3 Poloha Kroměříže v rámci České republiky .....	42
Obrázek 4 Základní silniční síť v okolí města Kroměříže .....	54
Obrázek 5 Intenzita dopravy podle Celostátního sčítání dopravy 2016 v Kroměříži a blízkém okolí .....	55
Obrázek 6 Intenzita dopravy podle celostátního sčítání dopravy 2010 v Kroměříži a blízkém okolí .....	57
Obrázek 7 Schéma železniční sítě a pozice Kroměříže v síti železniční dopravy .....	59
Obrázek 8 Cyklotrasy procházející městem Kroměříž .....	61
Obrázek 9 Návrhy vedení obchvatu Kroměříží .....	68
Obrázek 10 Situační nákres cyklostezky .....	72
Obrázek 11 Plavební komora s přístavištěm Bělov u Otrokovic .....	74
Obrázek 12 Varianty pruhů pro cyklisty .....	76

**SEZNAM TABULEK**

Tabulka 1 Počet a věkové složení obyvatel v Kroměříži.....	43
Tabulka 2 Jak se změnilo zastoupení obyvatelstva v produktivním a postproduktivním věku.....	44
Tabulka 3 Přehled největších zaměstnavatelů ve městě Kroměříži.....	47
Tabulka 4 Přehled zdravotnických služeb v Kroměříži.....	48
Tabulka 5 Přehled nejvýznamnějších kulturních událostí, které jsou v městě Kroměříži pořádány.....	50
Tabulka 6 Délka jednotlivých tříd silnic v Kroměřížském okrese .....	54
Tabulka 9 Srovnání počtu vozidel na jednotlivých měřených úsecích v Kroměříži v letech 2010 a 2016.....	57
Tabulka 10 Seznam cyklotras Kroměříže .....	61
Tabulka 11 SWOT analýza města Kroměříž .....	62

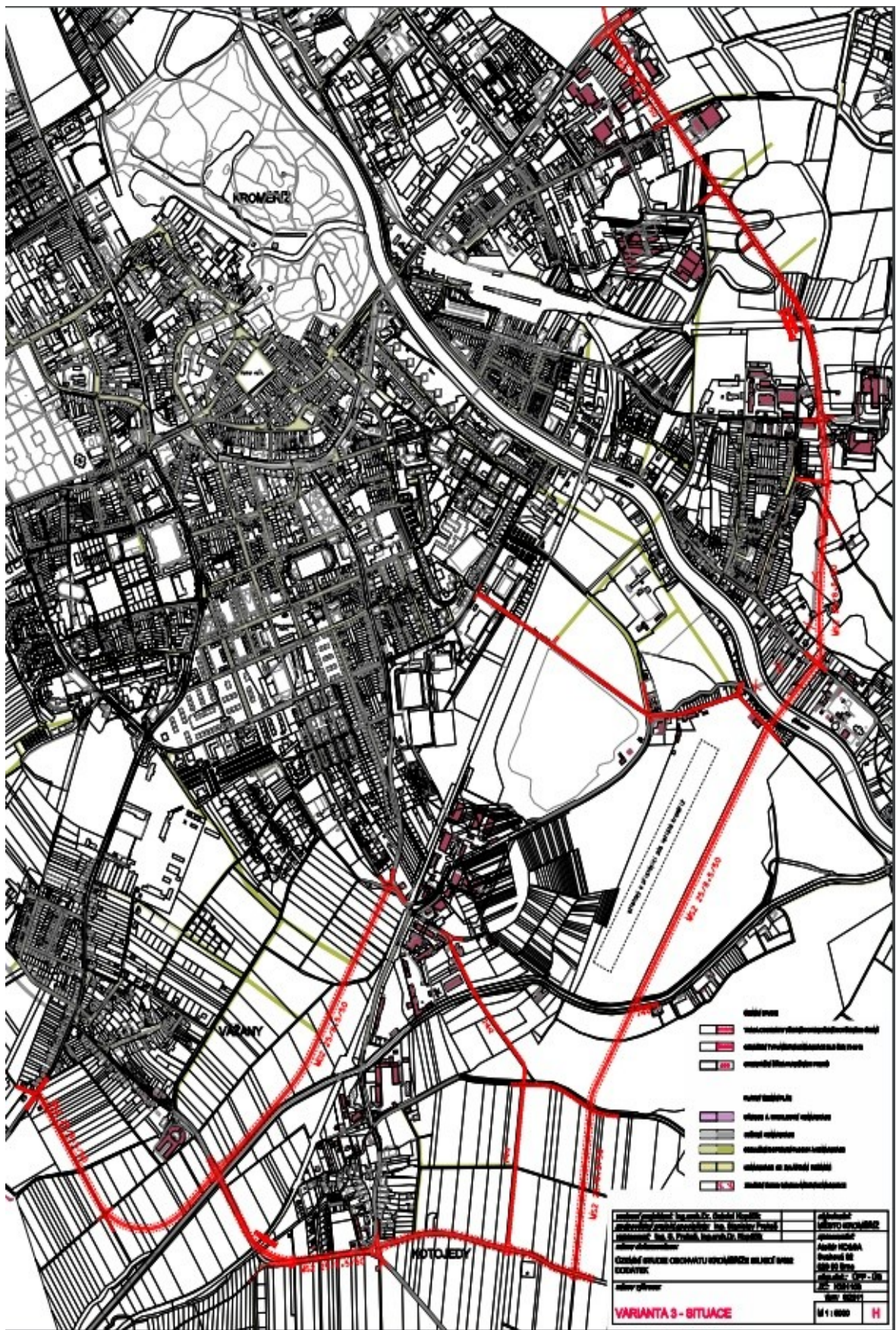
## SEZNAM PŘÍLOH

- P I Návrh obchvatu – varianta A
- P II Návrh obchvatu – varianta B
- P III Návrh obchvatu – varianta C
- P IV Stavební plán kruhového objezdu
- P V Vyjádření ŘSZK ke kruhovému objezdu
- P VI Stavební povolení k parkovacímu domu
- P VII Vizualizace Baťova kanálu

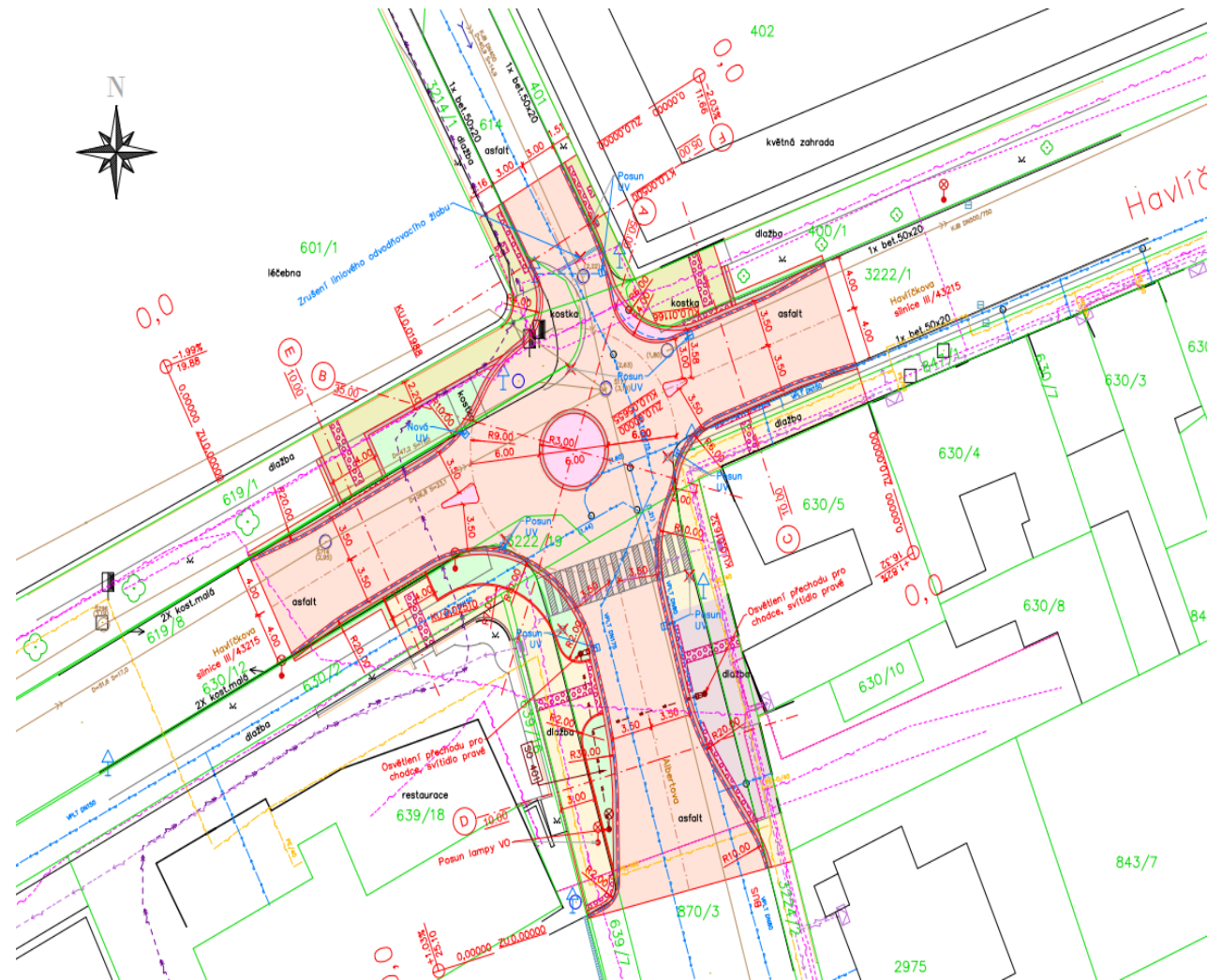




# PŘÍLOHA P III: NÁVRH OBCHVATU – VARIANTA C



# PŘÍLOHA IV: STAVEBNÍ PLÁN KRUHOVÉHO OBJEZDU



## LEGENDA

- KM – HRANICE PARCEL
- KM – VĚTRNÍ KRESBA
- NOVÝ STAV
- - - PODELNÝ TRATIVOD DN 100
- - - KABEL VEŘEJNÉHO OSVĚTLENÍ
- OSVĚTLENÍ PŘECHODU PRO CHODCE
- NOVÁ ULIČNÍ VPUST

## LEGENDA STÁVAJÍCÍCH SÍTÍ

- - - SĎELOVACÍ KABEL – NADZEMNÍ (CETIN A.S.)
- - - PODZEMNÍ VEDENÍ NN (E.ON ČESKÁ REPUBLIKA S.R.O.)
- - - PODZEMNÍ VEDENÍ VN (E.ON ČESKÁ REPUBLIKA S.R.O.)
- - - STL PLYNOVOD (GASNET S.R.O.)
- - - KANALIZACE (VAK KROMĚŘÍŽ A.S.)
- - - VODOVOD

POZN. ZAKRESLENÍ PRŮBĚHU INŽENÝRSKÝCH SÍTÍ JE POUZE INFORMATIVNÍ. PŘED ZAHÁJENÍM STAVEBNÍCH PRACÍ JE NUTNÉ JEJICH VYTYČENÍ.

## LEGENDA POVRCHŮ

- ASFALTOVÁ VOZOVKA
- ZELĚN
- CHODNÍK – ZÁMKOVÁ DLAŽBA
- ODVODŇOVACÍ PROUŽEK (DVOURÁDEK ŽULOVÝCH KOSTEK)
- CHODNÍK – MOZAIKOVÁ DLAŽBA
- OBRUBA
- POUŽÍVANÁ DLAŽBA-ZULOVÉ KOSTKY
- RELIEFNÍ DLAŽBA
- SJEZD – ZÁMKOVÁ DLAŽBA

## SEZNAM STAVEBNÍCH OBJEKTŮ:

- SO 101 – OKRUŽNÍ KŘÍŽOVATKA
- SO 401 – VEŘEJNÉ OSVĚTLENÍ

# SO 101

Souřadnicový systém: JTSK  
Výškový systém: Bpv

	RYBÁK – PROJEKTOVÁNÍ STAVEB, spol. s r.o.	
	Havlíčkova 139/25a, 602 00 Brno, IČO: 25 32 56 80, Tel./Fax: 543 236 081, e-mail: rybak@rybak.cz ČSN EN ISO 9001, E. certifikátu QMS-018-2004	
HLAVNÍ INŽENÝR PROJEKTU :	Ing. Vít Rybák	
ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT :	Ing. Vít Rybák	
VYPRACOVAL :	Ing. Klára Borilová	
KONTROLOVAL :	Ing. JF Bednařík	
KRAJ :	MĚSTSKÝ ÚŘAD: Kroměříž	DATUM : X/18
INVESTOR :	Město Kroměříž, Velké náměstí 115/1, 767 01 Kroměříž	ZAKÁZK.Č. :
OBJEDNATEL :	Město Kroměříž, Velké náměstí 115/1, 767 01 Kroměříž	FORMÁT : 3 x A4
AKCE :	KŘÍŽOVATKA HAVLÍČKOVA–ALBERTOVA	MĚŘÍTKO : 1:250
	SO 101 – Okružní křižovatka	SOUBOR :
		STUPEŇ : SOUPRAVA
PŘÍLOHA :	Situace	DŮR/DSP
		Č. PŘÍLOHY : 2



# PŘÍLOHA V: VYJÁDŘENÍ ŘSZK KE KRUHOVÉMU OBJEZDU

**ŘSZK**

**Ředitelství silnic Zlínského kraje,**

příspěvková organizace

K majáku 5001, 761 23 ZLÍN

RYBÁK – PROJEKTOVÁNÍ STAVEB, spol.

s r.o.

Havlíčková 139/25a

602 00 Brno

Váš dopis značky:

Ze dne:

Naše značka:

Výfyzuje/linka:

Dne:

ŘSZKMM12455/18

Ing. Mišková

.12.2.2019

## **Křižovatka Havlíčkova – Albertova, Kroměříž - stanovisko**

Ředitelství silnic Zlínského kraje, příspěvková organizace (dále jen ŘSZK) se sídlem ve Zlíně, K majáku 5001, oprávněné k hospodaření se svěřeným majetkem silnic II. a III. třídy ve vlastnictví Zlínského kraje, včetně jejich součástí a příslušenství jak vyplývá z práv a povinností stanovených zákonem č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích a prováděcí vyhláškou č. 104/1997 Sb., ve znění pozdějších předpisů, sděluje k projednání projektové dokumentace pro územní a stavební řízení stavby „Křižovatka Havlíčkova – Albertova“, zpracované projekční firmou RYBÁK – PROJEKTOVÁNÍ STAVEB, spol. s r.o., Brno, konaném dne 25. 1. 2019 na MěÚ Kroměříž sděluje následující.

Na jednání byla předložena pouze varianta úpravy stávající průsečné křižovatky na křižovatku miniokružní o vnějším průměru 18 m, ke které jsme se vyjádřili dne 15. 1. 2019 dopisem pod čj. ŘSZKMM12455/18-225.

Doporučujeme zpracovat PD ve variantě úpravy křižovatky, která bude zahrnovat např. úpravu šířkového uspořádání ulice Albertovy včetně úpravy poloměrů připojovacích oblouků na ulici Havlíčkova, přesun zastávek autobusové hromadné dopravy a přechodu pro chodce, změnu dopravního režimu v ulici Za Květnou zahradou a variantu s řízením křižovatky světelným signalizačním zařízením s výpočtem kapacity křižovatky.

S předloženým návrhem dopravního řešení křižovatky nesouhlasíme.

Z důvodu objektivního řešení zajišťujícího požadavky plynulé a bezpečné dopravy a postačující kapacity křižovatky zadáme oprávněné organizaci vypracování bezpečnostního auditu navržené okružní křižovatky. Definitivní stanovisko zašleme po obdržení vyhotoveného bezpečnostního auditu.

S pozdravem

Ředitelství silnic Zlínského kraje  
příspěvková organizace  
K majáku 5001, 761 23 Zlín  
- 18 -

Ing. Bronisláv Malý  
ředitel

Na vědomí

MěÚ Kroměříž, odbor rozvoje města

### ODDĚLENÍ PRO MAJETKOVOU SPRÁVU:

Kroměříž  
telefon: 573 503 731  
e-mail: [kovarik@rszk.cz](mailto:kovarik@rszk.cz)

Uherské Hradiště  
telefon: 572 434 231  
e-mail: [nenula@rszk.cz](mailto:nenula@rszk.cz)  
e-mail: [rszk@rszk.cz](mailto:rszk@rszk.cz)

Valešské Meziříčí  
telefon: 571 612 102  
e-mail: [marek@rszk.cz](mailto:marek@rszk.cz)  
IČ: 70934860

Zlín  
telefon: 577 044 250  
e-mail: [sprman@rszk.cz](mailto:sprman@rszk.cz)  
DIČ: CZ70934860

ŘSZK: tel.: 577 212 829

# PŘÍLOHA VI: STAVEBNÍ POVOLENÍ K PARKOVACÍMU DOMU



MĚSTO  
KROMĚŘÍŽ

Městský úřad Kroměříž  
Velké náměstí 115  
767 01 Kroměříž

č.j.: 490/2018  
tel. +420 573 321 111  
fax +420 573 331 481  
www.mesto-kromeriz

Oprávněná  
úřední osoba Pavlína Pešáková  
e-mail pavlina.pesakova@mesto-kromeriz.cz  
odbor Odbor občansko-správních agend, odd.  
dopravy a silničního hosp. (tel. 573 321 385)  
datum 27. srpna 2018  
spis. značka MeUKM/049366/2018/03  
č. jednací MeUKM/057851/2018

Město Kroměříž, Velké nám. 115, 767 01 Kroměříž

## ROZHODNUTÍ

Městský úřad v Kroměříži, odbor občansko-správních agend, oddělení dopravy a silničního hospodářství, jako silniční správní úřad místně příslušný dle § 10 a § 11 odst. 1 písm. a) zákona č. 500/2004 Sb. správní řád (dále jen „správní řád“), § 40 odst. 1 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o pozemních komunikacích“), speciální stavební úřad příslušný dle § 16 odst. 1 a § 40 odst. 4 písm. a) zákona o pozemních komunikacích, § 15 odst. 1 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „stavební zákon“), ve stavebním řízení přezkoumal dle § 109 až § 114 stavebního zákona žádost o stavební povolení, kterou dne 18.7.2018 podalo **Město Kroměříž, Velké nám. 115, 767 01 Kroměříž, IČ 00287351** zastoupené **knesl kynčl architekti s.r.o., Šumavská 416/15, 602 00 Brno, IČ 47912481** (dále jen „stavebník“) a na základě tohoto přezkoumání:

Vydává dle § 115 stavebního zákona a § 18c vyhlášky č. 503/2006 Sb., kterou se provádějí některá ustanovení stavebního zákona ve věcech stavebního řádu

### stavební povolení

na stavbu:

### „Parkovací dům Havlíčkova 1“

SO 502.1 Veřejné prostranství

SO 502.2 Chodník

SO 503.1 Účelová komunikace

(dále jen „stavba“) na pozemcích parc. č. st. 628/6, 628/9 a p.č. 3105/1, 3105/2, 3105/7, 3235/36, 3388/1, 3389/1, 3390/1, 3391 v katastrálním území Kroměříž.

#### Popis stavby:

SO 502.1 Veřejné prostranství- vyvýšený prostor obdélníkového tvaru, který ze severní a východní strany navazuje na stávající chodník pomocí několika postupně zapouštěných kamenných schodišťových bloků. Pochozí plocha bude provedena z velkoformátové kamenné dlažby, žulových kostek.

SO 502.2 Chodník na nároží ulic Havlíčkova a Velehradská, šíře 2,20- 3,50m, bude proveden v konstrukci s povrchem z betonové zámkové dlažby 200x200 tl. 60mm. Rozhraní chodníku a vyvýšeného veřejného prostranství (SO 502.1) bude tvořit přirozenou vodící linii pro pohyb osob s omezenou schopností pohybu a orientace.

SO 503.1 Účelová komunikace je dopravně napojena z ul. Havlíčkova stávajícím sjezdem šíře 3,50m v průjezdu Polyfunkčního domu, za objektem je na délce 12,00m navrženo rozšíření vozovky na 6,00m. V této šíři obchází objekt parkovacího domu ze západní a jižní strany, po napojení na účelovou komunikaci pro „Bytový dům Pohoda“, ul. Velehradskou. Komunikace s povrchem ze zámkové dlažby, lemovaná bet. obrubami osazenými s převýšením 10cm, bude odvodněna do navržených vpustí. Na komunikaci podél parkovacího domu bude osazena dvoukřídlá brána, aby nedocházelo k prolínání dopravy a výjezd z parkovacího domu byl směřován pouze na ul. Velehradskou.

**Stanoví podmínky pro provedení stavby:**

1. Stavba bude provedena podle projektové dokumentace ověřené ve stavebním řízení, kterou vypracoval ing. Lukáš Konečný, ověřila ing. Kateřina Mičová Polesná, autorizovaný inženýr pro dopravní stavby, ČKAIT 1004710; případné změny nesmí být provedeny bez předchozího povolení speciálního stavebního úřadu.
2. Stavebník oznámí speciálnímu stavebnímu úřadu termín zahájení stavby.
3. Stavebník oznámí speciálnímu stavebnímu úřadu tyto fáze výstavby pro kontrolní prohlídky stavby:
  - vytvoření konstrukce pláňe
  - vytvoření konstrukčních vrstev, osazení betonových obrub
  - po pokládce asfaltových vrstev
  - po osazení dopravního značení
  - závěrečná kontrolní prohlídka
4. Stavba bude dokončena do 12/2020.
5. Stavba bude prováděna stavebním podnikatelem: právnickou osobou nebo fyzickou osobou oprávněnou k provádění stavebních nebo montážních prací jako předmětu své činnosti podle zvláštních předpisů. Doklad o oprávnění vybrané firmy bude stavebnímu úřadu předložen nejméně 15 dnů před zahájením prací.
6. Stavbyvedoucí je povinen řídit provádění stavby v souladu s rozhodnutím stavebního úřadu a s ověřenou projektovou dokumentací, zajistit dodržování povinností k ochraně života, zdraví, životního prostředí a bezpečnosti práce vyplývající ze zvláštních právních předpisů. Zajistí řádné uspořádání staveniště, provoz na něm a dodržení obecných požadavků na výstavbu.
7. Stavebník a stavební dozor odpovídá za soulad prostorové polohy stavby s ověřenou dokumentací.
8. Stavba bude vytyčena úředně oprávněným zeměměřičským inženýrem.
9. Pro stavbu mohou být použity jen takové výrobky, materiály a konstrukce, jejichž vlastnosti z hlediska způsobilosti stavby pro navržený účel zaručují, že stavba při správném provedení a běžné údržbě po dobu předpokládané existence splní požadavky na mechanickou odolnost a stabilitu, požární bezpečnost, hygienu a ochranu zdraví a životního prostředí.
10. Při provádění stavby nesmí být poškozeny sousední nemovitosti, stávající inženýrské sítě ani veřejný majetek. Stavebník odpovídá za všechny škody které mohou vzniknout stavbou, provozem, změnami nebo opravami v areálu staveniště a v nejbližším okolí. Majitelé sousedních nemovitostí nesmí být z důvodu provádění stavby na svých právech poškozeni, ani krázeni. Vzniklé škody, které na majetku sousedů vznikly se stavebník zavazuje odstranit na své náklady, nebo plnohodnotně nahradit. Případné škody prokazatelně způsobené výše uvedenou stavbou uhradí stavebník vlastním nákladem.
11. Nesmí docházet k ohrožování a obtěžování okolí, zejména hlukem a prachem, nadlimitní hodnoty stanovené jinými právními předpisy, k ohrožování bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, k znečišťování pozemních komunikací, ovzduší a vod, k omezování přístupu k přilehlým stavbám a pozemkům, sítím technického vybavení a požárním zařízením. Průběh hlukové významných stavebních činností bude organizací prací, personálním a technickým vybavením zkrácen na nezbytně nutnou dobu. Pro stavební práce budou používána pouze zařízení a nářadí v bezvadném technickém stavu.
12. Pozemní komunikace dočasně užívané pro staveniště při současném zachování jejich užívání veřejností se musí po dobu společného užívání bezpečně chránit před poškozením stavební

- činností a udržovat. Stavebník je povinen dle § 28 zákona o pozemních komunikacích odstranit veškeré závady ve sjízdnosti způsobené předmětnou stavbou.
13. Při provádění stavby musí být veden stavební deník, do něhož se pravidelně zaznamenávají údaje týkající se provádění staveb. Do stavebního deníku jsou oprávněny provádět záznamy osoby dle § 157 odst. 2 stavebního zákona.
  14. Stavebník požádá o stanovení místní úpravy provozu, dle § 77 zákona č. 361/2000 Sb. příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností.
  15. Stavba může být užívána pouze na základě kolaudačního souhlasu, dle § 122 odst. 1 stavebního zákona.
  16. Stavebník je povinen před zahájením prací zajistit vytyčení tras technické infrastruktury v místě stavby a učinit všechna opatření, aby nedošlo k jejich ohrožení nebo poškození (vytyčení ochranného pásma, dodržení podmínek stanovených správcí apod. v souladu se stanovisky vlastníků technické infrastruktury, které jsou součástí projektové dokumentace) a týkající se provádění stavby:
    - vyjádření E.ON Servisní, s.r.o. zn. H18502-16200671 ze dne 23.8.2017, dle kterého se v zájmovém území nachází podzemní vedení NN a VN, distribuční stanice VN/NN
    - souhlas E.ON Česká republika, s.r.o. zn. L4570-16200997 ze dne 24.8.2017 uvádějící podmínku: „Plánovaná stavba bude umístěna min. 1m od podzemního vedení NN a VN“
    - stanovisko VaK Kroměříž, a.s. zn. 2017-005193 ze dne 15.1.2018 požadující před zahájením zemních prací vytyčení vodovodní a kanalizační sítě v zájmové lokalitě
    - stanovisko GridServices, s.r.o. zn. 5001560628 ze dne 23.8.2017, dle kterého se v zájmovém území nachází NTL plynárenské zařízení v správě společnosti
    - vyjádření České telekomunikační infrastruktury a.s. č.j. 679717/17 ze dne 1.8.2017, dle kterého se ve vyznačeném zájmovém území nachází síť elektronických komunikací
    - vyjádření NWT a.s. ze dne 29.8.2017 uvádějící, že v dané lokalitě jsou umístěny sítě společnosti
    - vyjádření Kroměřížských technických služeb, s.r.o. zn. 2761/2017 ze dne 3.8.2017 uvádějící, že v prostoru stavby se nachází zařízení veřejného osvětlení.

#### **Odůvodnění:**

Dne 18.7.2018 podal stavebník žádost o vydání stavebního povolení na výše uvedenou stavbu, uvedeným dnem bylo zahájeno stavební řízení.

Stavba je umístěna dle veřejnoprávní smlouvy o umístění stavby č.j. 02/328/060552/2882/46/2017 uzavřené dne 27.9.2017 mezi Městským úřadem Kroměříž, stavebním úřadem a Městem Kroměříž.

Speciální stavební úřad oznámil dne 24.7.2018 veřejnou vyhláškou zahájení stavebního řízení známým účastníkům řízení a dotčeným orgánům. V řízení dle § 112 odst. 2 stavebního zákona speciální stavební úřad upustil od ústního jednání. Dotčené orgány mohly uplatnit závazná stanoviska a účastníci řízení své námitky, popřípadě důkazy do 24.8.2018. V stanovené lhůtě nebyly podány žádné námitky, popř. důkazy.

Projektová dokumentace je zpracovaná oprávněnou osobou pro dopravní stavby. Projektant, dle § 159 odst. 2 stavebního zákona, odpovídá za celistvost, úplnost a bezpečnost stavby provedené podle jím zpracované projektové dokumentace a proveditelnost stavby podle této dokumentace, jakož i za technickou a ekonomickou úroveň projektu technologického zařízení, včetně vlivů na životní prostředí.

Při vymezování okruhu účastníků řízení speciální stavební úřad dospěl k závěru, že toto právní postavení dle §109 stavebního zákona přísluší vedle stavebníka, Města Kroměříž, vlastníka pozemků p.č. st. 628/6, 628/9 a p.č. 3105/1, 3105/2, 3105/7, 3235/36, 3388/1, 3389/1, 3390/1, 3391 v katastrálním území Kroměříž, na nichž má být stavba provedena, dále pouze osobám, jejichž vlastnické právo nebo jiné právo k sousedním pozemkům nebo stavbám na nich může být stavebním povolením přímo dotčeno. Jedná se o vlastníky pozemků p.č. st. 4480 a p.č. 74/9, 74/10, 74/11,

74/12, 76/2, 76/3, 76/4, 3222/1, 3388/2, 3389/2, 3389/3, 3390/2, 3392, 4480 vše v k.ú. Kroměříž. Vlastnická ani jiná práva k dalším, vzdálenějším nemovitostem, nemohou být tímto rozhodnutím přímo dotčena.

Účastníci, které přizval speciální stavební úřad:

Vlastníky pozemků a staveb na p.č. st. 628/6, 628/9, 4480 a p.č. 74/9, 74/10, 74/11, 74/12, 76/2, 76/3, 76/4, 3105/1, 3105/2, 3105/7, 3222/1, 3235/36, 3388/1, 3389/1, 3388/2, 3389/2, 3389/3, 3390/1, 3390/2, 3391, 3392, 4480 vše v k.ú. Kroměříž.

Speciální stavební úřad v provedeném stavebním řízení přezkoumal předloženou žádost z hledisek uvedených v § 111 stavebního zákona, projednal ji s účastníky řízení, s dotčenými orgány a zjistil, že jejím uskutečněním nebo užíváním nejsou ohroženy zájmy chráněné stavebním zákonem, předpisy vydanými k jeho provedení a zvláštními předpisy.

Projektová dokumentace stavby splňuje obecné technické požadavky na stavby. Speciální stavební úřad v průběhu řízení neshledal důvody, které by bránily povolení stavby.

K žádosti o stavební povolení stavebník doložil:

- koordinované závazné stanovisko Městského úřadu Kroměříž spis. zn. MeUKM/084174/2017/02/OZP/Tu ze dne 29.1.2018
- závazné stanovisko Krajské hygienické stanice Zlínského kraje č.j. KHSZL 29091/2017 ze dne 30.11.2017
- souhlasné závazné stanovisko Hasičského záchranného sboru Zlínského kraje č.j. HSZL-9251-2/KM-2017 ze dne 25.1.2018
- závazné stanovisko Krajského ředitelství policie Zlínského kraje, Dopravního inspektorátu Kroměříž spis. zn. KRPZ-83280-2/ČJ-2017-150806 ze dne 4.1.2018
- stanovisko NIPI ČR, o.s. zn. 100180001 ze dne 8.1.2018
- rozhodnutí Městského úřadu Kroměříž, odboru životního prostředí spis. zn. MeUKM/012798/2018/03/ks17/OZP/Ci ze dne 25.4.2018 k kácení dřevin
- vyjádření E.ON Servisní, s.r.o. zn. H18502-16200671 ze dne 23.8.2017
- souhlas E.ON Česká republika, s.r.o. zn.L4570-16200997 ze dne 24.8.2017
- stanovisko VaK Kroměříž, a.s. zn. 2017-005193 ze dne 15.1.2018
- stanovisko GridServices, s.r.o. zn. 5001560628 ze dne 23.8.2017
- stanovisko České telekomunikační infrastruktury a.s. č.j. 679717/17 ze dne 1.8.2017.
- vyjádření Kroměřížských technických služeb, s.r.o., zn. 2761/2017 ze dne 3.8.2017
- vyjádření KmNet s.r.o. ze dne 9.8.2017
- vyjádření InfoTel, spol. s r.o. ze dne 1.8.2017
- stanovisko NWT a.s. ze dne 29.8.2017
- stanovisko itself s.r.o. č.j. 17/003411 ze dne 3.8.2019
- stanovisko Ředitelství silnic Zlínského kraje, p.o. zn. ŘSZK02900/18-225 ze dne 9.5.2018
- smlouvu o podmínkách a právu provést stavbu uzavřenou mezi stavebníkem a Zlínským krajem zastoupeným Ředitelstvím silnic Zlínského kraje dne 24.5.2018.

Speciální stavební úřad zajistil vzájemný soulad předložených závazných stanovisek dotčených orgánů vyžadovaných zvláštními předpisy a zahrnul je do podmínek rozhodnutí.

Speciální stavební úřad rozhodl, jak je uvedeno ve výroku rozhodnutí, za použití ustanovení právních předpisů ve výroku uvedených.

**Poučení účastníků:**

Proti tomuto rozhodnutí se lze odvolat do 15 dnů ode dne jeho oznámení k odboru dopravy a silničního hospodářství Krajského úřadu Zlínského kraje podáním u zdejšího správního orgánu.

Odvolání se podává s potřebným počtem stejnopisů tak, aby jeden stejnopis zůstal správnímu orgánu a aby každý účastník dostal jeden stejnopis. Nepodá-li účastník potřebný počet stejnopisů, vyhotoví je správní orgán na náklady účastníka.

Odvoláním lze napadnout výrokovou část rozhodnutí, jednotlivý výrok nebo jeho vedlejší ustanovení. Odvolání jen proti odůvodnění rozhodnutí je nepřipustné.

Speciální stavební úřad po dni nabytí právní moci stavebního povolení zašle stavebníkovi jedno vyhotovení ověřené projektové dokumentace a štítek obsahující identifikační údaje o povolené stavbě. Další vyhotovení ověřené projektové dokumentace zašle vlastníkovi stavby, pokud není stavebníkem. Stavebník je povinen štítek před zahájením stavby umístit na viditelném místě u vstupu na staveniště a ponechat jej tam až do dokončení stavby, případně do vydání kolaudačního souhlasu; rozsáhlé stavby se mohou označit jiným vhodným způsobem s uvedením údajů ze štítku. Stavba nesmí být zahájena, dokud stavební povolení nenabude právní moci. Stavební povolení pozbývá platnosti, jestliže stavba nebyla zahájena do 2 let ode dne, kdy nabylo právní moci.

Otisk úředního razítka.



**Pavlna Pešáková**  
referentka odboru občansko-správních agend  
oddělení dopravy a silničního hospodářství

Toto rozhodnutí musí být vyvěšeno po dobu 15 dnů na úřední desce Městského úřadu Kroměříž.

Vyvěšeno dne .....2.8.2018.....

Sejmuto dne: .....

**MĚSTSKÝ ÚŘAD**  
**KROMĚŘÍŽ**  
32

**Obdrželi:**

Účastníci řízení dle § 109 odst. 1 písm. a) až d) stavebního zákona a podle § 27 odst. 1 správního řádu:

Město Kroměříž, Velké nám. 115, 767 01 Kroměříž  
zastoupené knesl kynčl architekti s.r.o., Šumavská 416/15, 602 00 Brno  
E.ON Servisní, s.r.o., F.A. Gerstnera 2151/6, 370 01 České Budějovice  
E.ON Česká republika, s.r.o., F.A. Gerstnera 2151/6, 370 01 České Budějovice  
Vodovody a kanalizace Kroměříž, a.s., Kojetínská 3666/64, 767 01 Kroměříž  
GridServices, s.r.o., Plynárenská 499/1, 602 00 Brno  
Česká telekomunikační infrastruktura a.s., Olšanská 2681/6, 130 00 Praha 3  
NWT a.s., tř. T. Bati 269, 760 01 Zlín- Prácheň  
Kroměřížské technické služby, s.r.o., Kaplanova 2959, 767 01 Kroměříž

Účastníci řízení dle §109 stavebního zákona a podle § 27 odst.2 a odst.3 správního řádu:

• vlastník sousedního pozemku nebo stavby na něm, případně ten kdo má k sousednímu pozemku právo odpovídající věcnému břemenu, může-li být jeho vlastnické právo prováděním stavby přímo dotčeno. Jedná se o stavební pozemek parc. č. 4480 a pozemky p.č. 74/9, 74/10, 74/11, 74/12, 76/2, 76/3, 76/4, 3222/1, 3388/2, 3389/2, 3389/3, 3390/2, 3392, 4480 v k.ú. Kroměříž.

Dotčené orgány, kterým se doručuje jednotlivě:

Krajské ředitelství policie Zlínského kraje, DI Kroměříž, Březinova 2819, 767 28 Kroměříž  
Městský úřad Kroměříž, odbor životního prostředí, Velké nám. 115, 767 01 Kroměříž

## PŘÍLOHA VII: VIZUALIZACE BAŤOVA KANÁLU

