

Analýza dopravy města Kroměříže a možnosti jejího rozvoje

Daniel Melichárek

Bakalářská práce
2021

 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: 2020/2021

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE (projektu, uměleckého díla, uměleckého výkonu)

Jméno a příjmení: **Daniel Melichárek**
Osobní číslo: **M18994**
Studijní program: **B6202 Hospodářská politika a správa**
Studijní obor: **Veřejná správa a regionální rozvoj**
Forma studia: **Prezenční**
Téma práce: **Analýza dopravy města Kroměříže a možnosti jejího rozvoje**

Zásady pro vypracování

Úvod

Definujte cíle práce a použité metody zpracování práce.

I. Teoretická část

- Za pomoci odborné literatury podejte základní teoretické poznatky vztahující se k oblasti dopravy, regionálního rozvoje a veřejné správy.

II. Praktická část

- Proveďte analýzu aktuálního stavu dopravy města Kroměříže a vymezte silné a slabé stránky.
- Na základě zjištěných navrhněte projekty podporující oblast dopravy v řešeném území.

Závěr



Rozsah bakalářské práce: cca 40 stran
Forma zpracování bakalářské práce: Tiskřená/elektronická

Seznam doporučené literatury:

- CIBÁKOVÁ, Viera a Ivan MALÝ. *Veřejná politika a regionální rozvoj*. Bratislava: Iura Edition, 2013, 330 s. ISBN 978-80-8078-657-1.
- DRDLA, Pavel. *Osobní doprava regionálního a nadregionálního významu*. Vydání: 2. upravené. Pardubice: Univerzita Pardubice, Dopravní fakulta Jana Pernera, 2018, 414 s. ISBN 978-80-7560-189-6.
- LOCHMANNOVÁ, Alena. *Veřejná správa: základy veřejné správy*. Prostějov: Computer Media, 2017, 116 s. ISBN 978-80-7402-295-1.
- SHAFRITZ, Jay560-189-6. M. a Albert C. HYDE. *Public administration: classic readings*. 7th ed. Australia: Wadsworth Cengage Learning, 2012, 551 s. International edition. ISBN 978-11-1134-276-0.

Vedoucí bakalářské práce: Ing. Lukáš Zlámal
Ústav regionálního rozvoje, veřejné správy a práva

Datum zadání bakalářské práce: 15. ledna 2021
Termín odevzdání bakalářské práce: 18. května 2021

L.S.

doc. Ing. David Tuček, Ph.D.
děkan

RNDr. Pavel Bednář, Ph.D.
ředitel ústavu

Ve Zlíně dne 15. ledna 2021

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 31.05.2021

Jméno a příjmení: Daniel Melichárek

.....

podpis diplomant

ABSTRAKT

Bakalářská práce nesoucí název *Analýza dopravy města Kroměříže a možnosti jejího rozvoje* se především zabývá rozбором dopravní situace daného regionu a následném možném řešení, které vede ke zlepšení dané problematiky. Teoretická část práce se zabývá problematikou veřejné správy, její rozdělení a funkcemi. Dále formulaci pojmů spojené s regionální politikou a rozvojem. V teoretické části je na základě literární rešerše definována doprava, jakožto i její druhy a formy udržitelnosti. Praktická část je věnována charakteristice, vývoji, hospodaření, správě daného města a celkové analýze dopravy včetně návrhu pilotních projektů. V praktické části je za pomoci SWOT analýzy a polostrukturovaného rozhovoru analyzována dopravní situace na území Kroměříže, kde následně dochází k vypracování doporučení a projektů, které vedou ke zlepšení situace. Projekty se v práci zabývají především rozšířením systému sdílení městských kol, elektromobilitě. Návrhy jsou zde představeny včetně jejich finanční náročnosti a možných rizik spojených s jejich realizací.

Klíčová slova:

veřejná správa, regionální rozvoj, doprava, SWOT analýza, projekt, bikesharing, elektromobilita

ABSTRACT

The bachelor's thesis entitled *Analysis of the Transport of the City of Kroměříž and the Possibilities of Its Development* deals primarily with the analysis of the transport situation in the region and the subsequent possible solution that leads to the improvement of the issue. The theoretical part of the thesis deals with the issue of public administration, its division and functions. Furthermore, the formulation of concepts related to regional policy and development. The theoretical part defines transport, as well as its types and forms of sustainability, based on a literature research. The practical part is devoted to the characteristics, development, management, administration of the city and the overall analysis of transport, including the design of pilot projects. In the practical part, with the help of SWOT analysis and semi-structured interview, the traffic situation in the territory of Kroměříž is analyzed, where recommendations and projects that lead to the improvement of

the situation are subsequently developed. The projects deal mainly with the expansion of the city bike sharing system, electromobility. The proposals here are ideas, including their financial demands and possible risks associated with their implementation.

Keywords:

Public administration, regional development, transport, SWOT analysis, project, bikesharing, electromobility

Tímto směrem bych velmi rád poděkoval Ing. Lukáši Zlámalovi, který byl dobrým vedoucím, který poskytoval kvalitní odborné rady a poskytl dostatečnou pomoc při zpracování bakalářské práce.

Prohlašuji, že odevzdaná verze bakalářské/diplomové práce a verze elektronická nahraná do IS/STAG jsou totožné.

OBSAH

ÚVOD	10
I TEORETICKÁ ČÁST	12
1 VEŘEJNÁ SPRÁVA	13
1.1 ÚVOD DO PROBLEMATIKY VEŘEJNÉ SPRÁVY	13
1.2 VYMEZENÍ POJMU VEŘEJNÉ SPRÁVY	13
1.3 FUNKCE VEŘEJNÉ SPRÁVY	14
1.4 ORGANIZACE VEŘEJNÉ SPRÁVY	15
1.5 VÝVOJ VEŘEJNÉ SPRÁVY ČESKÉ REPUBLIKY PO ROCE 1989	16
2 REGIONÁLNÍ POLITIKA A REGIONÁLNÍ ROZVOJ	18
2.1 ZÁKLADNÍ POJMY	18
2.2 VYMEZENÍ POJMU REGIONÁLNÍ POLITIKA	18
2.3 ORGÁNY REGIONÁLNÍ POLITIKY A ROZVOJE	20
3 ÚZEMÍ A JEHO ČLENĚNÍ	21
3.1 VYMEZENÍ POJMU ÚZEMÍ STÁTU	21
3.2 FORMULACE POJMU STÁT	21
3.3 KRAJ	22
3.4 REGIONY SOUDRŽNOSTI	22
3.5 OBEC	23
4 DOPRAVA	25
4.1 VYMEZENÍ POJMU DOPRAVA	25
4.2 PLÁNOVÁNÍ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY.....	26
4.3 VÝVOJ DOPRAVY NA ÚZEMÍ ČESKÉ REPUBLIKY PO ROCE 1989.....	27
4.4 DRUHY DOPRAVY	28
4.5 DOPRAVNÍ POLITIKA.....	31
4.6 UDRŽITELNÁ DOPRAVA	32
5 FINANCOVÁNÍ MĚSTA	33
5.1 ROZPOČET	33
5.2 STŘEDNĚDOBÝ VÝHLED	34
5.3 ROZPOČTOVÁ SKLADBA	34
5.4 DOTACE	35
6 SHRUTÍ TEORETICKÉ ČÁSTI	36
II PRAKTICKÁ ČÁST	38
7 MĚSTO KROMĚŘÍŽ	39

7.1	ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA MĚSTA KROMĚŘÍŽ	39
7.3	SPRÁVA MĚSTA KROMĚŘÍŽ	41
7.4	HOSPODAŘENÍ MĚSTA	42
7.5	ZÁKLADNÍ DOKUMENTY MĚSTA VZTAHUJÍCÍ SE K DOPRAVĚ.....	43
8	ANALÝZA DOPRAVNÍ SITUACE MĚSTA KROMĚŘÍŽE	45
8.1	SWOT ANALÝZA	45
8.2	POLOSTRUKTUROVANÝ ROZHOVOR.....	49
8.3	ZJIŠTĚNÍ PROVEDENÝCH ANALÝZ	52
8.4	SHRnutí.....	52
8.5	VYHODNOCENÍ.....	53
9	DOPORUČENÍ.....	54
9.1	PERSONÁLNÍ ROZŠÍŘENÍ	54
10	NÁVRH PILOTNÍCH PROJEKTŮ.....	56
10.1	BIKESHARING	56
10.2	ELEKTROMOBILITA	60
	ZÁVĚR	66
	SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY.....	67
	SEZNAM INTERNETOVÝCH ZDROJŮ	71
	SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK.....	73
	SEZNAM OBRÁZKŮ	74
	SEZNAM TABULEK.....	75
	SEZNAM GRAFŮ	76

ÚVOD

Doprava je nedílnou součástí nás všech. Za dobu své existence se z dopravy stal systém, který je neustále v chodu a je velmi náchylný na negativní vlivy, které se zde vyskytují. Díky dopravě a propracované dopravní infrastruktuře je denně zajišťována přeprava lidí a zboží ze všech koutů světa. Doprava usnadňuje život a zvyšuje jeho kvalitu. Díky propracované dopravní infrastruktuře a systémům, kterými jsou například MHD nebo kvalitní síť cyklostezek, lze dosahovat také lepších ekonomických výsledků a zvyšovat HDP dané země, která může nadále prosperovat a řadit se tak k vyspělým zemím Evropské unie. Práce se zabývá analýzou daného území, kde je nastíněno několik těchto negativních vlivů. Mimo to je zde však na základě provedených analýz zdůrazněna i řada pozitiv, s kterými se na území Kroměříže v rámci řešení problematiky dopravy můžeme setkat.

Bakalářská práce nesoucí název Analýza dopravy města Kroměříže a možnosti jejího rozvoje se zabývá problematikou dopravy, jakožto i dopravní situace a samotným doporučením a návrhy pilotních projektů vedoucí k rozvoji daného území. První část bakalářské práce se věnuje obecné definici pojmů spojených s tématem dopravy. Jsou zde vymezeny a čtenáři přiblíženy pojmy jako například veřejná správa, regionální rozvoj, území a jeho členění, doprava a její druhy, finance města a také dopravní politika nebo historie veřejné správy a dopravy na území České republiky po roce 1989.

Práce pouze nepopisuje obecné definice, ale z výsledků provedených analýz navrhuje následná doporučení a pilotní projekty, které je možno na území Kroměříže aplikovat pro zlepšení dopravní situace. Tato doporučení a projekty jsou navrhovány s důrazem na strategické dokumenty města, kde jsou k navrhovaným projektům uvedena i možná rizika spojená s těmito návrhy. Metody využívané při psaní bakalářské práce pro analýzu území byly především SWOT analýza a polostrukturovaný rozhovor, který byl veden s koordinátorem městské mobility. Tyto analýzy byly prováděny v časovém horizontu tří měsíců, a to od března do května.

CÍLE A POUŽITÉ METODY ZPRACOVÁNÍ

Bakalářské práce se zabývá problematikou dopravy a dopravní situace na území Kroměříže a následným návrhům na zlepšení stávající situace.

Cíl práce

Hlavním cílem bakalářské práce je analýza vybraného území, a to především analýza dopravní situace vybraného území a předložení možných doporučení a návrhů na zlepšení té stávající, které by nadále vedli k rozvoji území města Kroměříž. Mimo hlavní cíl bakalářská práce klade důraz na předložení základních teoretických poznatků z oblasti veřejné správy, regionálního rozvoje a dopravy.

Způsob zpracování a sběr dat

Bakalářská práce byla zpracována především za využití kvalitativní metody sběru dat.

Metody využívané při práci

- metoda SWOT analýzy, která spočívá na výzkumu silných a slabých stránek, příležitostí a hrozeb
- metoda polostrukturovaného rozhovoru, který spočívá na předem připravených okruzích otázek, kde má dotazovaný prostor pro odklonění od tématu okruhu
- metoda analýzy veřejně dostupných informací poskytnutých z webových stránek, strategických dokumentů a územních plánů

Časové období provedených analýz: březen až květen 2021

Charakter výstupu výzkumu: text, obrázky, tabulky, mapy

I. TEORETICKÁ ČÁST

1 VEŘEJNÁ SPRÁVA

V této kapitole je na základě literární rešerše vymezen pojem veřejná správa a její problematika, funkce veřejné správy a její současné členění. Závěr kapitoly je věnován historií a vývoji Ústavy a veřejné správy v České republice od roku 1989 až do současnosti.

1.1 Úvod do problematiky veřejné správy

Veřejná správa je prováděna v zájmu veřejnosti, je rozsáhlá s různorodou věcnou působností. Jedná se nejen o činnosti, ale také o instituce a zmocněné osoby. Definice veřejné správy je negativní, proto definuje činnosti, které neprovádí. Jsou to ty činnosti, které provádí orgány moci zákonodárné, vládní a soudní. (Syrovátková, turbo.cdv.tul.cz)

Hlavní činností veřejné správy je zejména zabezpečení potřebných veřejně poskytovaných statků a zároveň utvářet předpoklady pro fungování sektoru soukromého. Stát má ve své kompetenci redistribuční a stabilizační úkoly, a nadále cílí na chod ekonomiky a ovlivňuje růst hospodářství a zaměstnanost v rámci území celé České republiky. (Cibáková,2013, s.101)

Jedná se o určitý a záměrný soubor takových činností, které směřují k dosahování vymezených cílů v rámci působnosti veřejné správy a jsou organizačně uskupeny do systému. V některých případech bývá správa označována jako jakýsi druh řízení představující sociální proces směřující k tomu, aby lidé postupovali ke shodnému cíli stanovený tím, kdo řídí. (Syrovátková, turbo.cdv.tul.cz)

Pojem veřejná správa se vžil především ve situacích, kdy dochází k označování činností správních a činností úřadů, skrze které se na základě veřejného zájmu vykonává veřejná politika na úrovních krajů, obcí i státní. Lze si tedy představit veřejnou správu jako organizovanou správu společnosti lidí fungující ve státě s fungujícím státním zřízením. (Lochmannová,2017, s.14)

1.2 Vymezení pojmu veřejné správy

Přestože definici pojmu veřejné správy nikde nenajdeme, jedná se o základní pojem používaný především v souvislosti se správním právem spadajícím do oblasti veřejného práva. Pojem je i přes jeho nejasnou definici hojně používán. Je celkem složité tento pojem vymezit či přímo definovat, zejména pro různorodost a pestrost správních činností i vztahů, které zde vznikají. (Horzinková,2010, s.11)

Například Průcha (2012, s.152) definuje veřejnou správu jako „správu veřejných záležitostí ve veřejném zájmu a subjekty, které ji vykonávají a realizují jako právem uloženou povinnost, a to z titulu svého postavení jako veřejnoprávních subjektů“.

Veřejná správa je správa lidí a materiálu při plnění státních cílů. Tato definice zdůrazňuje manažerskou fázi správy a minimalizuje její legalistickou a formální stránku. Vztahuje vedení vládního podnikání k řízení záležitostí jakékoli jiné sociální organizace, obchodní, filantropické, náboženské nebo vzdělávací, u nichž je dobré řízení považováno za prvek zásadní pro úspěch. Ponechává otevřenou otázku, do jaké míry se samotná správa podílí na formulování cílů státu, a vyhýbá se jakýmkoli sporům ohledně přesné povahy správních opatření. (Shafrits,2012, s.46)

Pro porovnání Tomancová (2009, s.23) ve své knize charakterizuje veřejnou správu tím, že je vykonávána na základě zákonů a jejich provádění. Jedná se o vrcholný, tedy ústřední pojem správního práva a tím tedy zaujímá své místo v moci výkonné, kde výkon veřejné správy je zabezpečován pomocí orgánů veřejné správy.

Veřejnou správu si lze také představit jako produkt a základní nástroj státu, která podléhá přísné organizaci a její činnost je zaručena existencí a fungováním represivních složek státu. (Halásková, 2004, s.120)

Veřejnou správu lze také vnímat jako jednu z činností, díky které stát či zmocněné osoby:

- zasahují specifickým způsobem do právních poměrů subjektů
- zajišťují nebo organizují uspokojování potřeb občanské společnosti
- řeší některé své vnitřní poměry

1.3 Funkce veřejné správy

Dle Průchy (2012, s.256) lze funkci veřejné správy chápat jako konkrétní projev, který slouží ke konkrétní realizaci funkcí státu, které jsou upravovány veřejným právem. Vzhledem k jejich rozmanitosti je důležité jejich rozdělení, přičemž rozlišujeme funkce obecné, a dílčí.

Obecné funkce veřejné správy

V pojetí obecné funkce VES plní především funkci organizující (regulativní) a funkci mocenské ochrany (ochrannou).

Podstata organizující funkce spočívá v uspořádání subjektů a adresátů působících na VES a jejich vzájemnými vztahy, jakož i jejich postavení vůči ostatním subjektům v rámci dosahování a naplňování příslušných cílů veřejného působení. Tuto funkci vyjadřuje především její antientropické zaměření. Čili že tato funkce VES může být realizována a zabezpečována efektivněji, čím více se s působením VES ztotožní ti, ke kterým takové působení plyne. (Průcha, 2012, s.257)

Funkce mocenská má hlavní podstatu v poskytování ochrany ze strany orgánů VES s cílem zajištění plynulého chodu VES bez možného vzniku poruchy, jakož i sjednání nápravy v případě porušení plnění právní povinnosti. Tato funkce je však díky prostředkům, která je VES v rámci plnění svých úkolů vybavena, značně limitovány. (Průcha, 2012, s.257)

Lochmannová (2017, s.15) dále uvádí funkci služby veřejnosti, která představuje realizaci takových činností, které jsou vykonávány ve veřejném zájmu. Jedná se například o služby finanční, pečovatelské a dále také hospodářské.

1.4 Organizace veřejné správy

Dle Hendrycha (2012, s.93) lze VES, stejně jako podobně jiné instituce označovat za trvale orientovaný sociální jev. Proto je nutné, aby VES měla řádnou organizaci představující řád. Jak tvrdí Hendrych, pojem organizace je velmi mnohoznačný, proto je nezbytné si jej pomocí klasifikace upřesnit, které znaky jsou pro nás relevantní. Organizaci lze dělit podle typů nebo na druhy. Typy organizace tedy jsou univerzální, institucionální, strukturální a funkční. Kdežto druhy organizace lze chápat jako formální a neformální.

V tomto případě tedy organizační výstavba představuje VES typově jako institucionální a druhově jako formální. Toto typové a druhové vymezení vypovídá o tom, že se problematika organizace veřejné správy týká především subjektů VES. Ty jsou institucionálně řazeny do vydatných celků, tedy soustav a dochází ke klasifikaci vykonavatelů VES, kterými jsou například ministerstva nebo orgány obcí, jakožto i jejich zřizování a stanovení jejich pravomoci a působnosti. (Hendrych, 2012, s.94)

Pro výstavbu VES představující soustavu formálních organizací jsou podstatné organizační principy. Tyto principy jsou chápány jako doporučené, ověřené a úspěšné postupy v rámci organizování jak veřejné, tak i soukromé správy. Jejich konkrétní aplikace na určitý případ je na uvážení toho, kdo je příslušen o tom rozhodovat. Nejvíce uplatňujícími principy jsou zejména centralizace a decentralizace, koncentrace a dekoncentrace, nadřízenost a podřízenost. (Hendrych, 2012, s.94)

1.5 Vývoj veřejné správy České republiky po roce 1989

Jak uvádí Gerloch (2013, s.51), 17. listopad 1989 je označován jako symbol zhroucení komunistického systému v bývalém Československu a zároveň symbolizuje začátky procesu, který měl za následek mimo jiné hlavně změny v naplňování právních zásad státu, uznávání základních lidských práv a svobod a obnovování politického systému, který bude založen na soutěži jednotlivých politických stran. V neposlední řadě ale i na samotný vývoj veřejné správy.

Důležitým milníkem v historii veřejné správy je bezpochyby rok 1993, kdy došlo k rozdělení Československé federace a přijetí nové Ústavy. Právě tato nová Ústava zakotvovala existenci veřejné správy na krajské úrovni. Pozdějšími, přesto pro VES důležitými byly roky 2000–2002, kdy probíhala reforma územní veřejné správy, která vyústila ve vytvoření spojeného modelu veřejné správy. (ICV, © 2012-2021)

Obnovení systému samosprávy na úrovni obcí došlo v roce 1990, kdy předběžně proběhly znovu obnovené svobodné volby do místních zastupitelstev. Místo po předsedech národních výborů převzali nově starostové. Tento proces vedl k vytvoření základních samosprávných celků. Mimo to v rámci okresů došlo k nahrazení Okresních výborů Okresními úřady na základě zákona z roku 1990. Tyto dekoncentrované úřady působily jako orgány státní správy v území. Za připomenutí stojí také zmínka o krajích, kterých bylo před rokem 1989 pouhých 8. Ty však vystřídal právě výše zmíněné Okresní úřady. (ICV, © 2012-2021)

Rok 1991 datuje vznik vládních výborů pro zemské zřízení, který byl zřízen mimo jiné také za účelem připravení různých variant v rámci řešení otázek vyšší samosprávy, kterou se však zřídit nepovedlo. Do konce roku 1997 se tak stihla prosadit alespoň krajská koncepce, kdy se před ustanovením 14 krajů diskutovalo nad několikero variantami. Nad počtem krajů se tehdy váhalo. Rozmýšlelo se nad varianty, kdy počet kolísal mezi 12 a 15 krajů. (Lochamnová, 2017, s.22)

Za vlády Miloše Zemana v letech 1998-2002 začala další reforma VES, která probíhala celkem ve třech etapách. Výsledkem první etapy bylo vytvoření 14 krajů, resp. 13 krajů a Hlavního města Prahy se zahájením jejich činnosti s datem 1. ledna 2001. Největší, druhá etapa přinesla změny v uspořádání obcí. Nově se obce rozdělili do tří skupin podle stupně, a to na obce I. stupně, obce II. stupně s pověřeným obecním úřadem a obce III. stupně obce s rozšířenou působností. Tato etapa byla zásadní ve změně systému fungování VES na nejnižších úrovních. Rozdělení obcí do určitých stupňů bylo následně spjato se zrušením Okresních úřadů, kde jejich pravomoci převzali obce III. stupně. Třetí etapa, která se de facto nikdy neuskutečnila, byla pouhým logickým důsledkem předchozích etap. Týkala se především změn v rámci centrální, ústřední státní správy. Od roku 2002 dochází k modernizaci a ke zvětšení efektivity ústřední státní správy. Za zmínku stojí například tzv. eGovernment. (ICV, © 2012-2021)

Ministerstvo dopravy

V roce 1969 vzniklo Ministerstvo dopravy České socialistické republiky, které bylo ustanoveno v rámci federalizace. Později, v roce 1992 na základě zákona 548/1992 Sb. bylo obnoveno Ministerstvo dopravy s federální působností. Klausova vláda v roce 1996 toto ministerstvo formálně zrušila kvůli zřízení ministerstva nového, které neslo název Ministerstvo dopravy a spojů. Toto ministerstvo vzniklo z důvodu zrušení Ministerstva hospodářství a fungovalo až do roku 2003, kdy se opět přejmenovalo na Ministerstvo dopravy, protože spoje a telekomunikace přešly na nově vytvořené ministerstvo. (mdcr.cz, © 2021)

2 REGIONÁLNÍ POLITIKA A REGIONÁLNÍ ROZVOJ

Druhá kapitola bakalářské práce je věnována problematice regionální politiky a regionálního rozvoje. Na základě literární zdrojů jsou zde definovány pojmy spojené s touto problematikou. Mimo jiné je nahlédnuto i na legislativu České republiky působení regionální politiky a rozvoje a na subjekty vykonávající činnosti regionální politiky.

2.1 Základní pojmy

Regionální rozvoj je nezbytným předpokladem pro podmínku dlouhodobě udržitelné konkurenceschopnosti a vyváženosti rozvoje regionu. Je nutno neplést si růst od rozvoje. (Redlichová, 2013, s.20)

Růst představuje kvantitativní charakteristiku vyjádřenou například růstem HDP či jinou měřitelnou jednotkou. Rozumí se tím ekonomický růst ve smyslu růstu případného produktu. **Rozvoj** představuje kvalitativní charakteristiku často vyjadřovanou přibližováním se cíli, tedy jakémusi „ideálnímu“ stavu dle představ. Dochází zde ke strukturálním změnám ekonomiky přinášející efektivnosti a účelnosti. Přesto je růst součástí rozvoje. (Redlichová, 2013, s.20)

Hlavními principy strategie regionálního rozvoje jsou **solidarita, soudržnost, růst, konkurenceschopnost a udržitelnost**. **Solidaritou** se rozumí solidarita mezi silnými a slabšími či znevýhodněnými regiony. **Soudržnost** je zapotřebí posilovat v rámci celého území státu, která je podmíněna rovnými příležitostmi. **Růst** je jednou z hlavních podmínek pro kvalitní fungování regionální politiky a rozvoje. **Konkurenceschopnost** je důležitá pro podporu využití pozitivně působících srovnávacích výhod v regionech a **udržitelnost** představuje vyvážený poměr ekonomické, sociální a environmentální složky rozvoje regionů. (Cibáková, 2013, s.248)

2.2 Vymezení pojmu regionální politika

Karel Lacina (2005, s.7) ve své knize popisuje, že regionální politika především usiluje v rámci zájmu stability jednotného evropského trhu o snížení hospodářských a sociálních rozdílů mezi jednotlivými zeměmi díky hospodářskému a sociálnímu rozvoji regionů s kladením důrazu na aktivování jejich nedostatečného potenciálu. Těchto cílů je dosahováno díky podpoře projektů v rámci prioritních os politiky EU, jimiž jsou infrastruktura a životní prostředí, lidské zdroje a podpora podnikání. Z makroekonomického hlediska lze regionální politiku vnímat jako činnost státu a regionálních správních orgánů

mající za úkol snahu o harmonický a vyvážený vývoj regionů, usilování o snížení rozdílů mezi jednotlivými úrovněmi rozvoje a podporování rozvoje regionů s kladením důrazu na aktivování ambicí jednotlivých regionů.

Regionální politika je tedy prováděna na dvou důležitých úrovních, a to na úrovni státu prostřednictvím ústředních orgánů a na úrovni regionu prostřednictvím samosprávy. Takto definovaná regionální politika má celoplošný charakter, je však zaměřená na řešení problémů uvnitř regionu. Zde se viditelně projevuje vzájemné působení VES a řešení problémů místního rozvoje. (Lacina, 2005, s.8)

V České republice se za podmínek stanovených Evropskou unií uplatňuje regionální politika vůči daným regionům NUTS 2. Hlavními úkoly regionální politiky na státní úrovni je koncepční a výkonná činnost zákonodárných a výkonných členů státu v sekci regionální politiky a pomoc v oblasti regionálního rozvoje, a to včetně zajištění financí ze státního rozpočtu za udržení platných legislativních opatření. Krajskými úkoly regionální politiky jsou především koordinace území regionu a rozvoj úseku v rámci samostatné působnosti, začlenění a zpracovávání rozvojových a dotačních programů a stanovování rozvojových priorit. Obecní úroveň regionální politiky má plnit funkci v oblasti místního rozvoje, iniciativu v řešení místních problémů a participaci a uskutečňování regionálních programů. (Cibáková, 2013, s.247)

Legislativa v oblasti regionální politiky

Usnesení vlády České republiky č. 102/2002 ze dne 23. ledna 2002 položilo základy implementačního systému podpory ze strukturálních fondů a následné dokončení základních programových dokumentů a určení orgánů jak řídicích, tak i platebních pro využívání těchto strukturálních fondů a fondu Soudržnosti EU. Vláda ČR tímto rozhodnutím rozhodla nikoli jen o počtu připravovaných programů pro čerpání ze strukturálních fondů v rámci zkráceného programového období v letech 2004-2006, ale také o stanovení řídicích orgánů, které měly za úkol výkon klíčových úkolů v procesu přípravy a řízení programů. V únoru roku 2003 díky snížení počtu celkových připravovaných programů došlo k úpravě určení řídicích orgánů na základě usnesení vlády ČR č. 149/2003. (Wokoun, 2004, s.49)

Wokoun (2004, s.50) dále tvrdí, že nejvýznamnějším zákonem v oblasti regionální politiky v ČR je zákon č. 248/2000 Sb. o podpoře regionálního rozvoje s platností od 1. ledna 2001. Zákon stanovuje podmínky pro poskytnutí dotace regionálnímu rozvoji s dosažením symetrického rozvoje státu či územního rozvoje kraje, s čímž úzce souvisí působnost

správních úřadů, krajů či obcí a vytváří předpoklady pro koordinaci a realizaci soudržnosti hospodářské či sociální. Mimo výše zmíněné zákon zřizuje Regionální rady na úrovni regionů soudržnosti NUTS 2, které mají za úkol vypracovávání a realizaci programů.

Wokoun (2004, s.51) uvádí, že souvisejícími zákony týkající se problematiky regionální politiky jsou kupříkladu:

- zákon č. 128/2000 Sb., o obcích a obecních zřízeních, v platném znění
- zákon č. 531/1990 Sb., o místních finančních správách, v platném znění
- zákon č. 63/1991 Sb., o ochraně hospodářské soutěže, v platném znění
- zákon č. 244/1992 Sb., o posuzování vlivu na životní prostředí, v platném znění
- zákon č. 199/1994 Sb., o zadávání veřejných zakázek, v platném znění
- zákon č. 47/2002 sb., o podpoře malého a středního podnikání

2.3 Orgány regionální politiky a rozvoje

Jedním z hlavních aktérů regionální politiky a rozvoje na území České republiky je **Ministerstvo pro místní rozvoj**, které má za úkol koordinaci aktivit jednotlivých ministerstev při zabezpečování fungování regionální politiky státu. Ve spolupráci s nimi také vypracovává návrhy strategie a programů rozvoje regionů. Mimo jiné je zodpovědné za soulad aktivit v oblasti hospodářské a sociální soudržnosti. Kromě Ministerstva pro místní rozvoj mají téměř všechna ostatní ministerstva ve své působnosti aktivity, které se týkají problematiky regionálního rozvoje. (Novotná, 2007, s.176)

Dalším důležitým orgánem oblasti regionální politiky jsou **kraje**, které v rámci samostatné působnosti koordinují rozvoj svého území a zajišťují dohled nad plněním strategie rozvoje kraje. Dále vykonávají klasifikaci rozvoje a také poskytují finanční půjčky obcím či jiným PO v oblasti, kde daný kraj působí a zřizuje další PO k podporování regionálního rozvoje. Mimo to byla krajům svěřena i přenesená působnost na provádění úkonů, které stanovuje zákon č. 132/2000 Sb. Aktualizací zákona, která proběhla v roce 2006 s účinností od 1. ledna 2007 začala rozlišovat činnosti **pověřených obecních úřadů** a **obecních úřadů s rozšířenou působností** zajišťující úkony na podporu regionálního rozvoje a **obce v samostatné působnosti** spolupracující s krajem na jehož území se nacházejí. (Novotná, 2007, s.177)

3 ÚZEMÍ A JEHO ČLENĚNÍ

Kapitola je věnována vymezení pojmu státní území a jeho hlavní charakteristiky. Dále pojmům jako stát, region, regiony soudržnosti a obce, jakožto i typy obcí, především obec s rozšířenou působností.

3.1 Vymezení pojmu území státu

Pojem státní území je blízce spjat s pojmem teritorialita, jde o vztah státu k určitému území, vůči kterému a kde je vykonávána státní moc. Území jako takové představuje „tělo státu“. Jde říct, že jde o vztah, kde stát chová vztah k určitému území, kde působí. (Filip,2012, s.14)

Území České republiky je Ústavou vnímáno jako prostor, kde je vykonávána svrchovaná státní moc České republiky díky orgánům a je vymezeno hranicemi. Území České republiky tvoří nedílní celek, kde hranice tohoto celku nemohou být měněny, jen v případě změny ústavním zákonem. (Man,2009, s.46)

Region

Pojem region představuje základní terminologii v oblasti regionalistiky, regionální politiky a regionální rozvoje. V nejširší rovině lze tvrdit, že region představuje ohraničené území vymezené na základě určitých charakteristik. Rada Evropy považuje za regiony ty regiony, které jsou územními celky a nacházejí se v hierarchii mezi městy a národním hospodářstvím. Hranice vymezeného regionu lze pevně určit a mohou být časově přizpůsobivé (například regiony administrativní), nebo se mohou měnit z hlediska času různě. Regiony lze dále dělit z různých stanovisek, které se mohou mezi sebou vyrazovat nebo ovlivňovat. (Redlichová,2013, s.14)

Region, především jeho studium, je úkolovou náplní regionalistiky, proto ho lze chápat v různém smyslu, neboť je používán v různém kontextu a podstatách. Například jej lze definovat jako určitý geografický celek nebo celky, které vznikly umělým vyřazením z teritoria národní ekonomiky. Druhý pohled na definici regionu je že region si lze představit jako místo, kde žijí lidé. (Novotná,2007, s.8)

3.2 Formulace pojmu stát

Stát je vymezen jako určitá politická forma organizace společnosti, která vykonává svoji moc pomocí institucí na základě zásad legality a legitimacy. Stát charakterizuje především státní území, obyvatelstvo a státní moc. Stát lze dále definovat jako **ústavní stát**, který utváří

společný právní řád, **právní stát**, kde jsou určena určitá pravidla, **demokratický stát**, kde je dodržována pravidelnost volby a suverenita lidu a **sociální stát**, který dokáže kompenzovat sociální rozdíly. Stát vystupuje jako právní osoba a představuje adresáta právních norem. (Čichoň,2006, s.26)

3.3 Kraj

Kraje představují tzv. vyšší územní samosprávné celky, které tvoří základ krajského zřízení. Zákon upravuje postavení krajů podobně jako právní úprava obcí, neboť jsou kraje koncipovány na základě podobných principů jako obce. Základní právním pramenem krajů je zákon o krajích. V samostatné působnosti kraje se starají především o celkový rozvoj území, rozvoj sociální péče a o ochranu a uspokojování potřeb občanů kraje. Kraje mohou spolupracovat s ostatními kraji i obcemi. Výkon přenesené působnosti krajů určuje zákon a jsou podřízeny ministerstvům. Nejdůležitějšími orgány kraje je zastupitelstvo kraje, rada kraje, hejtman kraje a krajský úřad. (Průcha,2012, s.234)

3.4 Regiony soudržnosti

Regiony soudržnosti, taktéž označované jako jednotky NUTS 2, které jsou upraveny zákonem č.248/2000 Sb. o podpoře regionálního rozvoje, byly vytvořeny pro plnění potřeb spojené se spoluprací a výkonem politiky hospodářské a sociální soudržnosti. Regionů soudržnosti je na území České republiky celkem 8 a jsou určeny především pro užití prostředků z fondů Evropské unie. (Vyskot,2013, s.16)

Průchova definice regionu soudržnosti také tvrdí, že regiony soudržnosti jsou důležité v úkolech, které spočívají v koordinaci a realizaci hospodářské a sociální soudržnosti a ve využívání finančních prostředků ze strukturálních fondů Evropské unie. (Průcha,2007, s.242)

Nástroji pro udržitelnost regionů je hned několik. Kupříkladu vypracování generelů či regulačních plánů, dále strategie regionálního rozvoje ČR, politika územního rozvoje, státní politika životního prostředí. Mimo nástroje se v rámci udržitelnosti rozvoje regionů objevují principy jako humanismus, péče o dědictví, strategické plánování, mezioborový a integrovaný přístup a také například vnímání hodnot krajiny a vize obyvatel o krajině. (Vysko,2013, s.19)

3.5 Obec

Obec je v České republice považován za základní jednotku územní samosprávy. Některé obce, kde splňují dané podmínky se mohou na základě prohlášení nazývat městys, město nebo statutární město. Zvláštní výjimkou je Hlavní město Praha, která stojí ve zvláštním postavením. (Novotný,2017, s.24)

Obec lze chápat jako území, kde trvale přebývají lidé, kteří spravují záležitosti dané obce a mají majetek, který společně obhospodařují. Obec vystupuje jako právnická osoba. Má veřejnoprávní postavení, které s sebou nese některá práva a povinnosti. V některých situacích však obec může mít postavení soukromé osoby. Například při koupi či prodeji nemovitostí či při uzavírání smlouvy o dílo. Obec je také považována za veřejnou korporaci, která představuje nejnižší článek soustavy veřejné správy. (Klíma,2006, s.228)

Pojem obec je zakotven také v Ústavě České republiky v článku 99, který říká, že Česká republika je členěna na obce, které tvoří základní územní samosprávné celky. Dále je pojem obec upravována zákonem č. 128/2000 Sb., o obcích. Obec má možnost zřizovat obecní policii a udělovat ceny obce. (Gerloch,2013, s.249)

Funkce obce

Obec může na základě stanovení zákonem vykonávat po celém svém území přenesenou působnost. Orgány, které vykonávají přenesou působnost se řídí při vydávání nařízení obce zákony a jinými právními předpisy. V ostatních případech usnesením vlády či směrnicemi správních úřadů. (Gerloch,2013, s.255)

V rámci obce lze přenesenou působnost vnímat jako výkon státní správy, neboť stát v daných případech svěřuje na základě zákona určitý výkon státní správy obecním orgánům. Lze tedy chápat, že stát jakoby přenáší svoji působnost v určitých případech na orgány obcí, které jsou v postavení státního orgánu s danými pravomocemi. Oblasti, kterými se obec zabývá v rámci přenesené působnosti jsou dány zákonem. Přenesená působnost představuje například výkony v oblasti matrik a stavebních úřadů. (Kala,2006, s.26)

Výkon obce v samostatné působnosti představuje především správu vlastních záležitostí obce, tedy samosprávu. Zákon o obcích upravuje výkon samostatné působnosti jako všechny záležitosti, které dále nejsou svěřeny krajům, nejde o přenesenou působnost či nejde o působnost, která je upravena zvláštním zákonem. Například jde o záležitosti, o kterých je

možno rozhodovat v zastupitelstvu či radě obce. Zákon o obcích určuje limity pro vykonávání funkcí v samostatné působnosti. (Kala,2006, s.25)

4 DOPRAVA

Kapitola je věnována problematice dopravy, jakožto i vývoji dopravy na území České republiky po roce 1898, či konkrétnímu popisu jednotlivých druhů dopravy, jakými jsou například silniční doprava, železniční doprava, tranzitní doprava nebo městská doprava a budou zde představeny možné formy udržitelnosti dopravy.

4.1 Vymezení pojmu doprava

Jedna z definic říká, že dopravu lze chápat jako záměrné a organizované přemísťované věci a osob uskutečňované dopravními prostředky po dopravních cestách. Tato doprava se dělí na dopravu nákladů, osob a také zpráv. (UUR, © 2001-2021)

Bártová (2008, s.12) ve své knize popisuje dopravu jako pohyb dopravních prostředků po dopravních cestách nebo jako činnost dopravního zařízení či jako odvětví hospodářství, které přemísťuje osoby a věci s určitým záměrem.

Lze tedy říct, že dopravou se rozumí činnost, která slouží v daném území k propojení veškerých fungujících složek na daném území vykonávající pomocí dopravní infrastruktury. Zákon č. 183/2006 Sb. uvádí, že dopravní infrastrukturou se rozumí pozemky, stavby a také s nimi související zařízení, jakými jsou pro představu pozemní komunikace, dráhy, vodní cesty či letiště. V případě významnějších dopravních infrastruktur se lze často setkat s užíváním pojmů jako „dopravní plocha“ či „dopravní koridor“. (UUR, © 2012-2021)

Doprava tvoří nedílnou část veřejné infrastruktury a je jednou z hlavních faktorů udržitelnosti územního rozvoje a je řešena podrobně na všech úrovních územního plánování, tedy v rámci území krajů v zásadách územního rozvoje a pro obci v územních plánech či plánech regulačních (Cempírek,2010, s.50)

Dopravu lze také charakterizovat jako činnost spjatou s cílevědomým přesouváním osob či hmotných objektů v nejrozmanitějších objemových, časových, ale také prostorových souvislostech za využití dopravních prostředků a technologií. (Zelený, 2007, s.20)

Beránek (2013, s.142) hovoří o značném růstu různých druhů dopravy. V horizontu posledních více než dvaceti let roste osobní doprava o 2 % každým rokem. Největší tempo růstu však zažívá letecká doprava.

4.2 Plánování dopravní infrastruktury

Dopravní infrastruktura coby součást územního plánování musí být v souladu s cíli a v rámci technických možností také v souladu s principy regionálního rozvoje. Plánování dopravní infrastruktury s sebou nese velké prostorové a investiční požadavky, s kterými je třeba počítat. Aby dopravní infrastruktura plnila své územní i dopravní funkce, musí být zajištěno bezpečí účastníků, musí se činně podílet na ochraně a produkci krajiny a veřejných míst, sloužit k rozvoji území, podílet se na ochraně životního prostředí a minimalizovat negativní dopady dopravy a zabezpečit kvalitní podmínky obsluhy území a splnění nároků na přepravu. Plánování, jakožto i samotný vývoj dopravní infrastruktury je úzce spjat s urbanizací a rozvojem ekonomik a technické vyspělosti regionu. Tyto prvky na sebe vzájemně působí a výrazně se ovlivňují. (Cempírek,2010, s.54)

Právě územní plánování hraje důležitou roli při utváření přitažlivých a živých obcí. Úkolem je hledat právě takové řešení místní struktury sídla veřejného prostranství, které zajistí účelné využívání všemi možnými druhy dopravy. Díky splnění těchto požadavků je zaručena bezpečná a pohodlná dosažitelnost. (Schmeidler,2010, s.185)

Plánování dopravní infrastruktury a její vliv na životní prostředí

Dopravní infrastruktura coby složkou veřejné infrastruktury spadá do souboru služeb, kde hraje velkou roli nejen svou funkcí, ale i požadavky na prostor a vlivem na životní prostředí. Hlavním aspektem při přípravě a realizaci dopravních staveb je především ochrana životního prostředí, estetika a začlenění do území či krajiny. Je třeba dbát na to, aby zásady a principy územního plánování byly dodržovány, protože jsou to právě dopravní stavby, které často a razantně mění vzhled krajiny. (Cempírek,2010, s.55)

Jaromír Široký (2010, s.12) je toho názoru, že v podstatě jakákoli kategorie dopravy má negativní vliv na životní prostředí. Čili že dochází nejen k ovlivňování kvality, ale i podmínek života člověka, jakožto i samotného životního prostředí, a jeho přilehlá místa, včetně zvířat či rostlin.

Dále také uvádí, že mezi hlavní dopady dopravy na životní prostředí patří zvýšený hluk, znečišťování ovzduší díky emisím, znečištění vody a půdy díky dopravním nehodám, zatěžování dopravních cest a převážení toxického či jinak nebezpečného odpadu. Právě silniční doprava má největší podíl na znečišťování ovzduší, kde se jedná především o oxid uhličitý, oxidy dusíku, oxid uhelnatý, uhlovodíky, olovo či jiné prachové částice. V případě silniční dopravy také dochází z hlediska vlivů na životní prostředí k největšímu záboru půdy.

Celkový zábor půdy tvoří necelá dvě procenta z celkové rozlohy, který je v porovnání s Evropskou unií vyšší zhruba o 0,5 %. (Široký,2010, s.13)

Frič (2010, s.90) považuje za nejnegativnější vliv na životní prostředí právě znečišťování ovzduší emisemi především proto, že mají za důsledek velký vliv na kvalitu lidského zdraví. Tyto emise jsou problémové zejména ve větších městech, kde je značná hustota automobilové dopravy. Na základě odhadů dále uvádí, že hmotnost exhalátů z automobilové dopravy v rámci měst a velkých aglomerací je 10krát větší než exhaláty vzniklé z průmyslu či topení a v případě exhalátů mimo město až stonásobná.

4.3 Vývoj dopravy na území České republiky po roce 1989

Pád komunistickému režimu znamená pro Českou republiku nástup masivní privatizace, tržní ekonomiky a přípravy k pozdějšímu vstupu do Evropské unie. Devadesátá léta znamenala období přesunů v rámci struktury nejen ekonomiky, ale také dopravy. Po rozdělení Československa na dvě jednotlivé republiky nastal značný úbytek zátěže železničních tratí při přepravě substrátů či materiálů těžkého průmyslu. Naopak se celkově navýšilo využívání silniční dopravy při přepravě zboží a přepravy „just-in-time“, které se těšilo velké oblíbenosti. Díky velkému zájmu o osobní dopravu narostl počet osobních automobilů v České republice na úkor veřejné hromadné dopravy, která zaznamenala úbytek. (Kyncl,2006, s.105)

Postupně docházelo k využívání datového provozu v rámci železniční dopravy, kdy od roku 1999 je všechen tento provoz v oblasti provozních úloh ČD zajišťován online. Od počátku devadesátých let také dochází k privatizaci téměř celé ČSAD spolu s dalším velkým množstvím zemědělských, energetických či průmyslových nebo stavebních podniků. (Kyncl,2006, s.106)

Od 60. let minulého století začaly probíhat první výstavby dálnic na území České republiky, kdy v roce 1971 byl otevřen první úsek. K roku 2009 máme v provozu dálnice v celkové délce 690 kilometrů, jejichž délka každým rokem roste, právě z důvodu toho, že dálnice mají největší vliv na podíle dopravního výkonu a spojují nejen ekonomická, ale také politická centra České republiky. Do budoucna nelze předpokládat, že by nastal útlum silniční dopravy. Spíše se očekává větší nárůst. (Frič, 2010, s.3)

4.4 Druhy dopravy

Kapitola je věnována vybraným druhům dopravy. Blíže je specifikována doprava silniční, železniční, letecká, tranzitní a městská doprava.

V České republice je největší podíl právě v silniční automobilové dopravě, kterou tvoří 64 %, dále železniční doprava se 6 %, letecká doprava 9 %, autobusová doprava 8 % a městská hromadná doprava se podílí 13 %. (Beránek, 2013, s. 143)

Silniční doprava

Jedná se o jednu z nejmladších a zároveň velmi progresivně se rozvíjejícím druhům dopravy. Na základě svých dvou charakteristických znacích, kterými jsou rychlost a operativnost, silniční doprava velmi úspěšně konkuruje tradičním druhům dopravy, jako například železniční doprava. Silniční doprava je uplatňována na rovině vnitrostátní, ale i mezinárodní. Podíl využití silniční dopravy v rámci světového přepravního trhu stále stoupá. Došlo také ke změně postavení v soustavě doprav. Z kdysi dodatkové dopravy k dopravě železniční se silniční doprava vyvinula v jistý systém přepravy, který je důsledkem hustoty a konfigurace silniční sítě, demografické a socioekonomické struktury společnosti. Za největší přednosti lze silniční dopravě přikládat především její relativní rychlost, přístupnost, pohotovost a schopnost rychlého přizpůsobení různým změnám. Značné změny v životním stylu má za důsledek stále větší oblíbenost individuálního motorismu. Narůstá délka přepravních vzdáleností, práce a průmysl se koncentruje poblíž významných silničních toků a vzrůstá hybnost. Tím dochází k navyšování nároků na přepravu. Silniční doprava je také podstatě dražší než železniční. (Zelený, 2007, s.172)

Charakterizovat silniční dopravu lze jako soubor činností, při níž dochází k přemísťování osob a věcí pomocí silničních prostředků, jakožto i samotné přemísťování silničních vozů po samotných pozemních komunikacích, dopravních prostorech či v terénu. Silniční doprava je téměř jediná, která je využívána pro individuální dopravu pro uskutečňování vlastních nebo cizích požadavků. Má predispozice pro vyhovění hodnotných požadavků dopravní infrastruktury nákladní dopravy s poměrně pevně daným časem dodání. Pod pojmem silniční doprava si lze představit činnosti jako linková osobní doprava, kyvadlová doprava, taxislužba, nákladní doprava či individuální doprava. (Široký, 2009, s.93)

Železniční doprava

V České republice se lze setkat s velmi hustou železniční sítí, kde v rámci Evropské unie patří spolu s Belgií k nejhustším. Například podíl železniční dopravy v úseku nákladní dopravy dosahuje pouze 10 %. Mezi hlavní přednosti železniční dopravy patří zejména rychlost a vysoká přepravní kapacita, proto dochází k uplatňování v osobní dopravě v oblastech s velkou koncentrací obyvatel. V případě porovnání se silniční dopravou se u železniční dopravy setkáváme s vyšší deviatilitou neboli nepřímocí, danou menší přilnavostí kolejových vozidel. Železniční tratě, potažmo i její budování je ovlivněno geografickými podmínkami krajiny České republiky kvůli menší schopnosti překonávat výškové převýšení. (Adamec, 2010, s.7)

Již pominuly časy nepostradatelnosti železniční dopravy v celé Evropě, proto zde nastávají komplikace. Především silniční doprava silně konkuruje železniční dopravě a je zde mnoho dalších možností. Proto pomalu ztrácí i své strategické místo. Díky čím dál častějšímu snižování těžkého průmysl začíná klesat také poptávka po službách nákladní železniční dopravy. Požadavkům, kterým je nyní kladen důraz v dopravě již železniční doprava nestíhá stačit. Jedná se především o včasnost, rychlost a spolehlivost. (Drahotský, 2003, s.16)

Letecká doprava

Jedná se o nejmladší, a o nejrychleji se rozvíjející obor dopravy v poli přepravy osob a zboží. Specifickou vlastností letecké dopravy je, že využívá atmosféru nad zemských povrchem. Hlavním dopravním prostředkem je letadlo, které je definováno jako zařízení způsobilé pro let v atmosféře, a přitom mít na palubě osoby či zboží a které je schopno bezpečného letu. (Bína, 2007, s.19)

Vladimír Smrž (2010, s.9) popisuje leteckou dopravu jako technologicky nejvyspělejší dopravu, která zaujímá nezastupitelnou roli v rozvoji celosvětové ekonomiky především skrze pohotovou přepravu zboží a osob. Velká mezinárodní, ale letiště na úrovni regionů se stala hospodářským motorem pro sousední regiony.

Ve 21. století je letecká doprava vnímána jako globální masové dopravní odvětví, a to především kvůli dostupnosti všem vrstvám obyvatel ekonomicky vyspělých zemí. Je využívána nejen pro soukromé, ale také pro služební cestování. Je také ovlivňována velkou spoustou faktorů, kterými mohou být například politická situace, terorismus nebo šíření nakažlivých nemocí. Díky své multidisciplinárnosti je letecká doprava považována za

nejkomplexnější odvětví, proto je důležitý její další rozvoj, který je hnací silou pro inovace nejen v leteckém, ale i v dalších odvětvích. (Pruša,2007, s.24)

Městská hromadná doprava

Definici městské hromadné dopavy, která vychází z obecné definice dopavy definuje Drdla (2005, s.7) jako činnost spjatou s cílevědomým a hromadným přemístováním osob a předem určených předmětů v předpokládaných objemových a definovaných časových a prostorových souvislostech za využití dopravních prostředků a technologií předem určený pro tento typ dopavy.

Konkrétněji lze MHD definovat jako veřejné linkové přemístování osob a určených předmětů provozované pro uspokojení potřeb města a jejich obyvatel. Přívlastek hromadná vyjadřuje fakt, že dochází k přepravě osob pohromadě v jednom prostředku MHD a také to, že nelze dosáhnout toho, aby bylo schopno cestujícího dopravit od zdroje k cíli jedním dopravním prostředkem čili bez přestupu tak, jak tomu je například u individuální osobní přepravy. (Drdla,2018, s.42)

Kubát (2010, s.15) dodává, že městská hromadná doprava slouží k přepravování cestujících a předmětů na předem stanovených linkách za využití prostředků MHD, a to s pravidelnou přepravní nabídkou, která je přizpůsobena přepravní poptávce. Městská hromadná doprava má také rozhodující místo v městském dopravním systému. Hlavním úkolem MHD je zabezpečení hromadné přepravy osob a předmětů v rámci území města či městské aglomerace.

Cyklistická doprava

S narůstající potřebou udržování životního prostředí, snížení ekologických dopadů, ale také v souvislosti s potřebou rekreace, se dostává do popředí doprava cyklistická. Cyklistickou dopravu lze rozdělit do dvou skupin na základě skupin uživatelů. První skupinu tvoří cyklistická doprava využívána při přepravě do zaměstnání či do škol, a to na kratší vzdálenosti. Druhou skupinou je rekreační cyklistická doprava provozující na delší vzdálenosti. (Novák,2005, s.84)

Martínek (2007, s.5) taktéž uvádí, že je cyklistika dělena do dvou oblastí. První oblastí je oblast obsluhy území a druhou je již zmíněná rekreační cyklistika. Cyklistika pomalu přechází za posledních několik málo let z pouhé individuální záležitosti do městského i regionálního plánování, a to z důvodu, že narůstají potřeby uživatelů cyklistické dopavy na dopravní prostor. Cyklistika je vnímána jako alternativní způsob dopavy, která nabízí

velkou flexibilitu v rámci pohybování v městském prostředí a přispívá i při řešení dopravní obslužnosti území. Dochází také k propojování městských a regionálních cyklotras, které umožňuje plynulé přemísťování cyklistů. Nadále rozšiřující a stále oblíbenější cyklistické dopravě přispívá také narůstající tendence zdravého životního stylu.

4.5 Dopravní politika

Dopravní politiku si lze představit jako postavení vlády v rámci řízení a regulace v sektoru dopravy ve vztahu k podmínkám a tendencím vývoje v dopravním sektoru. Je nezbytně nutné mít vypracované patřičné zásady státní dopravní politiky z důvodu, aby se stát podílel na vlivu na dopravní systém a jeho rozvoji a aby zabránil narušování a znemožňování podnikatelských činností a konkurenci dané tržním prostředím. Dopravní politiku lze vnímat jako rovinu politickou a ekonomickou. Z hlediska politiky jde především o význam pro národní hospodářství a rozvoji. Z ekonomického hlediska jde o sledování vytyčení obecných a strategických podmínek, kritérií, cílů a nástrojů v celém komplexu činností dopravy, a to včetně sociálních a ekologických. (Drahotský,2003, s.4)

Celosvětovým cílem je také podpora dopravních systémů, které jsou udržitelné a efektivní a které zároveň uspokojují potřeby sociální, ekonomické a ekologické. Je zapotřebí integrovat dopravní trhy, zajistit rozvoj dopravy a bezpečné podmínky pro uživatele dopravy, zlepšit dopravní infrastrukturu, modernizovat dopravu a podpořit ekologičtější varianty dopravy. (Drahotský,2003, s.49)

Jednou z klíčových rolí dopravní politiky je snaha o vedení, zpomalení nebo zvrácení procesu znečišťování ovzduší, zahlcování dopravní infrastruktury či narůstající požadavky na spotřebu energie. Zmíněné negativní dopady jsou znát především ve velkých městech a metropolích díky zvýšenému výskytu nákladní a automobilové dopravy. (Schmeidler,2010, s.185)

Krajská dopravní politika

Dopravní krajská politika slouží k vytváření podmínek pro vykonávání služeb veřejnosti v dopravě a obstarání dopravní infrastruktury a příslušných požadavků na přepravu, které jsou dané legislativou. Dopravní politika je zastřešována Ministerstvem dopravy, které je povinno respektovat mezinárodní požadavky, zejména požadavky Evropské unie. Jednotlivé kompetence jsou předány krajům, a to především v rámci obsluhy silnic druhé a třetí třídy,

zajišťování dopravní obsluhy kraje, přerozdělování finančních prostředků z fondů na rozvoj regionální, městské a příměstské dopravy. (Cibáková,2013, s.73)

Politika rozvoje dopravní infrastruktury

Vyvinutá dopravní infrastruktura je primární předpoklad pro rozvoj ekonomiky jednotlivých regionů, zejména protože podporuje trh a sociální a hospodářskou jednotnost uvnitř regionu, zabezpečuje přístup k této síti a její sjednocení s ostatními kraji, ale i zahraničím. Dopravní infrastruktura je základem pro účinné, udržitelné, jisté a velmi kvalitní dopravní služby v rámci dílčích odvětvích dopravy a prostředkem pro zajištění pohybu obyvatelstva. Rozvoj taktéž úzce souvisí s místním rozvojem jednotlivých krajů a zvyšuje jeho přístupnost a napomáhá k odstraňování rozdílů napříč regiony. (Cibáková,2013, s.51)

4.6 Udržitelná doprava

Udržitelná doprava představuje takovou dopravu, která tvoří předpoklady pro takové přepravování osob a nákladů, které jsou z jedné strany účelné, spolehlivé a ekonomické a z druhé strany nesou v rozporu se spotřebou přírodních zdrojů, snižuje znečišťování životního prostředí a vylučuje negativní dopady na život a lidské zdraví. Udržitelná doprava se především snaží o dosažitelnost účinné a optimální přepravy osob a nákladu, snížení využívání motorových vozidel a zároveň vyšší využití služeb veřejné dopravy. Dalším úkolem udržitelné dopravy je prosazování značné ekoeфекtivity prostředků dopravy. (Frič,2010, s.108)

Společenským cílem udržitelné dopravy by měla být snaha o naplňování potřeb při dosahování co nejmenšího objemu dopravy z důvodu toho, že doprava s sebou přináší mnoho negativních a neekologických vlivů na lidský život a životní prostředí. Proto je nutné docílit snížení těchto vlivů v rámci udržitelné dopravy. (Foltýnová,2009, s.14)

5 FINANCOVÁNÍ MĚSTA

Kapitola financování města je věnována problematice spojenou s hospodařením a financováním města. Čtenář bude seznámen s pojmy jako rozpočet, střednědobý výhled, rozpočtový proces, jakožto i rozpočtové skladbě či kontrola plnění rozpočtu.

5.1 Rozpočet

V případě soustavy rozpočtů veřejných, se lze v rámci územních samosprávných celků, tedy obcí a krajů, setkat se sestavováním rozpočtů obcí a krajů, tedy územních rozpočtů. Tyto rozpočty jsou chápány jako decentralizované peněžní fondy, které obsahují příjmy získané na základě přerozdělení z rozpočtové soustavy, tak i příjmy z vlastní činnosti na jedné straně a výdaje na straně druhé. Stejně jako ostatní rozpočty, tak i územní rozpočet má charakteristiku nenávratného, neekvivalentního a nedobrovolného způsobu financování. Rozpočet představuje nástroj na zabezpečení a financování politiky obce a je chápán jako bilance. Rozpočty mohou být vyrovnané (příjmy=výdaje), přebytkové (výdaje<příjmy) a schodkové (příjmy<výdaje). (Provazníková,2007, s.53)

Rozpočtové provizorium

Rozpočtové provizorium nastává tehdy, jestliže není rozpočet na následující rok schválen před datem 1. ledna rozpočtového roku. ÚSC se musí řídit pravidly rozpočtového provizoria, a to i po dobu, kdy je pozastaven výkon usnesení zastupitelstva, kterým byl na základě zvláštního zákona schválen rozpočet. Tyto pravidla rozpočtového provizoria, která jsou nezbytná pro zajištění hospodaření na úrovni ÚSC či nižších, stanovuje zastupitelstvo. Výdaje ÚSC nesmí překročit 1/12 výdajů schválených z rozpočtu pro předchozí rok. (Tocauer,2019, s.196)

Rozpočtový proces

Rozpočtový proces představuje určitý souhrn činností nezbytných k řízení a hospodaření ÚSC v daném období, na kdy je rozpočet sestavován. V České republice tedy finanční plán, představující rozpočet sestavuje na samostatný kalendářní rok, avšak rozpočtový proces trvá déle, a to zpravidla jeden a půl až dva roky. Fáze rozpočtu si lze rozdělit celkově do sedmi etap: analýza, sestavování, projednávání a schvalování, kontrola, závěrečný účet, následná kontrola a aktualizace. Návrh a tvorbu podkladů pro rozpočet má ve své působnosti výkonný orgán obce, kterým bývá většinou finanční odbor. Rozpočet vychází se střednědobého výhledu, který však musí být zpracován tak pečlivě, jako rozpočet samotný.

Samotné projednávání návrhu provádí finanční odbor společně ve spolupráci s radou obce, kdežto schvalování rozpočtu má ve své působnosti zastupitelstvo obce. (Provazníková,2007, s.64)

Závěrečný účet

Tento dokument představuje věrné zobrazení skutečného plnění rozpočtu. Návrh na závěrečný účet je v působnosti finančního odboru, který je dále projednáván radou obce. Tento návrh musí být uveřejněn nejpozději 15 dnů před jednáním zastupitelstva a uveřejnění trvá až do jeho schválení. Samotný schválený závěrečný účet musí být vyvěšen na úřední desce maximálně do 30 dní od jeho schválení, a to až do doby, kdy bude schválen nový závěrečný účet. (Kukalová,2020, s.37)

5.2 Střednědobý výhled

Střednědobý výhled rozpočtu představuje další nástroj územních samosprávných celků, který slouží především pro střednědobé finanční plánování rozvoje hospodaření ÚSC. Tento finanční plán je sestavován na základě uzavřených smluvních vztahů a přijatých závazků, a to na dobu dvou až pěti let, které následují po roce, na který se sestavil rozpočet. Střednědobý výhled zahrnuje celkové hlavní údaje o příjmech a výdajích, o dlouhodobých závazcích a pohledávkách, o zdrojích financování a o potřebách realizovatelných záměrů. Ve střednědobém výhledu se uvádí možné dopady na hospodaření ÚSC, a to v rámci dlouhodobých závazků. (Tocauer,2019, s.180)

5.3 Rozpočtová skladba

Rozpočtovou skladbu lze vnímat jako jednotný systém přehledného třídění, který umožňuje zabezpečení jednotnosti a přehlednosti rozpočtů v rámci rozpočtové soustavy, analyzuje příjmy a výdaje v soustavě rozpočtů, sumarizuje příjmy a výdaje v celé soustavě rozpočtů. Rozpočtová skladba třídí příjmy a výdaje na příjmy a výdaje návratné a nenávratné povahy. Toto třídění umožňuje přesnější analyzování hospodaření a krytí schodku příslušných územních rozpočtů. Při třídění příjmů a výdajů rozpočtů ÚSC rozpočtová skladba uznává zásady jednotnosti a závaznosti, dlouhodobé stability, srozumitelnosti a také kompatibility. (Peková, 2011, s.222)

5.4 Dotace

Dotace je finanční příspěvek poskytnutý vládou nebo veřejným orgánem, který poskytuje příjemci výhodu. Některé dotace se používají k provádění domácích nebo sociálních politik, například na podporu průmyslových odvětví, která pomáhají vytvářet nová pracovní místa. Nespravedlivé subvence však mohou narušit trh EU, vytvořit nekalou soutěž a poškodit tak evropský průmysl. (www.ec.europa.eu, ©2021)

6 SHRNU TÍ TEORETICKÉ ČÁSTI

Kapitola je věnována shrnutí problematik celé teoretické části pro lepší orientaci čtenáře. Problematika zde není definována z důvodu své obsáhlosti tak podrobně, jako v teoretické části, ale je zde vymezeno vše nezbytné pro dobrý vstup do části praktické.

Shrnutí teoretické části představuje podklad pro praktickou část.

Veřejná správa nepředstavuje pouze činnosti, ale také instituce či zmocněné osoby. Celá veřejná správa je však prováděna v zájmu veřejnosti. Přesnou definici veřejné správy nelze určit, proto se uvádí, že definice veřejné správy je negativní z důvodu definování činností, které neprovádí. Těmito činnostmi jsou ty činnosti, které provádí moc zákonodárná, výkonná a soudní. **Veřejná správa** tedy představuje takový soubor činností, který směřuje k dosažení určitých cílů v působnosti veřejné správy, které jsou uskupeny v určitý systém. **Veřejná správa** představuje správu lidí a materiálu při plnění státních cílů a je prováděna na základě zákonů a jejich provádění. **Veřejná správa** představuje vrcholný pojem správního práva.

Regionální rozvoj je nezbytným předpokladem pro podmínku dlouhodobě udržitelné konkurenceschopnosti a vyváženosti rozvoje regionu. Hlavními principy strategie regionálního rozvoje jsou **solidarita, soudržnost, růst, konkurenceschopnost a udržitelnost**.

Regionální politika především usiluje v rámci zájmu stability jednotného evropského trhu o snížení hospodářských a sociálních rozdílů mezi jednotlivými zeměmi díky hospodářskému a sociálnímu rozvoji regionů s kladením důrazu na aktivování jejich nedostatečného potenciálu. **Regionální politika** je tedy prováděna na dvou důležitých úrovních, a to na úrovni státu prostřednictvím ústředních orgánů a na úrovni regionu prostřednictvím samosprávy. Obecní úroveň regionální politiky má plnit funkci v oblasti místního rozvoje, iniciativu v řešení místních problémů a participaci a uskutečňování regionálních programů. Jedním z hlavních aktérů regionální politiky a rozvoje na území České republiky je **Ministerstvo pro místní rozvoj**. Dále **kraje a obce**.

Obec je v České republice považována za základní jednotku územní samosprávy. Obec lze chápat jako území, kde trvale přebývají lidé, kteří spravují záležitosti dané obce a mají majetek, který společně obhospodařují. Obec vystupuje jako právnická osoba. Má veřejnoprávní postavení, které s sebou nese některá práva a povinnosti.

Dopravou se rozumí činnost, která slouží v daném území k propojení veškerých fungujících složek na daném území vykonávající pomocí dopravní infrastruktury. Doprava tvoří nedílnou část veřejné infrastruktury a je jednou z hlavních faktorů udržitelnosti územního rozvoje. **Dopravu** lze také charakterizovat jako činnost spjatou s cílevědomým přesouváním osob či hmotných objektů. Dopravní infrastruktura coby součást územního plánování musí být v souladu s cíli a v rámci technických možností také v souladu s principy regionálního rozvoje. V České republice je největší podíl právě v **silniční automobilové dopravě**, kterou tvoří 64 %, dále **železniční doprava** se 6 %, **letecká doprava** 9 %, **autobusová doprava** 8 % a **městská hromadná doprava** se podílí 13 %. Dále také **alternativní formy dopravy**.

Rozpočty jsou chápány jako decentralizované peněžní fondy, které obsahují příjmy získané na základě přerozdělení z rozpočtové soustavy, tak i příjmy z vlastní činnosti na jedné straně a výdaje na straně druhé. Rozpočet má charakteristiku nenávratného, neekvivalentního a nedobrovolného způsobu financování. Rozpočty mohou být vyrovnané (příjmy=výdaje), přebytkové (výdaje<příjmy) a schodkové (příjmy<výdaje)

Rozpočtové provizorium nastává tehdy, jestliže není rozpočet na následující rok schválen před datem 1. ledna rozpočtového roku. **Rozpočtový proces** představuje určitý souhrn činností nezbytných k řízení a hospodaření ÚSC v daném období, na kdy je rozpočet sestavován. **Fáze rozpočtu** si lze rozdělit celkově do sedmi etap: **analýza, sestavování, projednávání a schvalování, kontrola, závěrečný účet, následná kontrola a aktualizace.**

Závěrečný účet představuje věrné zobrazení skutečného plnění rozpočtu. **Střednědobý výhled** rozpočtu představuje další nástroj územních samosprávných celků, který slouží především pro střednědobé finanční plánování rozvoje hospodaření ÚSC.

II. PRAKTICKÁ ČÁST

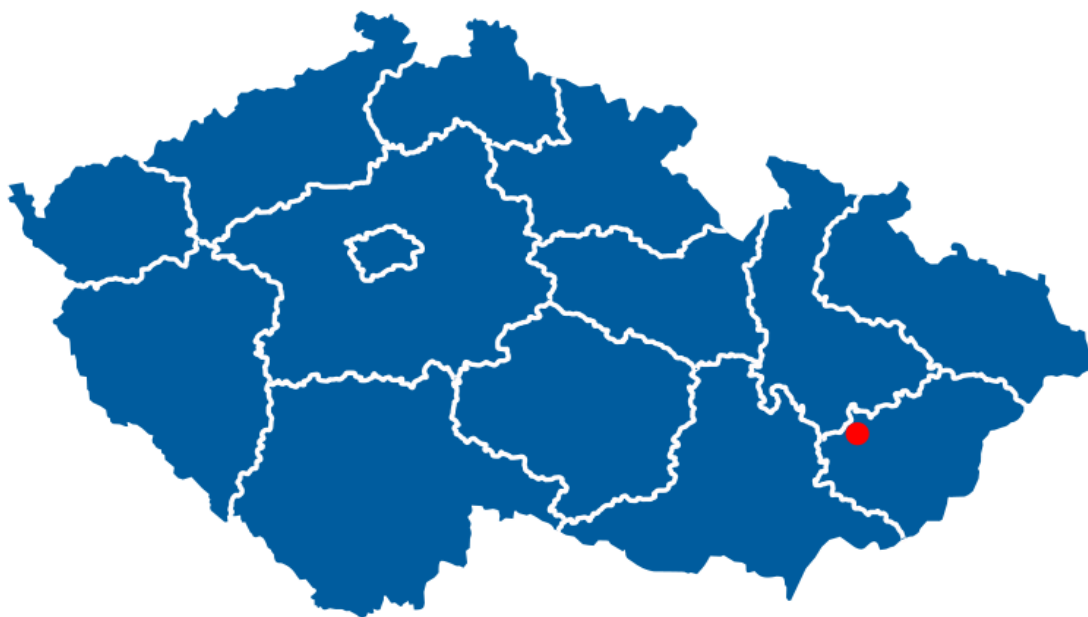
7 MĚSTO KROMĚŘÍŽ

Kapitola je věnována charakteristice města Kroměříž, jakožto i historickému vývoji města. Dále je zde popsána správa města, především s důrazem na dopravu a hospodaření města s uvedenými základními dokumenty v oblasti rozvoje území a dopravy.

7.1 Základní charakteristika města Kroměříž

Město Kroměříž je okresním městem a zároveň obcí s rozšířenou působností a pověřeným obecním úřadem, kde se s 28 921 obyvateli (k 31.12.2013) rozprostírá v jižní části Hornomoravského úvalu spadajícího do Provincie Západní Karpaty, kde tvoří přechod z oblasti rovinné Hané v menší pahorkatinu Chřiby a Hostýnské vrchy. Městem protéká řeka Morava, která se dále vlévá do evropského veletoku Dunaj. Díky protékající řece s sebou město nese zvětšené riziko možnosti výskytu povodní. Proto zde byla v minulosti realizována velká protipovodňová opatření díky napřímení toku a vybudováním systému ochranných hrází. (mesto-kromeriz.cz, © Město Kroměříž)

Rozloha katastrálního obvodu Kroměříže je 5560 hektarů, kde samotné město zabírá plochu 1770 hektarů (zhruba 11% celkové plochy). Zbytek z celkové rozlohy tvoří příměstské části, které bývaly samotnými vesnicemi. Tyto části jsou nazývány Hradisko, Postoupky, Bílany, Miňůvky, Vážany, Kotojedy, Těšňovice, Trávník, Drahlav, Zlámanka. Celkově pod okresní město Kroměříž spadá 79 obcí a jako obci s rozšířenou působností 46. (mesto-kromeriz.cz, © Město Kroměříž)



Obrázek 1 Poloha města Kroměříž (zdroj: wikipedia.org)

Historický vývoj

Město Kroměříž, také přezdívané Hanácké Athény je díky své historii, ojedinělým památkám a bohatého kulturního života hojně navštěvováno. V minulosti, kdy zde vznikla vůbec první osada, byla Kroměříž důležitým bodem při brodu z jedné z tras obchodní a kulturní pravěké komunikace, které se přezdívalo Jantarová cesta, která spojovala Podunají s Baltem. V 13. století díky biskupovi Brunovi ze Schaeuenburgu změnil trhovou ves na městské opevnění a jeho následník zde nechal vybudovat hrad v gotickém stylu, který byl později upraven na renesanční zámek. 30. letá válka s sebou přinesla útlum v jinak slibném rozvoji města, a to přesněji roku 1643, kdy město bylo dobyto a vypleněno Švédy v čele s generálem Torstensonem. Začátkem 2. poloviny 17. století se město opět proměnilo a bylo považováno za perlu Moravy. Asi nejvýznamnější kapitolu historie města tvoří rok 1848, kdy byl do města přeložen ústavodárný Říšský sněm rakousko-uherské monarchie. Z novodobější historie je důležité připomenout, že 4. května 1945 byla Kroměříž dobyta Rumunskou královskou armádou, kde v té době přebývali Němci, kteří město obsadili. (mesto-kromeriz.cz, © Město Kroměříž)

7.2 Dopravní charakteristika města Kroměříž

Na území města Kroměříž se nachází dálnice D1, kde je možnost dvěma exity na 258. a 260. kilometru sjet do Kroměříže. Tato dálnice dále vede až na dálnici D55 vedoucí do Přerova nebo Otrokovic. Městem dále vede hlavní dopravní tepna vedoucí od města Vyškov pokračující dále na Hulín, která nese označení silnice I/47. Další významnou tepnou je silnice číslo II/367 vedoucí směrem na Kotojedy, Kvasice a Otrokovice a také silnice číslo II/432 ve směru na Zdounky. V Kroměříži se nachází hlavní autobusové nádraží a vlakové nádraží, odkud odjíždějí vlaky ve směru Kojetín, Hulín a Zdounky. Autobusy jezdí ve všech směrech, tedy Brno, Vyškov, Zlín, Holešov a Bystřice pod Hostýnem či Kyjov. Samotným městem Kroměříž jezdí MHD, která v současné době disponuje 8 linkami. Na území Kroměříže se nachází malé místní letiště s označením LKKM a je možno využít lodní dopravu po přesunu po řece Morava. Hlavní tepnou pro cyklisty je Moravská stezka táhnoucí se po proudu řeky Moravy, která dále vede na Kvasice a Otrokovice, kde se dále napojuje na cyklostezku podél Baťova kanálu. (mapy.cz, ©2021)



Obrázek 2 Město Kroměříž, dálnice D1 a dopravní tepny I/47 a II/367. (zdroj: mapy.cz)

7.3 Správa města Kroměříž

Správa města je zajišťována vedením, které čítá starostu města, 4 místostarosty, 9 členů rady města a zastupitelstvo. Mimo užšího vedení je správa města vykonávána pomocí odborů, kterých je v Kroměříži celkem 14. Dalšími orgány spadající pod správu města lze uvést městské architekty, tajemníka či městskou policii a také komise či osadní výbory místních částí Kroměříže. (mesto-kromeriz.cz, © Město Kroměříž)

Správa města zabývající se problematikou dopravy:

Město Kroměříž nedisponuje vlastním odborem dopravy, ale pouze Oddělením dopravy a silničního hospodářství, které spadá pod Odbor občansko-správních agend. Toto oddělení řeší především úkoly spojené s problematikou řídičských průkazů, registru řidičů a vozidel a projednávání dopravních přestupků. Mimo zmíněné je oddělení dopravy a silničního hospodářství zodpovědné za řešení záležitostí týkajících se silničních uzavírek či dopravního značení v území města Kroměříže. Je také zodpovědný za správu dopravních semaforů v rámci silničního provozu Kroměříže. (mesto-kromeriz.cz, © Město Kroměříž)

Dalším nezbytným odborem v rámci správy dopravy na území města Kroměříže je Odbor služeb, který zajišťuje údržbu místních komunikací či chodníků po celý rok. Mimo údržbu silnic a chodníků má Odbor služeb ve svých kompetencích také dohled nad komunikací s Kroměřížskými technickými službami, které na území Kroměříže zajišťují městskou hromadnou dopravu. Momentálně Odbor služeb zajišťuje výstavbu nového parkovacího domu v blízkosti centra Kroměříže. (mesto-kromeriz.cz, © Město Kroměříž)

V souvislosti s dopravou je zapotřebí uvést také Odbor stavební, který vydává nezbytné povolení, či Odbor životního prostředí, které zajišťuje ochranu životního prostředí.

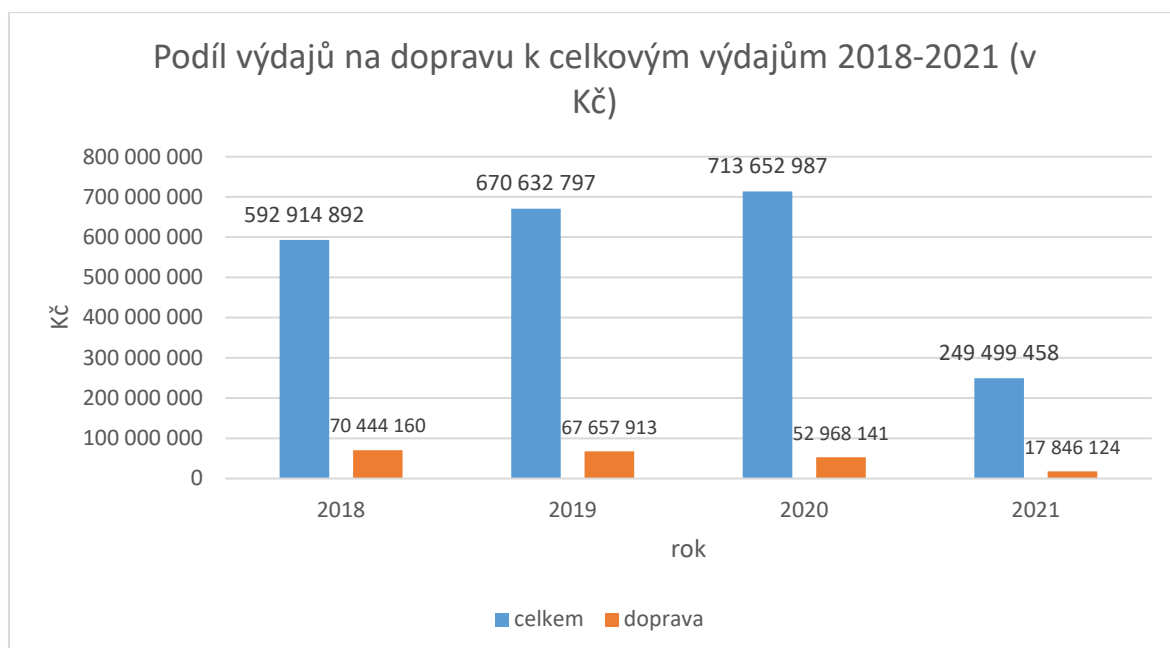
V neposlední řadě je také nutno zmínit Odbor regionálního rozvoje, jehož pracovníci se podílejí na výstavbě nových cyklostezek, cyklo pruhů či lesních cest. Krom odborů je za dopravní situaci odpovědná také Městská policie Kroměříž, která dohlíží například na parkovací pořádek či na plynulost a bezpečnost provozu v rámci svých kompetencí stanovené zákonem. (mesto-kromeriz.cz, © Město Kroměříž)

7.4 Hospodaření města

Z veřejně dostupného rozpočtu města Kroměříže na rok 2020 byly celkové příjmy 780 493 tis. Kč a celkové výdaje činily 713 652 tis. Kč. Celkem 65,57 % z celkových příjmů tvořili daňové příjmy, 26,49 % nedaňové příjmy, 1,1 % kapitálové příjmy a 6,83 % transfery. V případě výdajů šlo nejvíce finančních prostředků na sociální služby, zemědělství či školství. (cityvizor.cz/kromeriz, ©2021)

Z rozpočtu je každý rok vyhražována částka, která zabezpečuje rozvoj města, jeho infrastruktury či služeb, a to prostřednictvím investic. Zbylá část rozpočtu je věnována financováním nezbytných činností, které město musí pravidelně řešit. Těmito činnostmi je na mysli údržba zeleně, silnic a města celkově. Významná část výdajů pak také putuje na vyplacení sociálních dávek. (Strategický plán města Kroměříž, ©2020)

Graf 1 Podíl výdajů na dopravu k celkovým výdajům v letech 2018-2021 (zdroj: vlastní zpracování z poskytnutých dat)



Plnění rozpočtu pro oblast dopravy v roce 2020

Na dopravu město schválilo výdaje ve výši 58 793 tis. Kč z celkového rozpočtu města. Skutečně bylo čerpáno 52 568 tis. Kč, a to především na silnice, kde bylo čerpáno 22 852 tis. Kč a na dopravní obslužnost veřejnými službami, kde bylo čerpáno 6 597 tis. Kč. Zbylé výdaje byly čerpány na ostatní záležitosti týkající se pozemních komunikací nebo na provoz a ostatní záležitosti veřejné silniční dopravy. V roce 2020 nebyla čerpána žádná částka na bezpečnost v dopravě. (cityvizor.cz/kromeriz, ©2021)

Plnění rozpočtu pro oblast dopravy v roce 2021

Pro rok 2021 město Kroměříž schválilo rozpočet pro oblast dopravy na hodnotu 79 000 tis. Kč. K datu 20.05.2021 je aktuálně čerpáno 17 850 tis. Kč. Největší podíl na výdajích z rozpočtu pro dopravu v letošním roce prozatím má položka nákup ostatních služeb, kde byly čerpány výdaje v celkové částce 8,9 milionu Kč. Dále jsou to výdaje na dopravní obslužnost v celkových výdajích 5,5 milionu Kč a také opravy a udržování v ceně 3,3 milionu Kč. Zbylé prozatímní výdaje byly využity na platbu elektrické energie, nájemné či budovy nebo haly. (cityvizor.cz/kromeriz, ©2021)

Neinvestiční přijaté transfery v roce 2021

Město Kroměříž pro rok 2021 schválilo celkové neinvestiční přijaté transfery v celkové hodnotě 131 500 tis. Kč, kde je prozatím plnění v hodnotě 104 800 tis. Kč. Tyto příjmy jsou tvořeny převážně z ostatních neinvestičních přijatých transferů ze SR v rámci souhrnného dotačního programu, ostatních neinvestičních přijatých transferů ze státního rozpočtu a neinvestičních transferů od krajů. (cityvizor.cz/kromeriz, ©2021)

Druh příjmů v této skupině	Rozpočtová částka	Skutečná částka
Neinvestiční přijaté transfery od krajů	76 053 000 Kč	76 053 080 Kč
Neinvestiční přijaté transfery ze státního rozpočtu v rámci souhrnného dotačního vztahu	50 722 000 Kč	16 907 332 Kč
Ostatní neinvestiční přijaté transfery ze státního rozpočtu	4 698 000 Kč	10 550 441 Kč
Neinvestiční přijaté transfery z všeobecné pokladní správy státního rozpočtu	2 000 Kč	1 285 742 Kč
Neinvestiční přijaté transfery od obcí	0 Kč	1 500 Kč

Obrázek 3 Přehled neinvestičních přijatých transferů pro rok 2021 (zdroj: cityvizor.cz)

7.5 Základní dokumenty města vztahující se k dopravě

Hlavním dokumentem je **Strategický plán města Kroměříže** na léta 2010 až 2020, který byl zpracován Odborem rozvoje města. Dokument, který se skládá z analytické, návrhové a

implementační části, zobrazuje základní charakteristiku města, jakožto i jeho obyvatelstvo, sociální prostředí, ekonomika, cestovní ruch, životní prostředí či technická infrastruktura. Návrhová část je věnována strategickým vizím města Kroměříže a prioritním oblastem, kterým se Strategický plán věnuje. (Strategický plán města Kroměříž, ©2020)

Územní plán města Kroměříže lze řadit jako další významný dokument města. Plán obsahuje kompletní a podrobnou mapku Kroměříže, kde lze dohledat informace o jednotlivých katastrálních územích. Tento plán představuje věrné zobrazení ploch a jejich využití. Vyobrazuje plochy čistého či všeobecného bydlení, smíšené plochy obchodu a služeb, průmyslové či zemědělské plochy, plochy rekreace a sportu, plochy veřejného prostranství, plochy dopravního vybavení nebo hromadných garáží či velkoplochých parkovišť a také plochy zeleně, jako například parky, sady či zahrady. (Územní plán města Kroměříž, ©2020)

Dalším dokumentem města, týkající se více problematiky dopravy je **Plán udržitelné městské mobility Kroměříž**, které si město za podpory Ministerstva životního prostředí a díky spolufinancování Státním fondem životního prostředí České republiky nechalo v roce 2019 vypracovat. Plán, který obsahuje jak analytickou část, tak i návrhovou část je zpracován firmou UDIMO s.r.o. a obsahuje například komunikační strategii a vypořádání připomínek, průzkum dopravního chování, akční plán či posouzení nízkoemisní zóny a také samotné výkresové přílohy. (Plán udržitelné městské mobility Kroměříž, ©2019)

Absence strategického dokumentu zabývající se problematikou dopravy

V případě základních dokumentů města je nutno podotknout, že město Kroměříž nemá v současné době vypracovaný obecný základní koncepční dokument, který by se zabýval problematikou dopravy, jako například Generel dopravy, který bývá nejčastějším dokumentem v oblasti dopravy.

8 ANALÝZA DOPRAVNÍ SITUACE MĚSTA KROMĚŘÍŽE

Kapitola je věnována rozboru problematiky dopravy na území města Kroměříže. V následujících podkapitolách je rozbor proveden na základě SWOT analýzy a provedeného rozhovoru s pracovníkem městského úřadu.

8.1 SWOT analýza

SWOT analýza představuje soubor všech silných a slabých stránek, příležitostí a hrozeb. Hlavním cílem SWOT analýzy je pomoci rozvinout plné povědomí o všech možných faktorech, které se podílejí na přijmutí rozhodnutí. Využívá se především k objevení doporučení a strategií se zaměřením na využití silných stránek a příležitostí a k překonání slabin a hrozeb. (www.businessnewsdaily.com, ©2021)

Postup zpracování:

Analýza byla prováděna z veřejně dostupných informací, informací z webových stránek, ze základní dokumentů města, a to především se Strategického plánu města Kroměříž na rok 2010-2020 a Plánu udržitelné městské mobility Kroměříž. Mimo zmíněné byly do analýzy zapracovány informace zjištěné v rámci působení na Odboru regionálního rozvoje po dobu výkonu odborné praxe, která byla vykonávána od března do května roku 2021.

Tabulka 1 SWOT analýza

Silné stránky	Slabé stránky
<ul style="list-style-type: none"> - ustálený počet cestujících využívající MHD - kvalitní vozový park MHD - přítomnost cyklostezky podél řeky Moravy - přítomnost dálnice D1 - obchvat města po dálnici D1 - oblíbenost cyklistické dopravy - dobíjecí stanice pro elektromobily a elektrokola 	<ul style="list-style-type: none"> - přetížená doprava v ranních a odpoledních hodinách - špatné nastavení semaforů - nedostatek parkovacích míst - absence cyklopruhů a cyklostezek - špatné dopravní značení na mostě Karla Rajnocha - přetížené křižovatky

<ul style="list-style-type: none"> - velký počet stojanů pro kola - přítomnost dětského dopravního hřiště 	
Příležitosti	Hrozby
<ul style="list-style-type: none"> - možnost více využívat obchvat města - odvedení nákladní dopravy z města - zvýšení počtu parkovacích míst - rozšíření sítě cyklostezek - zavedení bikesharingu 	<ul style="list-style-type: none"> - narůstající počet vozidel - zvýšení hluku a emisí - častější dopravní nehody - čtenější výskyt nehod s chodci - zhoršení stavu cest - nižší počet cestujících využívající MHD

Silné stránky

Silné stránky představují takové stránky, které jsou ovlivnitelné. Na základě analýzy území města Kroměříže lze za silné stránky v rámci dopravy považovat ustálený počet osob, kteří využívají městskou hromadnou dopravu a tím i pravidelné tržby spojené z MHD. Mimo to město zainvestovalo do nákupu nových nízkoemisních autobusů do již kvalitního vozového parku MHD. Další silnou stránku představuje přítomnost cyklostezky podél Moravy vedoucí až do Kvasic, kde se dále napojuje na cyklostezku ve směru Otrokovice-Napajedla-Staré Město. Díky přítomnosti cyklostezek je ve městě velmi oblíbená jízda na kole. Krom cyklostezek Kroměříž disponuje aktivní pěší zónou v centru města a dostatečným počtem chodníků a stojanů pro kola. Co se týče automobilové dopravy, silnou stránkou je určitě přítomnost dálnice D1, ze které lze sjet na Kroměříž celkem ze dvou dálničních sjezdů a také zrušení poplatků na úseku dálnice mezi dvěma sjezdy. Kroměříží se lze pohybovat také elektroauty, které si lze dobít na dobíjecí stanici, která se nachází na území města (OC Rybalka Kroměříž). Kroměříž navíc také vlastní dětské dopravní hřiště, kde se žáci prvního stupně základních škol učí pravidla silničního provozu a mohou si vyzkoušet díky vybudovanému hřišti simulaci dopravního provozu.



Obrázek 4 Kroměřížská MHD využívá nové autobusy na CNG (zdroj: město-kromeriz.cz)

Slabé stránky

Slabou stránku města představuje především velmi špatná dopravní situace v ranních a odpoledních hodinách, a to hlavně v časech, kdy se lidé přepravují do práce či do škol a školek a špatné nastavení semaforů na křižovatce na ulici Hulínská, kde dochází k častým dopravním nehodám. Dále nedostatečný počet cyklo pruhů a cyklostezek pro průjezd městem a absence možnosti přejet přes most Karla Rajnocha na kole z důvodu, že zde není vyřešeno dopravní značení pro cyklisty. Nedostatek parkovacích míst, často na sídlišťích jako je Oskol, Zachar či Spáčilova, kde mnohdy stojí auta nepojízdná, zabírající místa pro jiná vozidla představují další slabé stránky dopravní situace města. Některé další křižovatky mají špatně nastavené semaforey a jsou svou vytížeností za hranicí únosnosti.



Obrázek 5 Problémová křižovatka ulice Hulínská (zdroj: vlastní)

Příležitosti

Příležitosti jsou spatřeny ve větší možnosti využití obchvatu města, který je součástí dálnice D1. Na tento obchvat by mohla být odvedena veškerá nákladní doprava, která zbytečně projíždí městem. Dále změnu dopravního značení na parkovištích či výstavba nových parkovacích míst v místech, kde je kritický nedostatek míst (Oskol, Zachar). Možnost navýšení oblíbenosti cyklistické dopravy a tím i rozšiřování sítě cyklostezek a kultury spojené s přepravou na kolech nebo možnost bikesharingu.



Obrázek 6 Kroměříž je oblíbenou cyklistickou destinací (zdroj: kolemkm.cz)

Hrozby

Hrozby reprezentuje narůstající počet cestujících, kteří využívají vlastní osobní dopravu a tím i zvýšený počet vozidel ve městě a s tím spojené zvýšení hluku a odpadu vypouštěného do ovzduší. Další hrozbou je častější nehodovost v případě nezměnění intervalu semaforu na křižovatce na ulici Hulínská a celkově větší počet zraněných chodců v důsledku narůstajících počtů vozidel ve městě. V neposlední řadě hrozbu představuje také zhoršení stavu městských cest kvůli nadměrnému využívání. Možnou hrozbou je také nižší počet cestujících využívající MHD z důvodu možného navýšení osob využívající individuální automobilovou dopravu.

8.2 Polostrukturovaný rozhovor

V rámci výkonu odborné praxe na odboru Regionálního rozvoje Kroměříž, byl proveden rozhovor s pracovníkem úřadu, který má na starosti rozvoj především cyklistické dopravy. Otázky byly směřovány na problematiku dopravy. Rozhovor byl veden vícekrát, kde odpovědi z předešlých rozhovorů navazovaly na následující rozhovor. Průběh rozhovoru byl veden po dobu 3 měsíců, a to v měsících březen až květen 2021.

Dotazovaná osoba:

Dotazovanou osobou byl koordinátor městské mobility, který je v případě řešení dopravní situace na území města Kroměříže nejvhodnější možnou dotazovanou osobou. Respondentovi byl ponechán prostor pro volný průběh odpovědi. Rozhovor má

charakteristiku polostrukturovaného rozhovoru. Polostrukturovaný rozhovor obsahuje připravené otázky, které jsou důležité k probrání. Dotazovaná osoba má však prostor pro odklonění tématu.

Koordinátor městské mobility byl pro rozhovor vybrán autorem práce na základě faktu, že tato osoba je momentálně nejvíce zapojenou osobou do řešení otázek týkající se problematiky dopravy na území města Kroměříž. Dotazovaná osoba má všeobecný přehled o dopravní situaci ve městě, kde také usiluje o její zlepšení a rozvoj, a to především rozvoj cyklistické dopravní infrastruktury, ale mimo to se zabývá problematikou dopravy obecně. Dotazovaný operativně reagoval na otázky k dané problematice, kde v rámci rozhovoru dokázal plnohodnotně zodpovědět podané otázky, kde dále docházelo k vlastnímu doplnění informací rozšiřující téma zadané otázky. Rozhovor byl veden na více kol, kde rozhovory byly rozděleny do třech základních okruhů otázek.

Rozhovor byl rozdělen záměrně do následujících okruhů otázek, a to z důvodu postupného rozboru daného území a problematiky související s dopravou. Tyto okruhy byly vybrány na základě toho, že poskytují dodatečné a důležité informace k celkové analýze.

Byly probírány následující okruhy otázek:

1. Obecná charakteristika dopravní situace na území Kroměříže. Tento okruh otázek měl zjistit, jaká je aktuální situace s ohledem na dopravu na území města Kroměříže. Tato situace neměla být pouze vysvětlena, ale také objasněna o další problémy, které se řešení problematiky dopravy v Kroměříži týkají. Ze souboru problémů měl být vytyčen hlavní problém, který dotazovaná osoba považuje za důležitý a kterým je dobré se zabírat.

a) Jak celkově hodnotíte dopravní situaci na území Kroměříže?

b) Co podle Vás představuje největší problém v rámci řešení dopravy Kroměříže?

Shrnutí výsledků rozhovoru okruhu 1:

Z provedeného rozhovoru tedy vyplývá, že možný problém je v nedostatku personálu zabývajícího se danou problematikou. Město Kroměříž nedisponuje samostatným odborem Dopravy, ale pouze oddělením spadající pod odbor občansko-správních agend. Toto oddělení však funguje především pro řešení problematiky řidičských průkazů a registrů vozidel. Nikoliv problematiky celkové dopravy jako takové. Z celé dopravy toto oddělení zpracovává pouze záležitosti silničních uzavírek a dopravního značení.

2. Personální zajištění, institucionální zajištění. Tento okruh měl prostřednictvím dotazované osoby zajistit informace v oblasti personálního zajištění. Tedy jestliže je zde dostatek osob, které se danou problematikou zabývají a v případě že ne, jakým počtem by lze šel tento problém vyřešit, v případě, že by město schválilo možnost rozšíření. Dále otázky směřovaly k institucím, které se opírají o problematiku dopravy, a především o ty, s kterými je spolupráce horší v případě řešení situace dopravní infrastruktury.

- a) **Je zde dostatečný počet personálu, který se zabývá problematikou dopravy?**
- b) **V případě, že není. Jaký počet úředníků by zajistil kvalitní péči o kroměřížskou dopravu?**
- c) **Funguje spolupráce jednotlivých odborů v rámci výstavby či opravy dopravní infrastruktury dobře?**

Shrnutí výsledků rozhovoru okruhu 2:

Tázaná osoba měla výhrady, že v Kroměříži chybí osoby, které by měli doplnit tým na oddělení dopravy, nebo přímo vytvořit Odbor dopravy, který by řešil nejen registry vozidel a uzavírky, ale pracoval by na záležitostech celé problematiky na daném území. Mimo to tázaná osoba uvedla problém ve velmi přísném stavebním úřadě v rámci přípravného procesu výstavby dopravní infrastruktury.

3. Podpora strategického plánování. Zde byl prostor pro objasnění situace ohledně zpracování strategických dokumentů pro problematiku dopravy, dále také na to, kterým směrem nyní město v otázkách řešení dopravní situace směřuje a také konkrétní otázka na řešení problému týkající se nedostatku parkovacích míst.

- a) **Připravuje město zpracování dopravního generelu?**
- b) **Na jakou oblast dopravy se město nyní zaměřuje nejvíce?**
- c) **Jak bude řešen nedostatečný počet parkovacích míst?**

Shrnutí výsledků rozhovoru okruhu 3:

Město Kroměříž se v nejbližší době zaměřuje především na udržitelnou městskou mobilitu, kde plánuje výstavbu nových cyklostezek a cyklo pruhů. Mimo to město v rámci zlepšení cyklo kultury plánuje výstavbu singletrailů na území bývalé motocrosové dráhy a také již probíhající výstavbu lesoparku Barbořina, kde kromě naučné stezky je v plánu také trail pro

začínající jezdce. V případě řešení otázky nedostatečných parkovacích míst město již v minulosti provedlo opatření a nyní již probíhá výstavba Parkovacího domu v těsné blízkosti centra města. Město prozatím neplánuje zpracování dopravního generelu, a to z důvodu toho, že se nyní zaměřuje na Strategický plán.

8.3 Zjištění provedených analýz

Po provedení jednotlivých analýz bylo zjištěno, že Kroměříž poskytuje kvalitní služby v oblasti MHD, kvalitní cyklostezku vedoucí podél řeky, městský obchvat, dálnici v těsné blízkosti, velký počet cyklo stojanů a dobíjecí stanice pro elektroauta. Na druhou stranu je v rámci problematiky dopravy nedostatečné personální zastoupení řešící danou problematiku. Dále také narůstající problém s přetíženou dopravou v ranních a odpoledních hodinách včetně přetížených dopravních křižovatek na průtahových cestách městem nebo nedostatek parkovacích míst či špatné a také chybějící dopravní značení. Kroměříž však má potenciál ve větším využívání městského obchvatu, a to především pro nákladní dopravu či tranzitní dopravu. Díky narůstajícímu zájmu o cyklistiku je žádoucí budování další cyklistické infrastruktury nebo zavedení tzv. bikesharingu. V opačném případě může dopravní situaci v Kroměříži v budoucnu trápit narůstající počet vozidel, stále problémy s parkováním či dokonce větší počet zraněných chodců a autonehod z důvodu narůstajícího počtu osob využívající osobní automobilovou dopravu na úkor městské hromadné dopravy nebo udržitelné dopravy.

8.4 Shrnutí

Celkově lze analýzu dopravní situace shrnout do 4 etap. První etapa představuje uvědomění si problému s narůstající a intenzivní nákladní dopravou, která využívá městské průtahové komunikace a celkově velmi špatnou dopravní situaci v ranních a odpoledních hodinách. Druhou etapu lze shrnout jako výčet výhod, kterými město Kroměříž v oblasti dopravy disponuje. Je to především dobrá cyklo kultura, možnost využívat elektroauta díky přítomnosti dobíjecí stanice a také přítomnost městského obchvatu a dálnice D1. Třetí etapa umožňuje vytvořit si představu, jakým směrem by město Kroměříž mělo směřovat. Pro zkvalitnění dopravní situace je žádoucím cílem dosáhnout většího využívání obchvatu města, a to především pro nákladní dopravu, navýšit počet parkovacích míst a nadále se věnovat udržitelné dopravě, především cyklistice a elektromobilitě. Poslední etapa reprezentuje možné nežádoucí efekty, které se mohou dostavit v případě ignorování

stávajících problémů aktuální dopravní situace v Kroměříži. Je to především narůstající počet vozidel a nedostatek parkovacích míst.

8.5 Vyhodnocení

Stávající situaci lze vyhodnotit jako dostatečnou, ale s mírně se zhoršující tendencí, a to zejména kvůli zvyšující se intenzitě dopravy. Dostačující hodnocení představuje především fakt, že je zde hojně zastoupena cyklistická doprava a město poskytuje dobré zázemí pro cyklisty. Určité zlepšení by jistě přinesly změny, a to především ve větším využíváním obchvatu města či ve výstavbě dalších cyklostezek a cyklo pruhů. Jestliže budou přehlíženy stávající problémy, je třeba do budoucna počítat s četnými problémy s parkováním v důsledku přehlcení dopravy osobními vozidly namísto využívání MHD či některou z forem udržitelné dopravy. Na základě vyhodnocení dopravní situace v Kroměříži je žádoucí vytvoření návrhu pilotních projektů, které mohou napomoci ke zlepšení dopravní situace a celkově ke zkvalitnění prostředí v Kroměříži.

9 DOPORUČENÍ

Kapitola je věnována možným doporučením, která na základě provedených analýz a studií dokumentů města připadají jako možná k doporučení. Tato doporučení jsou nezávazného charakteru. Představují pouze přijatelné doporučení do budoucnosti. Tato doporučení vznikla pomocí výsledků provedených analýz, jakožto i rozhovoru.

9.1 Personální rozšíření

Možným doporučením je rozšíření personálu zabývajícího se problematikou dopravy na území Kroměříže. Město Kroměříž nemá prozatím vlastní odbor dopravy, ale pouze oddělení dopravy, které spadá pod odbor občansko-správních agend. Toto doporučení napomáhá kvalitnějšímu zabývání a řešení problematiky spojené s dopravou.

Navrhovaná doporučení

Jednou z možností je zaměstnání vedoucího pracovního skupiny. Pracovní skupinu by tvořil tým, který by se skládal z odpovědných osob různých odborů, které se dotýkají problematiky dopravy na území Kroměříže.

Další možností je rozšíření oddělení dopravy o dva až tři úředníky, kteří by se v rámci působnosti oddělení dopravy zabývali výstavbou, opravou a rozvojem dopravní infrastruktury namísto řešení úkolů týkající se registrů vozidel či řidičských průkazů.

Popis činností pracovní skupiny/úředníků

- sběr dat a informací a následné zpracování pro vytvoření podkladů nezbytných pro uskutečnění projektů zabývajících se problematikou dopravy
- příprava dokumentů pro udělení žádosti města o dotaci na investiční akce v oblasti dopravy
- zpracování analýz dopravní situace ve městě včetně možných rizik
- příprava návrhů pro výhledové plánování investic do výstavby dopravní infrastruktury
- kontrola a řízení včetně hospodaření

Finanční náročnost

Jestliže by se město Kroměříž rozhodlo pro posílení oddělení dopravy o dvě pracovní pozice zabývající se problematikou dopravy, je nutno vyhradit z rozpočtu města průměrně 25 117,5

Kč měsíčně za jednoho pracovníka (plat se odvíjí od délky praxe a požadované kvalifikace). Při obsazení oddělení dvěma novými pracovníky musí město kalkulovat s výdaji **602 820 Kč** ročně. (kurzy.cz, ©2000-2021)

V rámci výdajů na vedoucího pracovní skupiny by se výdaje průměrně pohybovaly v hodnotě 33 105 Kč měsíčně. Ročně by tedy město muselo vyhradit na výdaje pro vedoucího pracovní skupiny, který by se zabýval problematikou dopravy **397 260 Kč**. (cz.indeed.com, ©2021)

Vyhodnocení

Z výše zmíněných informací tedy vyplývá, že v případě využití způsobu vytvoření pracovní skupiny složenou s vedoucími odborů dotýkajících se problematiky dopravy a vytvoření pracovního místa vedoucí skupiny město Kroměříž ušetří **205 560 Kč** ročně. Tento způsob je shledán jako efektivnější z výše dvou zmíněných. Pracovní skupina se již orientuje v problematice dopravy a dokáže vytvářet kvalitní obsah pod dobrým vedením této skupiny.

Příležitosti a rizika

Rozšířením oddělení dopravy o dvě pracovní pozice můžeme docílit efektivnější práce, ale hrozí zde riziko nedostatku času z důvodu velké byrokracie, která s narůstajícím počtem úředníků připadá v úvahu, neboť se prodlužuje pomyslná „cesta“ právě skrze prostředníky, které představují tito úředníci oddělení dopravy.

Zhodnocení městem Kroměříž

Město Kroměříž tato doporučení shledává jako žádoucí, nicméně momentálně se tímto problémem nemohou zaobírat, neboť aktuální počet úředníků na Oddělení dopravy je dostačující a město nemá aktuálně finanční prostředky na zabezpečení dalších pracovních míst. Mimo jiné město uvedlo, že v současné době v otázkách personálního řešení je prioritou vyřešit situaci týkající se odchodu pracovníků na mateřskou dovolenou, kde město hledá vhodné náhradníky. Město Kroměříž tedy v současné chvíli tato doporučení nemůže aplikovat, avšak je možné, že v budoucnu se tato doporučení budou dále řešit.

10 NÁVRH PILOTNÍCH PROJEKTŮ

Následující kapitola je věnována prezentaci návrhů pilotních projektů, které na základě provedených analýz a rozhovorů spadají do úvahy možných zlepšení rozvoje města. Návrhy nevycházejí pouze z domněnek či samotné analýzy, ale také na základě prozkoumání Strategického plánu města Kroměříže, kde je samotnému zlepšení dopravní situace věnována část, nebo na základě zkušenosti z ostatních měst, kde podobné projekty byly aplikovány. Pilotní projekty jsou zde představeny a popsány tak, jak by jejich fungování mohlo napomoci zlepšit situaci nebo vylepšit již stávající potenciál města včetně přibližné finanční náročnosti projektu.

10.1 Bikesharing

Bikesharing, nebo také systém sdílení kol, je systém fungující na principu propůjčování jízdních kol na jednom místě a vrácením kol na kterémkoliv jiném místě. Tento systém se nejčastěji využívá právě ve městech, kde se počítá s využitím na krátkou vzdálenost a zároveň i na krátký čas. Mimo půjčování kol v rámci území města některé společnosti poskytují služby i v rámci regionu pro turisty. Tento systém skvěle doplňuje městský systém hromadné dopravy, urychluje pohyb a snižuje zátěž kvůli nižšímu využívání automobilové dopravy.

Cílová skupina: obyvatelé města Kroměříž, lidé cestující na kole za prací, cykloturisté využívající alternativní formu dopravy

Území realizace: město Kroměříž

Cíle projektu: implementace systému sdílení městských kol na území Kroměříže

Příklad dobré praxe

Bikesharing na území České republiky provozuje například společnost Nextbike, Rekola či HOMEPORT.

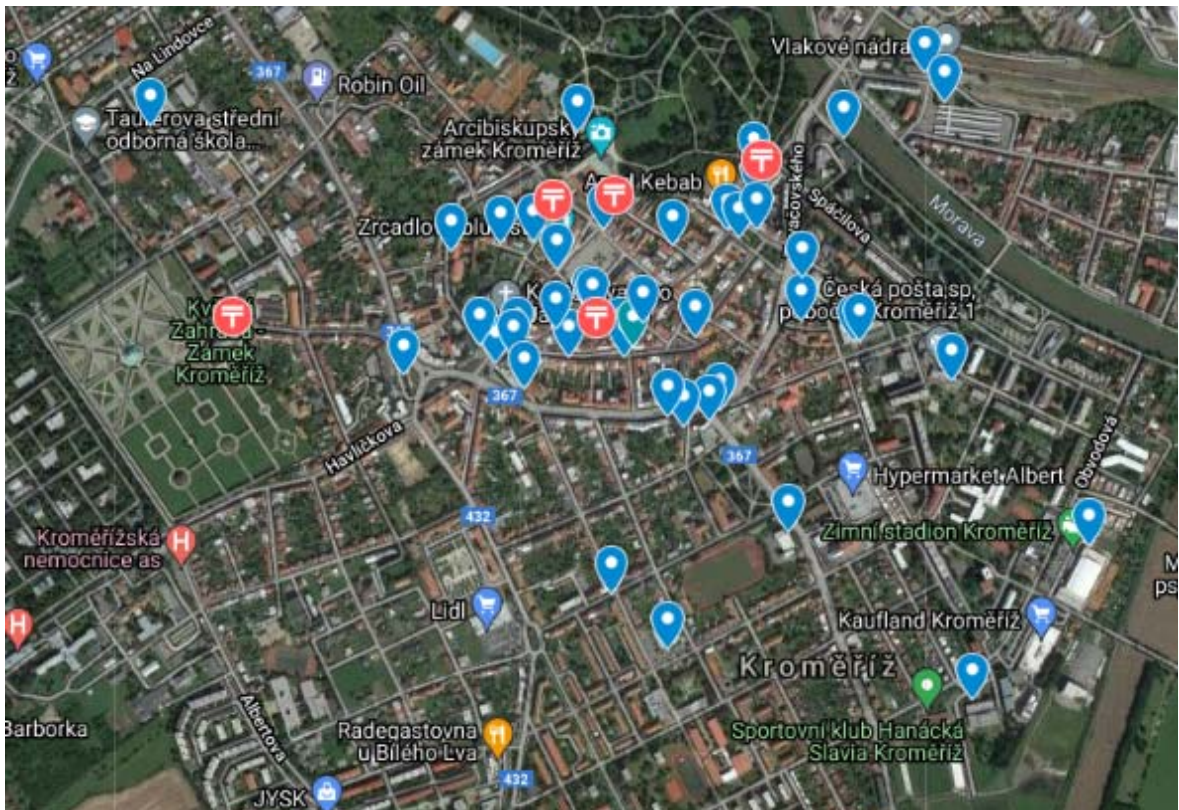
Systém sdílených kol a jejich návaznost na Strategický plán města Kroměříže

Město Kroměříž podporuje rozvoj bezmotorové dopravy. Ve svém Strategickém plánu uvádí v prioritní oblasti PO R Rozvoj města prioritu R1 Dopravní a technická infrastruktura, kde blíže definuje, že město mimo jiné podporuje bezmotorovou dopravu, kde jako příklady možných aktivit uvádí právě návrh řešení systému městských kol.

PO R Rozvoj města ➔ Priorita R1 ➔ R 1.4. Podpora bezmotorové dopravy ➔ Návrh řešení systému městských kol.

Důvod pro potřebu realizace projektu

Tento projekt tedy navazuje na strategické cíle města Kroměříže a dále zvyšuje potenciál města, které disponuje dobrou cyklistickou kulturou, jak vyplynulo z analýzy. Systém sdílení kol by podporoval nejen rozvoj města, ale také zlepšení dopravní situace, a to především díky většímu zastoupení osob přepravující se udržitelnou formou dopravy namísto využití osobní automobilové dopravy. Tento systém je využíván ve všech větších městech České republiky včetně města Zlína, kde je bikesharing aktuální novinkou.



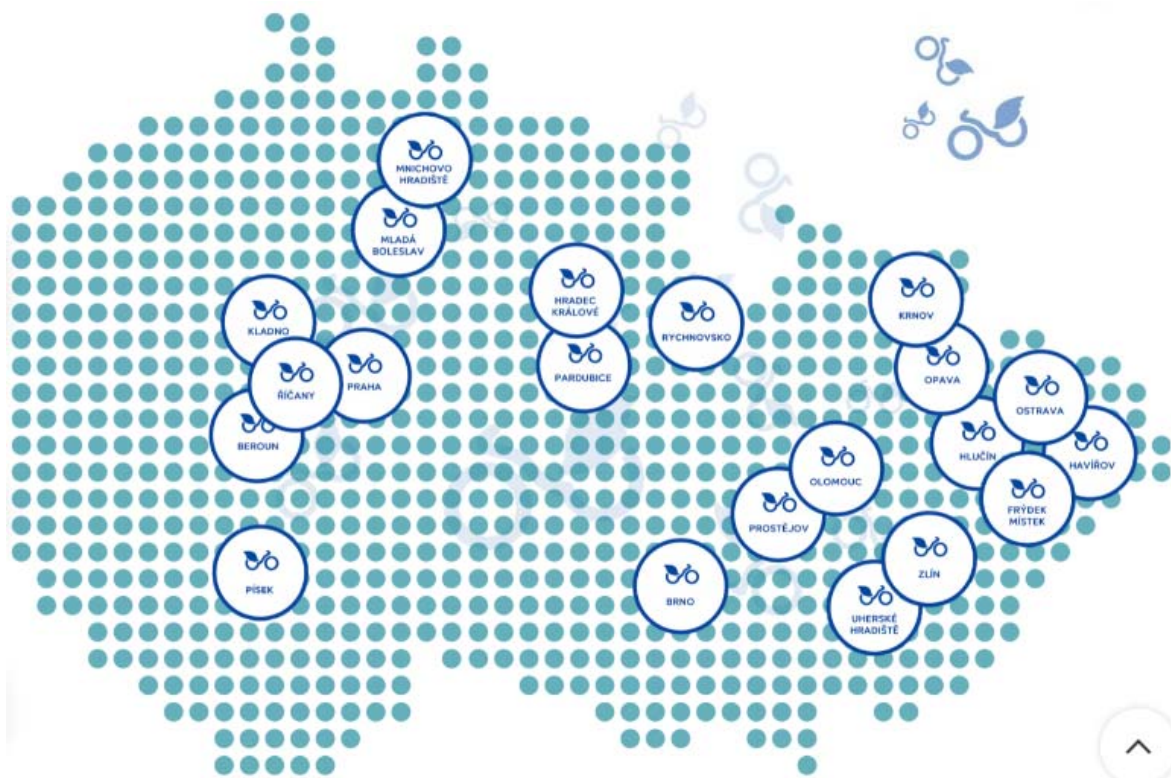
Obrázek 7 Hustá síť stojanů pro kola poblíž historického centra (zdroj: vlastní zpracování)

Návrhová část

Návrhem je tedy zavedení systému městských kol, kde by na území Kroměříže byl implementován počet pěti stojanů s pěti koly vybavené kvalitními přehazovačkami a silnými brzdami z důvodu kopcovitého terénu města. Celkový počet tedy představuje 25 jízdních kol fungující pomocí odemknutí přes aplikaci v chytrém telefonu a využívající tarifní systém.

Příkladem lze uvést společnost Nextbike (<https://www.nextbikeczech.com/>), působící ve většině českých měst (přesněji 21 městech na území České republiky), včetně Zlína. Tato

společnost funguje na jednoduchém principu, kdy si uživatel stáhne aplikaci do svého chytrého mobilního telefonu, kde na základě verifikace své platební karty dojde k aktivování účtu. Následně stačí pouze naskenovat QR kód umístěný na kole, které se následně odemkne. Po ukončení jízdy stačí kolo pouze vrátit do jednoho z mnoha stojanů společnosti Nextbike.



Obrázek 8 Mapa měst využívající systém společnosti Nextbike (zdroj: nextbikeczech.com)

Finanční náročnost

Z veřejně dostupné Smlouvy o provozování Bikesharingu mezi společností REKOLA a městem Liberec vyplývá, že celková suma činí **982 700 Kč** bez DPH.

Město Havířov a společnost Nextbike ustanovili ve veřejně dostupné smlouvě cenu **28,92 Kč** za vypůjčení kola.

Město Prostějov se stejnou společností ujednalo cenu na základě veřejně dostupné smlouvy na hodnotu **15,42 Kč** včetně DPH za vypůjčení kola.

Tyto ceny jsou stanoveny jako celkový součin počtu realizovaných vypůjček uživateli bikesharingu a dané ceny za právě jednu vypůjčku kola.

Tarifní systém

Tento systém funguje na principu tarifů. Nabízí například zvýhodněné tarify díky podpoře Nadace Tipsport, nebo pro držitele průkazu ISIC a karet Multisport.

Tabulka 2 Tarify městských kol (zdroj: nextbikeczech.com)

Zvýhodněné tarify:	Měsíční tarif:	Roční tarif:
Nadace Tipsport	200,-	1190,-
ISIC	99,-	n/a

Zdroj financování: - rozpočet města Kroměříž, dotace, investor, sponzor

Připravenost projektu a eliminace rizika

Město Kroměříž v minulosti uvažovalo o zavedení systému sdílení městských kol. Tento krok nečinila z důvodu velké finanční náročnosti, kde by i v současnosti město uvítalo sponzora, který by zainvestoval do zavedení bikesharingu. Dalším nezbytným krokem je výstavba nových a oprava stávajících cyklostezek a cyklo pruhů k dosažení kvalitní dopravní infrastruktury, která by byla hojně využívána v případě realizace bikesharingu. Mimo jiné je nutné rozhodnout, kde by byly umístěny stojany. Tyto stojany by měly stát na frekventovaných a dobře viditelných místech, aby byly snadno dohledatelné a aby zejména v nočních hodinách byly kontrolovány městskou policií kvůli možnému riziku výskytu vandalismu. Město Kroměříž může vyčkat s realizací projektu na dotaci, která by zajistila alespoň částečné financování projektu.

Možná rizika spojená s realizací projektu bikesharingu:

Realizace projektu bikesharingu s sebou nese některá rizika, která mohou mít negativní vliv na uskutečnění a následné fungování systému sdílení kol ve městě Kroměříž. Výčtem lze uvést například tyto **rizika**:

- nedostatek finanční prostředků
- nákladný provoz bikesharingu
- nezájem místních lidí o tuto aktivitu
- úmyslné ničení bicyklů
- nedostatečné pokrytí

Z důvodu výskytu těchto možných rizik je předmětem návrhu před samotnou realizací bikesharingu uskutečnění zkušebního provozu.

Návrh zkušebního provozu

Zkušební provoz bude proveden minimálně rok před možným zahájením plného provozu bikesharingu, a to po dobu 3 měsíců v celkovém počtu 12 kol a dvou stojanů. Následně bude zkušební provoz ukončen a data budou vyhodnoceny a zveřejněny, kdy na základě výsledků dat se rozhodne o plném provozu. Cena za výpůjčku kola bude po dobu zkušební doby sjednána na základě dohody s provozovatelem, ne však vyšší než 28,92 Kč.



Obrázek 9 Bikesharing Olomouc (zdroj: vlastní)

10.2 Elektromobilita

Elektromobilita představuje takovou formu dopravy, kdy je pohyb provozován pomocí elektrické energie. Jedná se zejména o elektroauta, elektrokola nebo elektro autobusy. Do této skupiny lze zařadit také pohon využívající hybridní systém, který disponuje elektrickým motorem vedle spalovacího. (eon.cz/radce/elektromobilita, ©2021)

Cílová skupina: obyvatelé a návštěvníci města využívající alternativní formy dopravy, organizační složky státu

Území realizace: město Kroměříž

Cíle projektu: vytvoření doprovodné infrastruktury pro uživatele využívající alternativní formy dopravy

Elektromobilita a vazba na dopravní dokumenty města Kroměříž

Strategický plán města Kroměříže 2010-2020 obsahuje prioritní oblast věnující se podpoře alternativní dopravy. Přesněji lze tento fakt dohledat ve strategickém cíli prioritní oblasti rozvoje města nazvanou PO R, kde ve své prioritě R1.4 Podpoře bezmotorové dopravy definuje jako možnou alternativu využití právě tento druh dopravy.

PO R Rozvoj města ➡ Priorita R1 ➡ R 1.4. Podpora bezmotorové dopravy ➡ Podpora alternativní dopravy

Důvod pro potřebu realizace projektu

Na území města Kroměříž se momentálně nachází jediná nabíjecí stanice pro dva elektromobily a jedna stanice pro elektrokola. Navýšením počtu těchto stanic může přesvědčit obyvatelé města Kroměříž pro hojnější využívání elektromobilů namísto klasických aut a tímto způsobem docílit menšího znečištění ovzduší. V případě nabíjecí stanice pro elektrokola je nadále podporován potencionál města, který je vstřícný cyklistům a může přilákat další možné, kteří využívají tento druh kol. Město by mimo jiné dále podporovalo elektrifikaci, ke které ve vyspělejších státech a větších městech již dochází.

Přípravenost projektu a eliminace rizika

Na území města Kroměříž se již nachází nabíjecí stanice pro elektrokola i auta, proto má město Kroměříž s realizací podobného projektu zkušenosti. V současné době město plánuje výstavbu další nabíjecí stanice pro elektrokola, kde se projekt nachází v pozici hledání vhodného místa. I zde má město možnost využít dotačních programů nebo možnost přilákat investory, kteří by zainvestovaly do vybudování sítě nabíjecích stanic. Tyto stanice by opět měly stát na frekventovaných místech, které by byly v případě nabíjecích stanic pro auta dobře přístupná a byly by pravidelně kontrolovány městskou policií kvůli eliminaci možného poškození vandaly.

Rizika spojená s elektromobilitou

Výstavba dobíjecích stanic pro elektroauta a elektrokola s sebou přinášejí některá rizika:

- špatně zvolená poloha
- nízké využití uživateli elektroaut
- absence rychlonabíjecích stanic
- nízký zájem občanů o zakoupení elektroaut či kol

- náročný servis



Obrázek 10 Dobíjecí stanice Kroměříž u OC Rybalka (zdroj: vlastní)

Možnost využití dotačních programů pro pořízení elektromobilů

V případě velkého zájmu vedení města investovat je možné uvažovat o zakoupení elektromobilů pro zaměstnance města využívající služební automobil nebo také pro městskou policii. Příkladem lze uvést město Chrudim, které se rozhodlo obměnit svůj vozový park a zakoupilo dva elektromobily. Město Chrudim při koupi využilo dotace z Národního programu Životního prostředí, která podporuje také nákup nabíjecích stanic. Pořizovací cena dvou vozů Škoda CitigoE iV činila 989 459,56 Kč. Celková cena včetně dvou dobíjecích stanic byla 1 029 460 Kč, kde město využilo dotace ve výši 411 789Kč. (chrudimskenoviny.cz, ©2020)

Výzva č. 11/2019: Alternativní pohony

Žadatelé: - ÚSC, svazky obcí, státní příspěvkové organizace, veřejné vysoké školy

Předmět dotace: - vozidla s alternativními pohony, nabíjecí stanice pro elektromobily

Typ: - jednokolová a nesoutěžní výzva



Obrázek 11 Škoda CitigoE iV zakoupená městem Chrudim díky dotaci (zdroj: hybrid.cz)

Příklad možných alternativ vozů

Dalšími vhodnými adepty jsou například Hyundai Ioniq Electric, který nabízí dojezd až 280 km za cenovku 730 000 Kč nebo také Volkswagen e-Up, který je postaven podobné koncernové platformě, jako Škoda CitigoE iV.

Příklad dobré praxe

Chrudim: - za využití dotace zakoupené dva elektromobily

Zlín: - za využití dotace pořízené dva elektromobily, celková cena 1,7 milionu s využitím dotace 460 000 Kč.

Uherské hradiště: - díky dotaci 220 000 Kč město pořídilo elektromobil v celkové hodnotě 800 000 Kč.

Investoři

V rámci výstavby dobíjecích stanic je žádoucí pomoc investorů, kteří jsou schopni zajistit tyto kapacitní dobíjecí stanice a rychlodobíjecí stanice. Výstavba stanic tedy nemusí být čistě záležitostí města, ale je zde prostor pro nastavení pravidel pro rychlejší dosažení dohod probíhajících mezi investorem a městem.

Realizace výstavby nabíjecí stanice pro elektrokola

Momentálně město Kroměříž zpracovává podklady pro vybudování druhé nabíjecí stanice pro elektrokola. Návrh se nachází ve fázi hledání vhodného místa pro výstavbu stanice. Město vyhradilo pro tuto akci přibližně 100 000 Kč. V rámci výkonu odborné praxe byl projednáván návrh na umístění této stanice. Stanice musí být umístěna v blízkosti historického centra z důvodu dobré dostupnosti a také v blízkosti parkoviště. V návrhu se nyní nacházejí dvě lokality, a to ulice Vejvanovského a Velké náměstí. Lokalita se může v budoucnu měnit.

Finanční náročnost

Společností nabízející tyto služby je na území ČR vícero. Příkladem lze uvést nabíjecí stanice od společnosti Powerboxone (Powerbox.one), které se pohybují v ceně od 27 225 Kč do 39 880 Kč podle typu a velikosti. Nezbytným prvkem je také zakoupení kabelů, kde se cena za jeden kus nabíjecího kabelu pohybuje od 700 Kč až po 1000 Kč v závislosti na typu kabelu.

V případě návrhu, kde je navrhována instalace jedné nabíjecí stanice pro 6 elektrokol je celková suma **44 260 Kč:**

- 39 880 Kč nabíjecí stanice Powerbox.ONE 6P pro 6 elektrokol
- 730 Kč nabíjecí kabel PowerBox (6x)

Zdroj financování: - rozpočet města Kroměříž, dotace, investor, sponzor

Využití dotace pro nabíjecí stanice pro elektrokola

V případě, že by se město rozhodlo pro pořízení nabíjecích stanic Powerbox. one, je možné v rámci programu Rozvoje základní a doprovodné infrastruktury cestovního ruchu žádat o dotaci, která je poskytována až do výše 50 % podílu nákladů na nákup, instalaci či marketing. Minimální hodnota výdajů musí přesáhnout cenu 250 000 Kč. Aktuálně je výzva pro udělení dotace na základě informací z Ministerstva pro místní rozvoj ve fázi schvalování. Tato výzva pro udělení dotace již byla vyhlášena MMR v letech 2019 až 2020. (powerbox.one, ©2021)

Výzva č.1/2020/117D72100 Rozvoj základní a doprovodné infrastruktury

Účastníci programu: - ÚSC, dobrovolné svazky obcí, mikroregiony, geoparky, podnikatelské subjekty, církve

Podporovaná oblast: - doplňkové služby a vybavenost dálkových a regionálních tras, ekologicky šetrná doprava návštěvníků v turistických regionech

Alokace: - pro zlínský kraj 1,5 milionu na doprovodnou infrastrukturu a 1,5 milionu na veřejnou infrastrukturu

Druh výzvy: - kolová



Obrázek 12 Nabíjecí stanice Powerboxone (zdroj: powerbox.one)

ZÁVĚR

Město Kroměříž se nachází v blízkosti nejdelsí dálnice v České republice, dálnice D1, která se dále napojuje na dálnici D55 a město využívá úsek vedoucí kolem Kroměříže jako obchvat, kde mimo dálnici na území Kroměříže nalezneme další dvě důležité tepny, kde denně projede velké množství řidičů autobusů, osobních či nákladních vozů.

Pro analyzování řešeného území byla využita především metoda SWOT analýzy založená na vymezení silných a slabých stránek a dále také polostrukturovaný životopis, který byl veden s koordinátorem městské mobility a stejně jako SWOT analýza provedený v období březen až květen 2021 po dobu výkonu odborné praxe.

Po provedených analýzách bylo zjištěno, že město Kroměříž disponuje kvalitním vozovým parkem MHD, kde si navíc tato služba drží ustálený počet cestujících. Dále dobře vybudovanou kulturou cyklistů, se kterou je spojeno například velké množství stojanů pro kola nebo dopravní hřiště. Naopak své slabé stránky město vykazuje v případě kritické dopravní situace především v ranních a odpoledních hodinách, kdy dochází k přetížení dopravy po celé hlavní průtahové cestě, kde také z důvodu špatného nastavení systému semaforů na ulici Hulínská dochází k dopravním nehodám. Problém s parkováním jen podtrhuje slabé stránky týkající se dopravní situace v Kroměříži. Město má však velký potenciál ve vylepšování dobré kultury pro cyklisty, která zde již je, a to především díky dobudování dopravní infrastruktury nebo zavedením tzv. bikesharingu nebo postavením nových dobíjecích stanic. Díky těmto možným změnám město docílí kvalitního rozvoje území včetně zlepšení kvality ovzduší díky využívání alternativních forem dopravy, kde by se tak město díky své elektrifikaci řadilo k větším nejen českým, ale i evropským městům.

Návrhy projektů, které představovaly projekty zavedení bikesharingu a implementace elektromobility na území Kroměříže, byly představeny včetně uvedení možných rizik či připravenosti projektu k realizaci a eliminaci rizik. U projektů byla uvedena i finanční náročnost včetně příkladů, kde by město mohlo využít formy dotací či přilákání investora.

Navrhované projekty tvoří stěžejní projekty, které by napomohly ke znatelnému zlepšení dopravní situace v Kroměříži, avšak tvoří dobrý základ, který lze dále rozvíjet a vytvořit tak systém multimodální dopravy, který by navazoval na systém sdílení kol. Město je možno dále rozvíjet. Zde je prostor pro pořízení městských koloběžek nebo také velmi oblíbený carsharing. Díky těmto a mnoha dalším vylepšením, které udržitelná forma dopravy nabízí, je možno docílit nižší intenzity dopravy na území Kroměříže a také zlepšení kvality ovzduší.

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

1. ADAMEC, Vladimír. *Železniční doprava*. Brno: Akademické nakladatelství CERM, 2010, 194 s. ISBN 978-80-7204-727-7.
2. BÁRTOVÁ, Hana a Miroslav RŮŽIČKA. *Územní plánování a doprava*. Praha: ABF-Arch, 2008, 128 s. ISBN 978-80-8690-548-8.
3. BERÁNEK, Jaromír. *Ekonomika cestovního ruchu*. Praha: Mag Consulting, 2013, 295 s. ISBN 978-80-8672-446-1.
4. BÍNA, Ladislav, David ŠOUREK a Zdeněk ŽIHLA. *Letecká doprava II*. V Praze: Vysoká škola obchodní, 2007, 157 s. ISBN 978-80-8684-107-6.
5. BRŮHOVÁ FOLTÝNOVÁ, Hana. *Doprava a společnost : ekonomické aspekty udržitelné dopravy*. Praha: Karolinum, 2009, 212 s. ISBN 978-80-2461-610-0.
6. CEMPÍREK, Václav. *Logistická centra*. Pardubice: Institut Jana Pernera, 2010, 137 s. ISBN 978-80-86530-70-3.
7. CIBÁKOVÁ, Viera a Ivan MALÝ. *Verejná politika a regionálny rozvoj*. Bratislava: Iura edition, 2013, 330 s. Ekonomia. ISBN 978-80-8078-657-1.
8. ČICHOŇ, Milan. *Stát a právo: text pro distanční studium*. Ostrava: Ostravská univerzita, 2006, 67 s. ISBN 80-7368-133-1.
9. DRAHOTSKÝ, Ivo a Pavel ŠARADÍN. *Dopravní politika*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2003, 127 s. ISBN 80-7194-511-0.
10. DRDLA, Pavel. *Osobní doprava regionálního a nadregionálního významu*. Vydání: 2. upravené. Pardubice: Univerzita Pardubice, Dopravní fakulta Jana Pernera, [2018], 414 s. ISBN 978-80-7560-189-6.
- #
11. DRDLA, Pavel. *Technologie a řízení dopravy - městská hromadná doprava*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2005, 136 s. ISBN 80-7194-804-7.

12. FILIP, Jan, Jan SVATONĚ a Kateřina ŠIMÁČKOVÁ. *Státověda: učební text pro bakalářské studium na Právnické fakultě Masarykovy univerzity*. 2., dopl. vyd. Brno: Masarykova univerzita, 2012, 111 s. ISBN 978-80-210-5987-0.
13. FRICĚ, Jindřich. *Silniční doprava*. Brno: Akademické nakladatelství CERM, 2010, 157 s. ISBN 978-80-7204-728-4.
14. GERLOCH, Aleš, Jiří HŘEBEJK a Vladimír ZOUBEK. *Ústavní systém České republiky*. 5. vyd. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2013, 516 s. ISBN 978-80-7380-423-7.
15. HALÁSKOVÁ, Martina a Jiří KOVÁŘ. *Veřejná ekonomika a veřejná správa*. Ostrava: VŠB - Technická univerzita, 2004, 194 s. ISBN 80-248-0587-1.
16. HENDRYCH, Dušan. *Správní právo: obecná část*. 8. vyd. V Praze: C.H. Beck, 2012, 832 s. Beckovy právnické učebnice. ISBN 978-80-7179-254-3.
17. HORZINKOVÁ, Eva a Vladimír NOVOTNÝ. *Základy organizace veřejné správy v ČR*. 2., upr. vyd. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2010, 233 s. ISBN 978-80-7380-263-9.
18. KALA, Tomáš, Jana HLAVSOVÁ a Naděžda PEICHOVÁ. *Management malé obce: právní aspekty řízení obce a manažerské funkce starosty*. Hradec Králové: Gaudeamus, 2006, 179 s. ISBN 80-7041-644-0.
19. KLÍMA, Karel. *Státověda*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2006, 415 s. Právnické učebnice (Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk). ISBN 80-86898-98-9.
20. KUBÁT, Bohumil. *Městská a příměstská kolejová doprava*. Praha: Wolters Kluwer Česká republika, 2010, 347 s. ISBN 978-80-7357-539-7.
21. KUKALOVÁ, Gabriela a Daniela PFEIFEROVÁ. *Místní finance v ČR*. Vydání druhé. V Praze: Česká zemědělská univerzita, Provozně ekonomická fakulta, 2020, 146 s. ISBN 978-80-213-3016-0.

#

22. KYNCL, Jan. *Historie dopravy na území České republiky*. Praha: Vladimír Kořínek, 2006, 146 s. ISBN 80-903184-9-5.
23. LACINA, Karel. *Veřejná správa a regionální rozvoj*. Kunovice: Evropský polytechnický institut, 2005, 50 s. ISBN 80-7314-070-5.
24. LOCHMANNOVÁ, Alena. *Veřejná správa : základy veřejné správy*. Prostějov: Computer Media, 2017, 116 s. ISBN 978-80-7402-295-1.
25. MAN, Vlastislav a Karel SCHELLE. *Základy ústavního práva*. Vyd. 2., dopl. a aktualiz. Ostrava: Key Publishing, 2009. Právo (Key Publishing). ISBN 978-80-7418-033-0.
26. MARTÍNEK, Jaroslav. *21 pilířů pro cyklistickou infrastrukturu*. [Brno]: Centrum dopravního výzkumu, 2007, 72 s. ISBN 978-80-86502-60-1.
27. NOVÁK, Radek. *Nákladní doprava a zasílatelství*. 2., přeprac. vyd. Praha: ASPI, 2005, 412 s. ISBN 80-7357-086-6.
28. NOVOTNÁ, Martina. *Regionální politika EU*. Ostrava: VŠB-Technická univerzita Ostrava, 2007, 206 s. Studijní opora pro distanční vzdělávání. ISBN 978-80-248-1413-1.
29. PEKOVÁ, Jitka. *Finance územní samosprávy: teorie a praxe v ČR*. Praha: Wolters Kluwer Česká republika, 2011, 587 s. ISBN 978-80-7357-614-1.

#

30. PROVAZNÍKOVÁ, Romana. *Financování měst, obcí a regionů: teorie a praxe*. Praha: Grada, 2007, 280 s. Finanční řízení. ISBN 978-80-247-2097-5.

#

31. PRŮCHA, Petr. *Správní právo: obecná část*. 8., dopl. a aktualiz. vyd., (V nakl. Doplněk 3.). Brno: Doplněk, 2012, 428 s. ISBN 978-80-7380-381-0.
32. PRUŠA, Jiří. *Svět letecké dopravy*. Praha: Galileo CEE Service ČR, 2007, 315 s. ISBN 978-80-239-9206-9.

33. REDLICOVÁ, Radka. *Regionální ekonomika: pro bakalářské studium*. Brno: Mendelova univerzita v Brně, 2013, 131 s. ISBN 978-80-7375-779-3.
34. SHAFRITZ, Jay M. a Albert C. HYDE. *Public administration: classic readings*. 7th ed. Australia: Wadsworth Cengage Learning, c2012, viii, 551 s. International edition. ISBN 9781111342760.
35. SCHMEIDLER, Karel. *Mobilita, transport a dostupnost ve městě* [online]. Ostrava: Key Publishing, 2010 [cit. 2021-03-01], 245 s. ISBN 978-80-7418-063-7.
36. SMRŽ, Vladimír. *Letecká doprava*. Brno: Akademické nakladatelství CERM, 2010, 198 s. ISBN 978-80-7204-741-3.
37. ŠIROKÝ, Jaromír. *Technologie dopravy*. Pardubice: Institut Jana Pernera, 2009. ISBN 978-80-86530-53-6.
38. ŠIROKÝ, Jaromír. *Technologie dopravy*. Vyd. 3., rozš. Pardubice: Institut Jana Pernera, 2010. ISBN 978-80-86530-67-3.
39. TOCAUER, Martin a Ivana SCHNEIDEROVÁ. *Rozpočet a rozpočtový proces*. [Praha]: Acha obec účtuje, [2019], 260 s. ISBN 978-80-905420-8-2.
- #
40. TOMANCOVÁ, Jaroslava, Jan OBROVSKÝ a Antonín BRTOUN. *Veřejná správa a finance*. [Boskovice]: Albert, 2009, 164 s. ISBN 978-80-7326-162-7.
41. VYSKOT, Ilja. *Udržitelný rozvoj regionu: pracovní kolokvia*. Brno: Mendelova univerzita v Brně, 2013, 140 s. ISBN 978-80-7375-780-9.
42. WOKOUN, René. *Regionální a strukturální politika Evropské unie: obecná východiska, implementace a monitorování*: René Wokoun. Praha: Oeconomica, 2004, 77 s. ISBN 80-245-0734-x.
43. ZELENÝ, Lubomír. *Osobní přeprava*. Praha: ASPI, 2007, 351 s. ISBN 978-80-7357-266-2.

SEZNAM INTERNETOVÝCH ZDROJŮ

1. Anti-subsidy. Www.ec.europa.eu [online]. 2019, 30.01.2019 [cit. 2021-5-11].
Dostupné z: <https://ec.europa.eu/trade/policy/accessing-markets/trade-defence/actions-against-imports-into-the-eu/anti-subsidy/>
51. Co je elektromobilita? Www.eon.cz [online]. Brno, 2019 [cit. 2021-5-13]. Dostupné z: <https://www.eon.cz/radce/elektromobilita#>
3. Demografie: Vývoj počtu obyvatelstva města Kroměříže. Wwww.mesto-kromeriz.cz [online]. Kroměříž, 2013 [cit. 2021-5-13]. Dostupné z: <https://www.mesto-kromeriz.cz/o-meste/demografie-mapy-a-statistiky/demografie/>
71. Dotace provozovatelům. Wwww.powerbox.one [online]. Praha, 2021 [cit. 2021-5-12].
Dostupné z: <https://www.powerbox.one/cs/dotace-provozovatelum#>
5. Geografie: Fyzicko-geografická charakteristika území města Kroměříže. Wwww.mesto-kromeriz.cz [online]. Kroměříž, 2013 [cit. 2021-5-13].
Dostupné z: <https://www.mesto-kromeriz.cz/o-meste/demografie-mapy-a-statistiky/geografie/>
6. Historie. Wwww.mesto-kromeriz.cz [online]. Kroměříž, 2018 [cit. 2021-5-13].
Dostupné z: <https://www.mesto-kromeriz.cz/o-meste/historie/>
- : 1 Kolik si vydělá Vedoucí Skupiny v Česko? Wwww.cz.indeed.com [online]. 2021, 23.04.2021 [cit. 2021-5-13]. Dostupné z: <https://cz.indeed.com/career/vedouc%C3%AD-skupiny/salaries#>
- ; 1 Odbor občansko-správních agend. Wwww.mesto-kromeriz.cz [online]. Kroměříž [cit. 2021-5-13]. Dostupné z: <https://www.mesto-kromeriz.cz/urad/lide-a-organizace-mesta/mestsky-urad/odbor-obcansko-spravnich-agend/#>
9. Platové tabulky úředníků a odborníků ve státní a veřejné správě pro rok 2019. Wwww.kurzy.cz [online]. Praha, 2019 [cit. 2021-5-13]. Dostupné z: <https://www.kurzy.cz/platy/platove-tabulky-uredniku-2019/>
10. Principy a pravidla územního plánování. *Http://www.uur.cz* [online]. Brno, 2006, 06.12.2006 [cit. 2021-02-23]. Dostupné z: <http://www.uur.cz/default.asp?ID=2571>

11. Rada města: Členové Rady města Kroměříže. [Www.mesto-kromeriz.cz](http://www.mesto-kromeriz.cz) [online]. Kroměříž, 2018 [cit. 2021-5-13]. Dostupné z: <https://www.mesto-kromeriz.cz/rada-a-zastupitelstvo/rada-mesta/>
12. Historie. [Www.mdcz.cz](http://www.mdcz.cz) [online]. Praha, 2017, 10.05.2017 [cit. 2021-5-28]. Dostupné z: [https://www.mdcz.cz/PIARC/Kontakt-\(1\)](https://www.mdcz.cz/PIARC/Kontakt-(1))
13. Strategický plán: Strategický plán města Kroměříže 2010-2020. [Www.mesto-kromeriz.cz](http://www.mesto-kromeriz.cz) [online]. Kroměříž, 2014, 16.06.2014 [cit. 2021-5-13]. Dostupné z: <https://www.mesto-kromeriz.cz/urad/dokumenty-a-informace/strategicky-plan/7>
14. SWOT Analysis: What It Is and When to Use It. <https://www.businessnewsdaily.com> [online]. Waltham, 2019, 19. 06. 2019 [cit. 2021-5-3]. Dostupné z: <https://www.businessnewsdaily.com/4245-swot-analysis.html>
15. Systém veřejné správy ČR. Informační centrum vlády [online]. Praha, 2010, 8.9.2010 [cit. 2021-02-16]. Dostupné z: <https://icv.vlada.cz/cz/proskoly/materialy/politicky-system/system-verejne-spravy-cr-75891/>
- 491 Tisková zpráva: Vozový park úřadu modernizovaly dva elektromobily. [Www.chrudimskenoviny.cz](http://www.chrudimskenoviny.cz) [online]. Chrudim, 2021, 31.03.2021 [cit. 2021-5-12]. Dostupné z: <https://chrudimskenoviny.cz/kategorie/zpravy/tiskova-zprava-vozovy-park-uradu-modernizovaly-dva-elektromobily#>
17. Úvod do problematiky veřejné správy. [Www.turbo.cdv.tul.cz](http://www.turbo.cdv.tul.cz) [online]. [cit. 2021-02-14]. Dostupné z: <https://turbo.cdv.tul.cz/mod/book/view.php?id=5959&chapterid=6109>
18. Rozklikávací rozpočet města. [Www.cityvizor.cz](http://www.cityvizor.cz) [online]. Praha: Ministerstvo financí, 2020 [cit. 2021-5-13]. Dostupné z: <https://cityvizor.cz/kromeriz/prehled>
19. Územní plán města Kroměříž. [Www.mesto-kromeriz.cz](http://www.mesto-kromeriz.cz) [online]. Kroměříž [cit. 2021-5-13]. Dostupné z: <https://www.mesto-kromeriz.cz/urad/dokumenty-a-informace/uzemni-plan/>

SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK

VES	veřejná správa
EU	Evropská unie
MHD	městská hromadná doprava
ÚSC	územní samosprávný celek
PO	právnícká osoba
PO	prioritní oblast
OC	obchodní centrum
ČR	Česká republika
MMR	Ministerstvo pro místní rozvoj
MD	Ministerstvo dopravy
ČD	České dráhy
ČSAD	Československá autobusová doprava
Tzv.	Takzvaně
Apod.	Apodobně
Kč	Korun českých
SR	státní rozpočet
Tis.	tisíc

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1 Poloha města Kroměříž (zdroj: wikipedia.org).....	39
Obrázek 2 Město Kroměříž, dálnice D1 a dopravní tepny I/47 a II/367. (zdroj: mapy.cz).	41
Obrázek 3 Přehled neinvestičních přijatých transferů pro rok 2021 (zdroj: cityvizor.cz)...	43
Obrázek 4 Kroměřížská MHD využívá nové autobusy na CNG (zdroj: město-kromeriz.cz)	47
Obrázek 5 Problémová křižovatka ulice Hulínská (zdroj: vlastní).....	48
Obrázek 6 Kroměříž je oblíbenou cyklistickou destinací (zdroj: kolemkm.cz)	49
Obrázek 7 Hustá síť stojanů pro kola poblíž historického centra (zdroj: vlastní zpracování)	57
Obrázek 8 Mapa měst využívající systém společnosti Nextbike (zdroj: nextbikeczech.com)	58
Obrázek 9 Bikesharing Olomouc (zdroj: vlastní).....	60
Obrázek 10 Dobíjecí stanice Kroměříž u OC Rybalka (zdroj: vlastní)	62
Obrázek 11 Škoda CitigoE iV zakoupená městem Chrudim díky dotaci (zdroj: hybrid.cz)	63
Obrázek 12 Nabíjecí stanice Powerboxone (zdroj: powerbox.one)	65

SEZNAM TABULEK

Tabulka 1 SWOT analýza.....	45
Tabulka 2 Tarify městských kol (zdroj: nextbikeczech.com).....	59

SEZNAM GRAFŮ

Graf 1 Podíl výdajů na dopravu k celkovým výdajům v letech 2018-2021 (zdroj: vlastní zpracování z poskytnutých dat)	42
---	----

